



**Corupția în poliția rutieră
din municipiul Chișinău:
studiu sociologic**

Valeriu Mîndru
Lilia Carașciuc

Chișinău, 2004

Cuprins

1. Organizarea și metodologia cercetării sociologice
2. Scopul și obiectivele studiului
3. Date generale despre respondenți
4. Contactul cu reprezentanții organelor de control
5. Cererea și oferta de mită
6. Estimarea plăților neoficiale poliției rutiere
7. „Argumente” în favoarea corupției
8. Evoluția corupției în poliția rutieră
9. Cât costă o rută?
10. Obstacole pentru dezvoltarea businessului
11. Fenomenul corupției în viziunea șoferilor de maxi-taxi
12. Sugestii privind combaterea corupției

Concluzii

Anexă

*Adesea se pune întrebarea: cine este mai corupt
sau cine este mai vinovat – cel care dă mită sau cel care o ia?*

1. Organizarea și metodologia cercetării sociologice

Cercetările efectuate de către Transparency International - Moldova denotă că în Moldova fenomenul corupției este destul de răspândit și afectează grav dezvoltarea întregii societăți. În studiile anterioare au fost deja relevate unele cauze și consecințe ale corupției, gradul de răspândire a acestui fenomen în astfel de domenii, cum sunt achizițiile publice, sistemul de educație și ocrotire a sănătății, sistemul judiciar, fiscal, activitatea vamală, administrația publică locală, sectorul privat¹.

În prezentul studiu se elucidează unele aspecte ale corupției care apar în relațiile dintre reprezentanții transportului privat de uz public din municipiul Chișinău (realizat prin utilizarea microbuzelor repartizate pe rute concrete) și poliția rutieră municipală.

Potrivit datelor Departamentului transport public și căi de comunicație, la începutul anului 2004 în municipiul Chișinău erau înregistrate 1800 de microbuze, care asigurau transportul de călători pe 68 de rute. Pentru a releva problemele cu care se confruntă șoferii de microbuze și a determina gradul de răspândire a corupției în domeniul transportului public din municipiul Chișinău a fost

¹ *Corupția și Calitatea Guvernării: Cazul Moldovei*, Transparency International - Moldova, Chișinău, 2001.

Corupția și accesul la justiție în viziunea societății și a experților, Transparency International - Moldova, Chișinău, 2002.

Corupția în Moldova: fapte, analiză, propuneri, Transparency International - Moldova, Chișinău, 2002.

Impactul corupției asupra micului business, Transparency International - Moldova, Chișinău, 2002.

Jurnaliștii contra corupției, Transparency International - Moldova, Chișinău, 2003.

proiectat un eșantion din 210 conducători de microbuze (șoferi) sau 11,7% din numărul lor total, care zilnic efectuează curse pe 29 de rute din cele 68 existente sau 42% din numărul lor total. Pentru ca studiul să reflecte opiniile șoferilor de pe un număr cât mai mare de rute, care să cuprindă întreg municipiul Chișinău, operatorii de interviu s-au deplasat în toate sectoarele capitalei și în stațiile terminus au selectat aleator subiecții care urmau să fie investigați. Interviurile cu șoferii au fost realizate la locurile lor de muncă (în microbuze), în mod individual, în baza unui chestionar anonim, fapt despre care ei au fost informați de la bun început, asigurându-le totodată anonimatul.

Luând în considerație faptul că o parte de întrebări poate fi adresată doar proprietarilor de microbuze, chestionarul cuprinde două compartimente: primul compartiment include întrebări destinate șoferilor, iar cel de-al doilea compartiment – întrebări adresate proprietarilor de microbuze. Chestionarul sociologic a fost elaborat de dr. Valeriu Mîndru în colaborare cu reprezentanții Transparency International Moldova dr. Lilia Carașciuc și Efim Obreja. Cercetarea pe teren a fost efectuată de rețeaua de operatori ai Centrului de Sociologie Urbană și Rurală (CURS). Perioada de culegere a datelor: 28 ianuarie – 5 februarie 2004.

2. Scopul și obiectivele studiului

Scopul principal al studiului constă în evaluarea gradului de răspândire a corupției în poliția rutieră municipală și a consecințelor fenomenului corupției în activitatea transportului public din mun. Chișinău.

Obiectivele de bază ale studiului sunt următoarele:

- determinarea frecvenței contactelor șoferilor de microbuze cu reprezentanții poliției rutiere municipale, Departamentului transport public și căi de comunicație al

Primăriei municipiului Chișinău, precum și ai Inspectoratului transportului de mărfuri și călători;

- relevarea motivelor principale pentru care șoferii de maxi-taxi (microbuze) sunt oprîți de cele mai multe ori și modul în care aceștea sunt tratați de către reprezentanții statului;
- stabilirea sumei de amenzi și plăți neoficiale achitate de către șoferi și determinarea ponderii lor în cheltuielile totale;
- elucidarea cazurilor de corupție în poliția rutieră municipală;
- identificarea măsurilor eficiente de combatere a corupției în domeniul respectiv.

3. Date generale despre respondenți

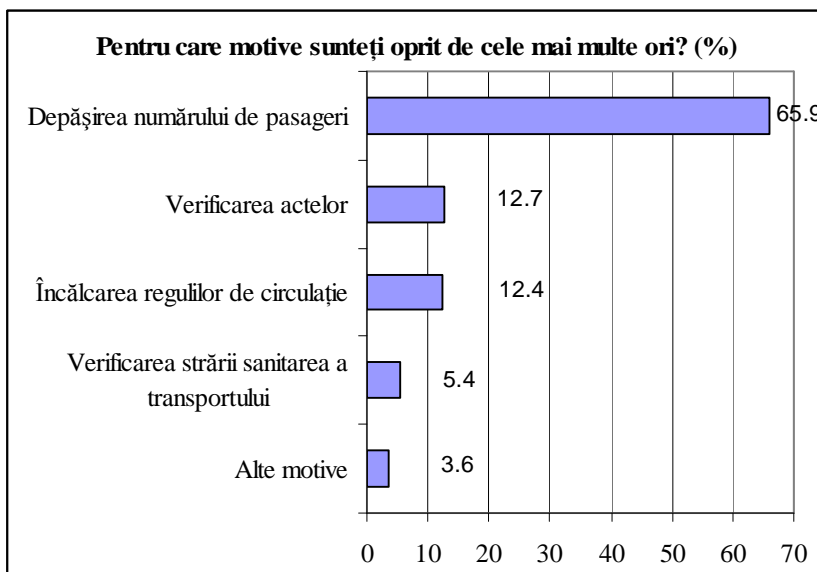
Potrivit datelor cercetării sociologice, în municipiul Chișinău călătoriile cu maxi-taxi (microbuze) sunt asigurate de către șoferi cu o vechime medie în muncă de circa 5 ani pe astfel de unități de transport. Majoritatea lor (85%) lucrează la microbuze ce aparțin unor persoane private (83%) sau unor firme și organizații (2%). La microbuze personale lucrează numai 15% din respondenți. Conform rezultatelor cercetării, fiecare al treilea proprietar de microbuz (32%) este sau a fost lucrător în domeniul transportului, 7% – lucrători în organele de drept (poliție, judecătorie, procuratură), 3% – lucrători în instituțiile de stat (Primărie, Guvern, Parlament) și 27% – lucrători în alte domenii. Circa 31% din șoferii chestionați nu cunosc sau au preferat să nu declare cine este proprietarul microbuzului. De menționat că, potrivit datelor sondajului, numai 23 la sută din respondenți sunt membri ai asociațiilor de transport.

4. Contactul cu reprezentanții organelor de control

Indiferent de faptul dacă șoferii sunt membri ai unei asociații de transport sau nu, dacă microbuzul aparține patronului sau este

personal, fiecare dintre ei are anumite contacte directe cu reprezentanții diferitelor organe de control: poliția rutieră și Departamentul transport public și căi de comunicație al Primăriei municipiului Chișinău. Unii șoferi mai au contacte și cu reprezentanții Inspectoratului transportului de mărfuri și călători. De regulă, aceștea sunt șoferii de microbuze care efectuează curse și în afara orașului (de exemplu, cursele nr.190, 124, 107, etc.).

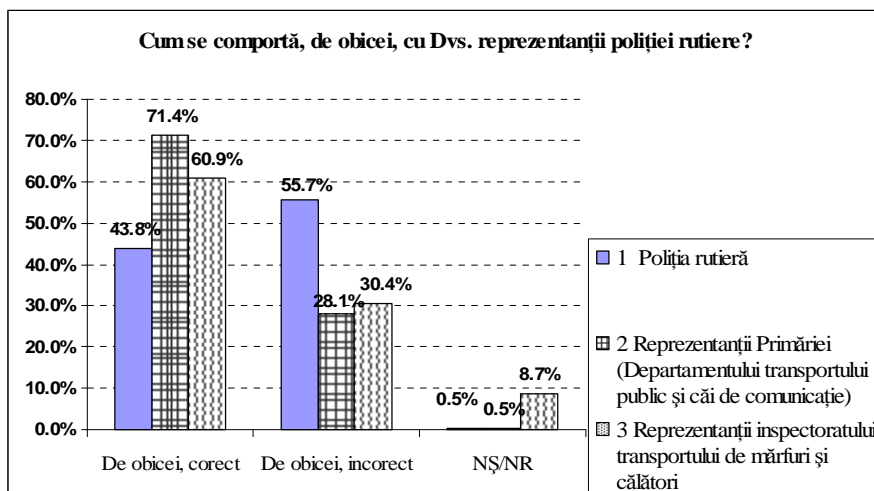
Potrivit datelor investigației, la momentul efectuării cercetării un



șofer de microbuz în timp de o săptămână era oprit de poliția rutieră în medie aproximativ de 3,3 ori sau o dată la două zile, de reprezentanții Departamentului transport public și căi de comunicație de 1,6 ori sau aproximativ o dată la 5 zile - și de reprezentanții Inspectoratului transportului de mărfuri și călători de 1,4 ori sau o dată la 5 zile. După cum relevă datele sondajului, șoferii de microbuze au fost opriți de cele mai multe ori pentru depășirea numărului de pasageri. Acest motiv l-au indicat 2/3 din

șoferii chestionați. O parte dintre ei deseori sunt opriți și pentru verificarea actelor (13%) sau încălcarea regulilor de circulație (12%), pentru verificarea stării sanitare a transportului (5%). Pentru alte motive șoferii, de regulă, sunt opriți mai rar (4%).

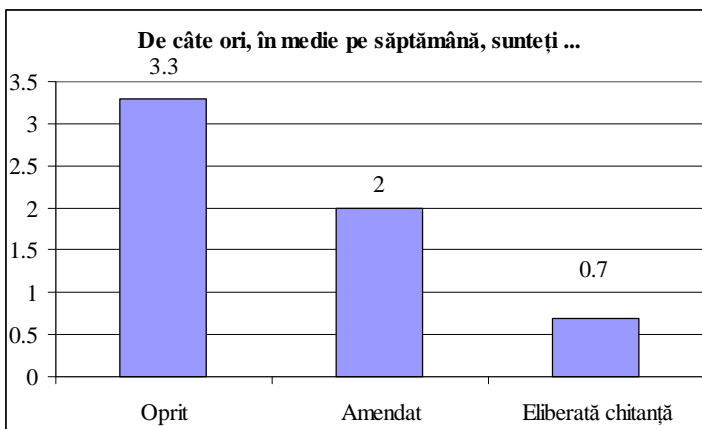
Faptul că șoferii de microbuze sunt opriți de reprezentanții instanțelor de control, desigur, nu este ceva ieșit din comun. Important este ca această activitate să nu prejudicieze, ci să contribuie la dezvoltarea transportului public și șoferii să fie tratați ca persoane care își îndeplinesc funcția și față de ei să nu fie admis un comportament incorect. Anume despre un astfel de comportament al poliției rutiere a semnalat o mare parte din șoferii chestionați. Astfel, mai mult de jumătate, sau 56 la sută din șoferii investigați consideră că poliția rutieră municipală se comportă cu ei, de obicei, incorect. În special, 75% din șoferii microbuzelor ce aparțin Regiei transport electric a Primăriei municipiului Chișinău au calificat comportamentul poliției rutiere ca fiind incorect. În opinia lor, un comportament normal față de ei îl au doar reprezentanții Departamentului transport public și căi de comunicație (100%).



Probabil că atunci când șoferii apreciază dacă comportamentul față de ei este corect sau incorect, ei au în vedere cât de obiectivă și binevoitoare este atitudinea funcționarului respectiv față de activitatea acestuia, dar, mai cu seamă, dacă pedeapsa este meritată sau nu. Desigur, ei își exprimă punctul său de vedere. Fără a intra în anumite detalii, s-a propus de a releva cât de frecvent sunt amendați șoferii de microbuze și cât de des se emite chitanța (bonul) pentru amenda plătită, adică în ce măsură amenda aplicată este oficială.

5. Cererea și oferta de mită

Conform rezultatelor cercetării, în timp de o săptămână, un șofer de microbuz este amendat de poliția rutieră în medie de 2 ori, iar



inspectorul îi eliberează chitanță doar de 0,75 ori. Adică în medie pe săptămână un șofer de microbuz este oprit de poliția rutieră aproximativ de 3 ori, este amendat de 2 ori și două din trei amenzi (sau plăți) sunt neoficiale.

Datele sondajului relevă, de asemenea, că în unele cazuri în timp de o săptămână un șofer de microbuz poate fi oprit de poliția rutieră de 21 de ori sau de 3 ori pe zi. El poate fi amendat de 15 ori pe săptămână sau de 2 ori pe zi și numai de 5 ori i se eliberează chitanță, adică numai pentru fiecare a treia amendă. Desigur, acest caz nu este o regularitate, ci o excepție. Totodată este de menționat că, potrivit datelor sondajului, poliția rutieră nu este întotdeauna la

fel de severă cu toți șoferii de microbuze, deoarece unii dintre ei niciodată nu sunt opriți și nici amendați.

Reprezentanții Departamentului transport public și căi de comunicație și ai Inspectoratului transportului de mărfuri și călători au mai puține contacte cu șoferii de microbuze și ei nu au dreptul de a le aplica amendă, ci au dreptul să le retragă autorizația pentru transportul de călători (reprezentanții Primăriei) sau să întocmească proces-verbal (reprezentanții Inspectoratului).

<i>De câte ori pe săptămână...</i>	Minim	Maxim	Media
Sunteți oprit de poliția rutieră?	0	21	3,35
Sunteți amendat de poliția rutieră?	0	15	2,01
Poliția rutieră vă eliberează chitanță?	0	5	0,75

Oricum, chiar dacă cineva nu plătește amendă, aceștia sunt în minoritate. Potrivit sondajului, majoritatea șoferilor plătesc amendă uneori oficial, alteori – neoficial. Și, după cum denotă rezultatele investigației, cea de-a doua modalitate de achitare a amenzii este cu mult mai avantajoasă și mai convenabilă pentru ambele părți: atât pentru șoferi, cât și pentru inspectorii. Această concluzie rezultă din răspunsurile șoferilor la întrebarea: “A câta parte din amendă este necesar să plătiți direct inspectorului pentru ca problema să fie „rezolvată” imediat?”. Respondenții au menționat că în medie se plătește 52% din suma amenzii, astfel este “în câștig” și șoferul, și inspectorul.

6. Estimarea plăților neoficiale poliției rutiere

Unul din scopurile de bază ale prezentei investigații este estimarea mărimii mitelor plătite în total poliției rutiere și pierderilor suportate

de buget în legătură cu acest fenomen. Această analiză a fost efectuată, luând ca bază media cheltuielilor pe care le suportă un șofer de microbuz în timp de o săptămână, cota-parte a cheltuielilor neînregistrate oficial și frecvența mitelor.

Șoferilor de maxi-taxi le-a fost pusă întrebarea: “Ce cheltuieli suportă un șofer de microbuz în timp de o săptămână?” Rezultatele estimării sunt incluse în tabelul următor:

Tipul de cheltuieți	Total cheltuieli (media) lei	Inclusiv cheltuieli neoficiale (media) lei
1. Carburanți -benzină, motorină, gaze	1085	-
2. Deservirea tehnică - reparații, piese de schimb	270	121
3. Amenda plătită poliției rutiere	89	78
4. Plata pentru reînnoirea autorizației	3	3
5. Amenda aplicată de reprezentanții Inspectoratului	3	3
6. Plata achitată proprietarului microbuzului	1883	-
7. Alte cheltuieli	75	75

Potrivit răspunsurilor respondenților, un șofer de microbuz cheltuiește în medie pe săptămână circa 3408 de lei, din care 1355 de lei pentru alimentarea cu combustibil (1085 lei) și deservirea tehnică a microbuzului (270 lei). O parte considerabilă din cheltuieli o constituie plata achitată proprietarului microbuzului – 1883 lei sau aproximativ 55 la sută din volumul total de cheltuieli. Fiind cumulate, aceste categorii de cheltuieli, cât și alte cheltuieli pentru parcare și îngrijirea microbuzului, plata dispecerului (75 lei) alcătuiesc 3313 de lei sau majoritatea absolută a cheltuielilor. Pentru amenzi și plăți neoficiale poliției rutiere, Inspectoratului

transportului de mărfuri și călători și Departamentului transport public și căi de comunicație revin doar 95 de lei din toate cheltuielile suportate de șofer în curs de o săptămână.

Observăm că, în opinia respondenților, o bună parte a cheltuielilor sunt totuși neoficiale. Cheltuielile pentru carburanți șoferii le consideră oficiale, deoarece nu este o problemă de a obține bonul de plată, deși mulți nu-l solicită. Aceasta nu înseamnă ultimativ tănuirea veniturilor de lucrătorii benzinărilor, însă poate servi drept premisă pentru așa ceva. Aceeași situație se creează în cazul deservirii tehnice, plății proprietarului microbuzului sau dispecerilor.

De menționat totodată faptul că, în opinia respondenților, un șofer de microbuz efectuează în medie 7 curse pe zi și deservește aproximativ 261 de pasageri. Adică în timp de o zi fiecare șofer acumulează circa 522 de lei pentru transportul de călători, iar în timp de o săptămână – 3654 de lei (realitatea ar putea fi puțin alta, luând în considerație faptul că numărul de curse și de pasageri din motive lesne de înțeles șoferii ar fi putut să-l minimalizeze). Oricum, pentru transportul pasagerilor în cele 1800 de microbuze, înregistrate la Departamentul transport public și căi de comunicație al Primăriei municipiului Chișinău, în curs de o săptămână se colectează o sumă de circa 6,577 mil. lei.

Conform sondajului, circa 66 la sută din șoferi plătesc neoficial amendă inspectorilor de poliție. În medie pe săptămână fiecare din aceștia plătește câte 78 de lei, deci circa 1200 de șoferi plătesc neoficial inspectorilor de poliție circa 93.6 mii lei pe săptămână. Astfel, în curs de un an “veniturile” inspecțiilor de poliție rutieră constituie circa 4.867 mil. lei. Menționăm că în acest caz se au în vedere atât plățile oficiale, cât și cele neoficiale. Acest rezultat reprezintă o estimare foarte aproximativă a fenomenului. Pentru o estimare mai exactă este necesar de a recurge la plățile oficiale și

neoficiale și frecvența lor pentru fiecare rută aparte. Tabelul de mai jos cuprinde aceste calcule.

Rezultatele arată că suma totală a plăților neoficiale către colaboratorii poliției pe parcursul unei săptămâni constituie circa 98 mii lei, iar pe parcursul anului – 5 mil. lei. Pentru a calcula foarte aproximativ pierderile bugetului cauzate de tănuirea acestor plăți de către inspectori, vom remarca că plățile neoficiale constituie o jumătate (52%) din suma datorată statului. Prin urmare, bugetul pierde anual circa 10 mil. lei numai în urma controalelor neadecvate ale microbuzelor.

Conform rezultatelor chestionării, un anumit „beneficiu” din activitatea șoferilor obțin și reprezentanții Departamentului transport public și căi de comunicație al Primăriei municipiului Chișinău. Astfel, în anul trecut fiecărui șofer i s-a retras, în medie, câte o singură dată autorizația pentru transportul de călători, iar pentru a obține autorizația „curată”, fără a i se indica numărul de puncte, s-a achitat în medie o „taxă” de 65 de lei. De menționat că, potrivit datelor sondajului, „taxa” pentru reîntoarcerea autorizației „curate” variază între 20 și 200 de lei. Însă majoritatea achită neoficial 50 de lei. În curs de un an, pentru 1800 de microbuze, aceste plăți ar constitui circa 177 mii lei.

Dat fiind faptul că reprezentanții Inspectoratului transportului de mărfuri și călători au mai puțini „clienți”, sumele încasate de la șoferii de microbuze sunt, desigur, mult mai modeste.

De menționat, totodată, că o parte din șoferii de microbuze în multe cazuri nici nu cunosc mărimea plății pe care trebuie s-o achite atunci când sunt amendați. Astfel, potrivit sondajului, 21% sau fiecare al cincilea șofer a recunoscut că atunci când este amendat, de obicei, nu știe suma amenzii oficiale. 79% din șoferii chestionați au afirmat că, de obicei, știu mărimea amenzii prevăzute de legislație.

Estimarea amenzilor în total, inclusiv plățile neoficiale (pe parcursul unei săptămâni)

Numărul rutei	Total unități pe rută	Din ele au fost chestionați	Plățile totale efectuate poliției rutiere				Inclusiv plăți neoficiale					
			Au declarat că au fost amendați (întrebarea 6.1.1)	Au declarat suma amenzilor în anchetă (întrebarea 11.3.1)	Au răspuns că au plătit, dar nu au declarat suma în anchetă	Media (lei) col.8/col.5	Suma totală (lei) plăți	Estimarea totală (inclusiv plăți neoficiale)	Au declarat suma amenzilor în anchetă	Media col.12/col.10	Suma totală	Estimarea plăților neoficiale totale (lei)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
103	62	4	4	3	1	114,67	344	7109,54	2	95,00	190	2945
105	28	8	6	6	0	32,92	197,50	691,32	3	15,83	48	166
108	40	9	9	9	0	140,70	1266,30	5628,00	8	113,04	904	4019
110	44	17	14	14	0	43,36	607,00	1571,16	9	51,81	466	1207
111	32	14	11	11	0	58,55	644,00	1472,11	5	64,40	322	736
112	35	5	5	4	1	108,75	435,00	3806,25	4	87,25	349	2443
115	40	10	10	10	0	169,30	1693,00	6772,00	6	208,33	1250	5000
117	40	6	6	6	0	147,50	885,00	5900,00	4	177,50	710	4733
119	40	1	1	1	0	90,00	90,00	3600,00	1	40,00	40	1600
121	36	9	9	8	1	129,75	1038,00	4671,00	7	108,00	756	3024
122	30	5	5	3	2	21,67	65,00	650,10	3	21,67	65	390
123	30	8	8	8	0	56,50	452,00	1695,00	6	39,17	235	881
124	35	11	9	8	1	63,38	507,00	1814,97	7	66,71	467	1486
125	34	4	3	3	0	53,33	160,00	1359,92	3	53,33	160	1360
140	16	4	4	4	0	101,00	404,00	1616,00	3	76,67	230	920
152	25	2	1	1	0	40,00	40,00	500,00	1	40,00	40	500

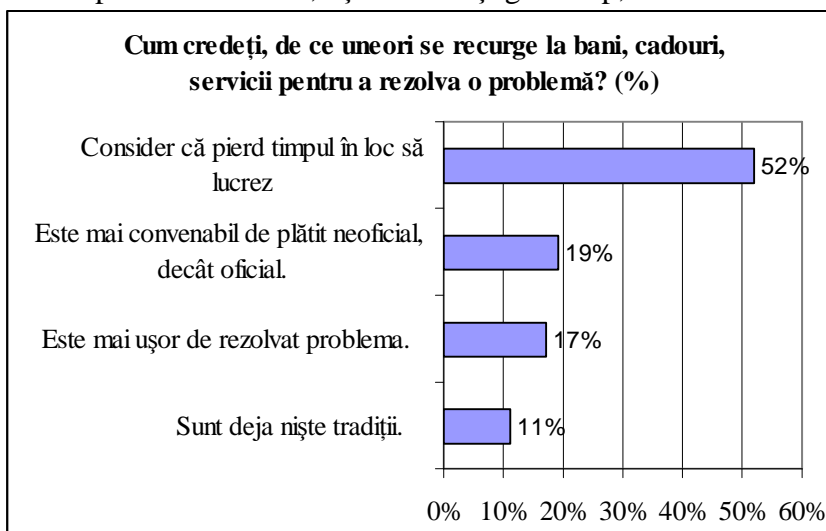
Estimarea amenzilor în total, inclusiv plățile neoficiale (pe parcursul unei săptămâni)

Numărul rutei	Total unități pe rută	Din ele au fost chestionați nați	Plăți totale efectuate poliției rutiere				Inclusiv plăți neoficiale					
			Au declarat că au fost amendați (întrubarea 6.1.1)	Au declarat suma amenzilor în anchetă (întrubarea 11.3.1)	Au răspuns că au plătit, dar nu au declarat suma în anchetă	Media (lei) col.8/col.5	Suma totală (lei)	Estimarea totală (inclusiv plăți neoficiale)	Au declarat suma amenzilor în anchetă	Media col.12/col.10	Suma totală	Estimarea plăților neoficiale totale (lei)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
154	28	11	11	11	0	81,60	897,00	2284,80	8	46,49	372	947
155	55	14	13	12	1	48,92	587,00	2498,41	10	32,60	326	1281
160	60	3	3	3	0	76,67	230,00	4600,20	2	45,00	90	1800
166	50	12	12	11	1	157,27	1730,00	7863,50	9	96,67	870	3625
171	52	4	4	4	0	137,50	550,00	7150,00	3	130,00	390	5070
172	16	7	7	7	0	47,86	335,00	765,76	7	47,14	330	754
176	30	9	9	8	1	48,89	391,10	1466,70	2	20,00	40	133
188	38	7	7	7	0	113,43	794,00	4310,34	6	111,67	670	3637
189	32	4	4	4	0	43,50	174,00	1392,00	3	40,00	120	960
190	36	6	6	6	0	86,50	519,00	3114,00	5	83,00	415	2490
191	32	8	8	8	0	132,00	1056,00	4224,00	8	88,25	706	2824
193	26	4	4	4	0	47,50	190,00	1235,00	3	30,00	90	585
Total pe rutele cercetate	1022	206	193	184	9	89	16281	89762	139	78	10851	55517
Total pe toate rutele mun. Chișinău	1800	363	Z	Z	Z	88	28675	158094	Z	78	19126	97854

7. „Argumente” în favoarea corupției

De ce, totuși, șoferii recurg la mită și relații neformale? Din analiza efectuată anterior rezultă că șoferilor le este mai convenabil să plătească neoficial, decât oficial.

Totodată, răspunsurile la întrebarea “De ce uneori se recurge la bani, cadouri, servicii pentru a rezolva o problemă?” denotă că pentru șoferi este mai important timpul decât banii. Probabil că aceste două valori (timpul și banii) oricum au importanță pentru șoferi și între ele șoferii pun un semn de egalitate. Însă, cedând sumele plătite neoficial, șoferii câștigă timp, ceea ce le dă



posibilitate să-și desfășoare în continuare activitatea (și să acumuleze venituri), diminuând astfel prejudiciile cauzate.

Astfel, 52% din șoferi consideră că dacă nu ar recurge la relații neformale și nu ar da mită, ei numai ar pierde timpul în loc să lucreze. Aproape fiecare al cincilea șofer (19%) a declarat că totuși este mai convenabil de a plăti neoficial, decât oficial, iar 17% sunt de părerea că astfel este mai ușor de a rezolva problema. Totodată,

11% din șoferi consideră că relațiile neformale au devenit deja niște tradiții pe care trebuie să le respecte. Or, aceasta ar însemna că șoferii, indiferent de valoarea pe care o atribuie timpului, banilor sau relațiilor neformale, oricum până la urmă sunt predispuși de a plăti neoficial. Astfel, se creează condiții favorabile pentru adâncirea corupției.

Dacă s-ar pune întrebarea „Cine, totuși este mai corupt – cel care cere mită sau cel care o dă”, se creează impresia că ambele părți sunt cointeresate. Două treimi din respondenți consideră că poliția rutieră, de regulă, nu acționează în cadrul legii. Circa 37% din respondenți le este indiferent dacă banii pe care îi achită poliției rutiere ajung la stat sau se „sedimentează” în buzunare private.

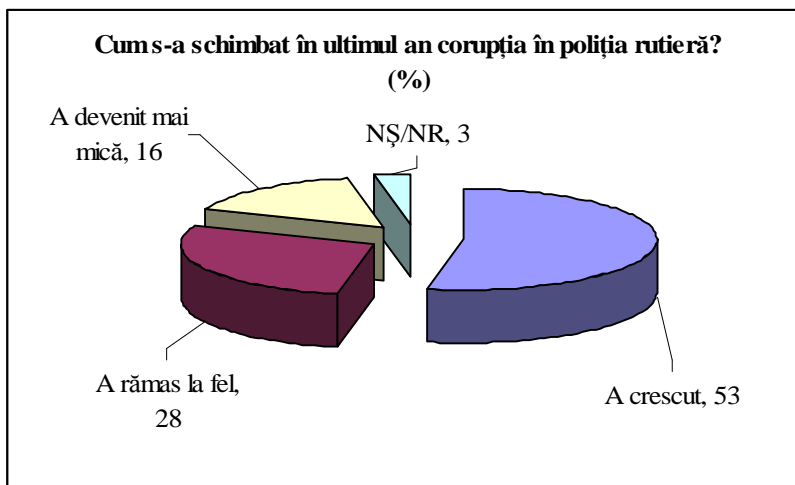
Care din părerile de mai jos considerați că sunt adevărate și care nu?

		Este adevărat	Nu este adevărat	NS/ NR
1.	Poliția rutieră acționează, de regulă, în cadrul legii.	31,43%	67,62%	0,95 %
2.	Mita este un mijloc de a rezolva o problemă.	80,95%	18,57%	0,48 %
3.	Mi-i totuna cui să plătesc: inspectorului de poliție sau statului, oricum nu se schimbă nimic.	37,62%	60,48%	1,90 %

Această toleranță față de fenomenul corupției și lipsa unei poziții civice intensifica răspândirea ulterioară a corupției. Este alarmant și faptul că patru din cinci respondenți consideră mita drept un mijloc de a soluționa o problemă, adică dacă ai bani ca să dai mită, orice problemă ar putea fi rezolvată. Or, aceasta ar însemna că corupția își lasă amprentele sale în conștiința socială.

8. Evoluția corupției în poliția rutieră

Părerea că în ultimul an corupția în poliția rutieră a crescut și mai mult au exprimat-o peste 53% din șoferii chestionați. Circa 28% din



șoferi consideră că situația în acest domeniu nu s-a schimbat și răspândirea corupției în poliția rutieră a rămas la același nivel. Și numai 16% din șoferi sunt optimiști și cred că în anul trecut corupția în poliția rutieră, totuși, a scăzut.

9. Cât costă o rută?

Fiecare al șaptelea șofer chestionat a menționat că este proprietarul microbuzului și anume această categorie de respondenți cunoaște cheltuielile reale pe care le-a suportat pentru a-și iniția afacerea. Totuși, o parte din respondenți s-a eschivat să răspundă sau nu a răspuns sincer la unele întrebări, fapt care nu a permis de a face unele estimări ale cheltuielilor oficiale și neoficiale în acest domeniu. De asemenea, unele răspunsuri denotă că, de fapt, o mare

parte dintre proprietarii de microbuze nici nu cunosc care sunt cheltuielile reale efectuate în diferite instanțe abilitate cu funcții de înregistrare sau eliberare a unor acte, deoarece, potrivit sondajului, pentru a obține o rută, peste 70 la sută din proprietarii de microbuze au apelat la serviciile unei firme sau persoane intermediare. Dacă facem, însă, o analiză a cheltuielilor pe care le-au suportat proprietarii de microbuze pentru obținerea rutei, constatăm că plata diferă esențial atât de la an la an, cât și de la proprietar la proprietar.

Astfel, potrivit datelor investigației, în anul 2003, cheltuielile pentru obținerea rutei au variat între 150 și 14000 dolari SUA (în dependentă dacă e fără mașină sau cu mașină); în 2001 – 3000 și 9000 dolari, iar în anul 2000 – între 400 și 5000 de dolari. Dacă vom diferenția plățile pentru diferite rute, atunci din cele 29 de rute supuse chestionării, cele mai costisitoare în ultimii trei ani s-au dovedit a fi rutele 171 – 9000 dolari, 112 – 8.500 dolari, 121 și 108 – 6000 dolari.

Este de menționat că pentru a obține o rută este necesar să se depună doar o cerere la Primărie. De ce, totuși, persoanele care intenționează să obțină o rută nu fac acest lucru în mod oficial, plătind pentru rută la Primărie și nu unor persoane fizice care mai înainte au obținut una sau mai multe locuri pe rute în mod gratuit și acum le vând, făcând din aceasta un business destul de profitabil, fără să aibă rute în proprietate. Or, de ce aceste sume de bani trebuie să se „depoziteze” în buzunarele unor persoane și nu în bugetul municipal? Oricum, credem că acestea nu sunt întrebări retorice. Este o problemă la care Primăria municipiului Chișinău ar trebui să găsească soluții.

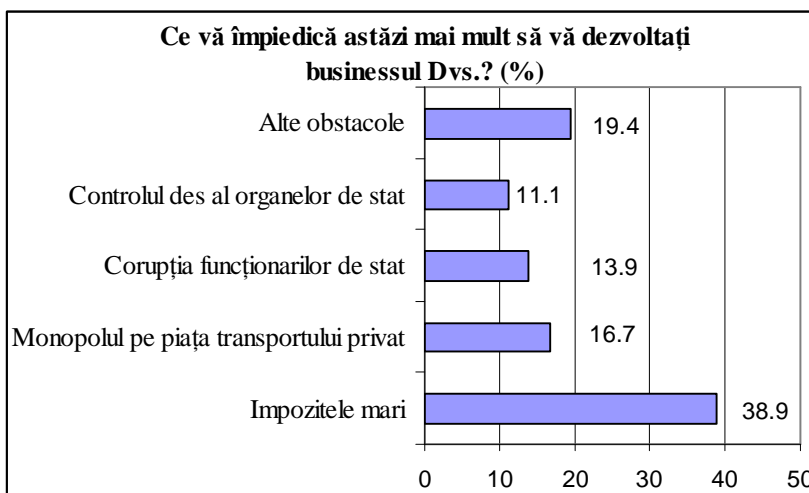
Ce cheltuieli ați suportat pentru obținerea rutei?

Nr.	Anul în care s-a obținut ruta	Plata pentru obținerea rutei (USD)		Modalitatea de obținere a rutei: 1. Proprietarul a apelat la serviciile unei firme/persoane. 2. Proprietarul a mers personal în instanțe. 3. Proprietarul a folosit ambele modalități.
		fără microbuz	cu microbuz	
1	2003		10 000	1
2		200		3
3		6 000		1
4		4 000		1
5			10 000	1
6		4 000		1
7			14 000	1
8		150		2
1	2001	6 000		1
2		8 500		1
3		3 000		1
4		9 000		2
5		6 000		1
6		3 000		1
1	2000	400		1
2		30		3
3		5 000		1
1	1999	400		1
2		4 000		1

3		5 000		1
1	1998	700		1
2		2 850		1
3			15000	1
1	1996	2 000		1
2			15 000	1
3			10 000	2

10. Obstacole pentru dezvoltarea businessului

După cum denotă rezultatele investigației, proprietarii de microbuze se confruntă astăzi cu diverse obstacole de ordin administrativ,



legal, financiar etc., care le complică și mai mult activitatea, iar businessul pe care îl desfășoară devine tot mai anevoios.

Astfel, după cum declară proprietarii de microbuze, pentru desfășurarea businessului său, un obstacol deosebit de important îl constituie, în primul rând, impozitele mari pe care trebuie să le

achite statului (opinia a 38,9% din proprietari). În al doilea rând, din cauza monopolului pe piața transportului privat, actualmente sunt reduse considerabil posibilitățile unor proprietari de a-și menține microbuzele pe rută sau de a plasa altele noi (16,7%). Proprietarii de microbuze au menționat, de asemenea, că controalele frecvente din partea instituțiilor de stat prezintă de asemenea o problemă (11%). Totodată, 14 la sută din respondenți consideră corupția funcționarilor publici drept piedica principală pentru dezvoltarea businessului privat.

11. Fenomenul corupției în viziunea șoferilor de maxi-taxi

În general, respondenții au fost destul de activi la elucidarea gradului de răspândire a corupției în domeniul supus examinării, menționând exemple concrete din experiența proprie. Astfel, interviurile au relevat că în unele cazuri ... :

Șoferii de maxi-taxi sunt impuși să plătească neoficial sau sunt pedepsiți fără a li se înainta careva motive.

#02, 03.02.04, 11:30²:
„La ora 22:00, întorcându-mă acasă, am fost oprit de poliția rutieră pentru a controla mașina. Văzând că totul este în regulă, inspectorul îmi spune:

"Totuși eu am să întocmesc un proces-verbal".



² Este indicat codul persoanei care a luat interviul de la șoferii de maxi-taxi, data și ora interviului efectuat.

#02, 03.02.04, 11:10: „Lucrez pe ruta nr. X. La data de 31.01.04, sâmbătă, ora 12:00, a venit un reprezentant al poliției rutiere și a zis șoferilor că, dacă vrem să nu ne oprească în fiecare zi, să strângem câte 10 lei de la fiecare șofer. Sunt 46 de microbuze pe rută și, deci, în ziua aceea trebuia să strângem în total 460 de lei”.

Șoferii de maxi-taxi sunt impuși să plătească sau sunt pedepsiți fără a clarifica situația și a stabili dacă sunt vinovați. În acest scop sunt utilizate neajunsurile privind starea drumurilor, mijloacelor tehnice de semnalizare a circulației rutiere, sistemul imperfect de asigurare cu bilete, de revizie tehnică, de organizare a circulației rutiere etc.

#02, 03.02.04, 11:10: „Lângă cinematograful „Patria”, pe fosta str. Miciurin, din cauza ghețușului am trecut puțin linia de pe carosabil. Am fost nevoit să plătesc polițistului amendă de 100 lei ca să nu-mi ia permisul”.

#08, 30.01.04, 11:00: „Mi-a fost retrasă autorizația, motivația fiind că mașina este murdară”.

#08, 29.01.04, 10:15: „La început mi s-a cerut să plătesc amendă pentru oprirea nereglementată la trecerea de pietoni. În timp ce mașina staționa au urcat pasageri, de aceea, amenda a fost justificată prin supraîncărcare”.

#06, 30.01.04, 11:30: „Șoferii deseori sunt opriți seara după orele de lucru. Într-o seară mă întorceam acasă după orele 23:30. Am fost oprit de poliție și amendat, învinuindu-mă că lucrez în afara orelor de lucru. Nu m-a crezut că merg acasă”.

#06, 30.01.04, 10:50: „Am fost oprit din cauza că pasagerii nu aveau bilete și am fost amendat cu 90 de lei. În acest caz eu nu am fost vinovat, deoarece în maxi-taxi nimeni nu vinde bilete”.

#09, 29.01.04, 10:05: „Încălcarea regulii de circulație la semaforul de lângă fabrica de încălțăminte "Zorile" costă 50 – 100 lei. Aici se

află un semafor defectat. Semaforul luminează doar la culorile verde și roșie. Nu departe de semafor într-un loc mai dosit se plasează un post de poliție. Schimbarea culorilor semaforului este foarte rapidă, de aceea când treci de el, nu-ți dai seama dacă ai trecut la verde sau la roșu. Faptul dat este doar în favoarea polițiștilor. Am trecut la verde. Până a ajunge lângă postul de poliție semaforul a arătat culoarea roșie. Polițistul m-a oprit și m-a sancționat atât material, cât și verbal. I-am dat imediat 50 lei și am rezolvat problema, continuând-mi drumul. Totul repede se uită”.

#08, 29.01.04, 10:50: „La semaforul de la Sculeni, de obicei, polițiștii stau și câștigă parale. Semaforul nu are culoarea galbenă”.

#06, 29.01.04, 11:00: „Un accident rutier, care a avut loc lângă Universitatea de Medicină, împiedica circulația vehiculelor. De aceea, vehiculele treceau pe banda de carosabil și mergeau câțiva metri pe sens opus. Deși acest lucru l-au făcut mai multe autovehicule, polițistul m-a oprit doar pe mine ca șofer de microbuz. Eu nu încălcasem regulile, ocolind locul accidentului, dar am fost impus de polițist să plătesc amendă. Polițistul m-a oprit, deoarece era convins că șoferii de microbuze au mai mulți bani și "au din cine scoate bani".

#09, 29.01.04, 10:50: „Polițiștii s-au plasat intenționat după semaforul de lângă fabrica „Zorile”, știind că semaforul este defectat și nu funcționează. Eu mă deplasam cu câțiva pasageri spre bulevardul Ștefan cel Mare. Am trecut această intersecție conform regulilor, pietoni în stradă nu erau. După semafor am fost oprit de către polițiști, învinuindu-mă că am încălcat regulile de circulație, că mașina este murdară și că am trecut prea repede pe la semafor, fără a da prioritate pietonilor. N-am încercat să mă justific și ca să nu pierd timpul i-am dat 30 de lei și am plecat mai departe”.

#09, 29.01.04, 11:05: „Poliția efectua controlul reviziei tehnice la stațiile terminus. Eu trecusem dimineața printr-o asemenea procedură la stația terminus de la Ciocana. Când am ajuns la stația

terminus de la Buiucani (Butoiaș), poliștii din nou au efectuat controlul reviziei tehnice. Eu m-am enervat și am pronunțat câteva replici protestatoare. Ca rezultat, s-a declanșat o ceartă mare. Am fost luat la secția de poliție și s-a întocmit un dosar administrativ. Am fost nevoit să achit o amendă de 180 lei”.



#05, 30.01.04, 10:30: „În legătură cu blocarea străzii Ștefan cel Mare, inspectorul de poliție mi-a indicat direcția rutei: str. Pușkin spre dreapta. Nu am atras atenția la aceasta, de aceea, următorul poliștist m-a oprit, retrăgându-mi permisul de conducere. Legal, permisul trebuia să fie retras pe 3 ani, dar a doua zi l-am cumpărat prin intermediul cunoscuților din poliție cu 1400 lei”.

#05, 03.02.04, 10:55: „La primul semafor am trecut la verde. La al doilea semafor era roșu. M-am oprit cedând pietonilor. Poliștistul m-a oprit, amenințându-mă că trebuia să-mi ia permisul de conducere pe jumătate de an. I-am plătit 800 lei”.

#06, 31.01.04, 12:30: „Am trecut la culoarea verde a semaforului, iar până am ajuns în cealaltă parte deja era roșu și poliștistul m-a amendat”.

#03, 02.02.04, 14:30: „Trebuia să duc niște pasageri din SUA la Hâncești. Pentru aceasta nu se eliberau "foi de parcurs". În drum m-au oprit, întocmind un proces-verbal”.

#04, 30.01.04, 11:00: „O dată în 2 luni Primăria verifică la stația terminus starea tehnică și sanitară a maxi-taxiurilor. Pentru această procedură fiecare șofer plătește 100 lei”.

#02, 30.01.04, 12:35: „Noaptea m-am oprit sub pod pentru a lua apă ca să pun în radiatorul mașinii. Un polițist s-a apropiat de mine și a întocmit un act pe motivul că spălam microbuzul cu apa din Bâc, însă afară ploua. M-a amendat cu 250 lei. La moment mă aflu în proces”.

#05, 29.01.04, 10:30: „Pe carosabil era ghețuș, am traversat intersecția când culoarea verde a semaforului s-a schimbat în roșu. Polițistul afirma că trecusem la roșu. I-am plătit 50 lei ca să nu rețin pasagerii”.

Șoferii de maxi-taxi sunt impuși să plătească, înaintându-le învinuiri neîntemeiate sau declarându-le o situație rutieră falsă:

#02, 03.02.04, 11:55: „Am trecut la culoarea galbenă a semaforului, dar polițistul afirma că am trecut semaforul la roșu. Trebuia să-mi ia permisul de conducere pe jumătate de an, dar prin cunoscuți am plătit 200 lei și mi l-au întors”.

#06, 30.01.04, 10:35: „Am fost învinuit că am trecut semaforul la roșu, dar de fapt nu semaforul nu funcționa. Oricum am plătit pentru a nu pierde timpul”.

#04, 31.01.04, 12:25: „Trecând la culoarea verde intermitentă a semaforului, polițiștii care stăteau la 100 m de semafor mi-au spus că am trecut la roșu. Nu aveam altă soluție decât să plătesc mită”.

#05, 29.01.04, 13:45: „Când culoarea verde a semaforului s-a stins eram la jumătate de intersecție. Poliția rutieră m-a oprit și m-a

întrebat "cum vom proceda?". Nu aveam bani mai mărunți și i-am dat 100 de lei”.

#06, 30.01.04, 10:00: „Am plătit 90 lei pentru că, chipurile, am trecut la roșu, dar, de fapt, nu trecusem și nicidecum nu aș fi dovedit acest lucru. Ca să nu pierd timpul, am fost nevoit să plătesc”.

#03, 30.01.04, 14:00: „Am fost oprit și mi s-a spus că mergeam cu viteza de 72 km/oră, dar n-a fost corect, mergeam cu 60 km/oră. Au întocmit un proces-verbal. Altădată, au întocmit un proces-verbal pentru că n-am dat bilete în cazul când nu aveam nici un călător”.

#04, 02.02.04, 11:55: „Odată am mers la culoarea verde intermitentă a semaforului, dar mi-au spus că am mers la roșu, vrând să-mi ia permisul. Am fost nevoit să plătesc mită, deoarece trebuie să întrețin 2 copii. Altă soluție n-am găsit”.

#02, 29.01.04, 11:00: „Cu o jumătate de oră în urmă la intersecția str. Miorița cu bd. Traian am fost oprit de poliția rutieră din motivul că am pornit mașina la verde cu 3 sec mai înainte. Pentru aceasta am fost amendat cu 120 lei”.

Șoferii sunt pedepsiți din cauza necunoașterii sau nerespectării cerințelor legale:

#06, 30.01.04, 11:05: „Am fost amendat pentru depășirea numărului de pasageri, deși aveam doar 6 pasageri în picioare. Nu mai înțeleg când se permite să ai mai mulți pasageri și când nu. Eu ca proprietar de microbuz sunt mai des oprit de către poliția rutieră decât ceilalți șoferi. Aceasta se explică prin faptul că de la proprietarul de microbuz pot fi „scoși” mai mulți bani decât de la simplul șofer”.

#01, 03.02.04, 13:49: „Mă întorceam de acasă, din Criuleni, și am luat 5 pasageri. M-a oprit poliția rutieră și am fost amendat cu 500 lei”.

#01, 03.02.04, 14:15: „Seara am fost la o zi de naștere, puțin cinstisem, iar dimineața chiar la prima stație am fost oprit și amendat cu 500 lei”.

#04, 29.01.04, 10:00: „Reprezentanții MAI m-au amendat cu 180 lei pentru că spălam mașina pe str. Albișoara, lângă râul Bâc, motivând că acest lucru se face numai în spălătoriile special amenajate”.

#06, 30.01.04, 12:00: „Un polițist a întocmit un proces-verbal pentru că un pasager s-a urcat în maxi-taxi nu la stație și nu am putut să mă apăr”.

Șoferii plătesc amendă și mită din cauza comiterii încălcărilor de către pasageri:

#06, 31.01.04, 11:20: „Un pasager a coborât când microbuzul se afla pe carosabil, în rândul din mijloc. Acest fapt a fost observat de polițist care a intervenit imediat și m-a amendat. Eu nu i-am permis pasagerului să coboare, dar totuși am fost nevoit să plătesc neoficial pentru a rezolva problema cât mai repede și pentru a nu pierde timpul”.

#06, 29.01.04, 10:20: „M-am oprit cu microbuzul la semafor, deoarece era roșu și în acest timp a urcat un pasager, fapt care a fost observat de un polițist. Acesta m-a impus să plătesc amendă chiar dacă nu eram vinovat”.

#02, 03.02.04, 11:10: „Pentru trecerea la roșu mi s-a întocmit un proces-verbal. Am achitat în casierie 2 bonuri a câte 90 lei, iar poliției rutiere am plătit 600 lei plus 20 l de benzină (95) pentru ca să nu-mi retragă permisul de conducere pe jumătate de an”.

#02, 03.02.04, 12:30: „Din cauza unui accident rutier mi s-a deschis dosar penal. Pentru aceasta urmează să plătesc o amendă de 1800 – 3600 lei. Totodată, am plătit mită judecătorului și poliției 10000 lei”.

Plăți neoficiale se cer sau se iau de la șofer, profitând de unele încălcări comise de acesta:

#07, 30.01.04, 10:20: „Am mers la culoarea roșie a semaforului și am fost oprit de un polițist. Acesta mi-a spus să-l urmez în mașina de poliție. Acolo polițistul mi-a spus să plătesc o taxă care nu-mi convenea. M-am revoltat și am explicat că nu am mers intenționat la roșu. Polițistul însă o ținea una și bună că eu am încălcat regulile de circulație. În cele din urmă am fost nevoit să plătesc suma cerută, pentru că polițistul mi-a dat de înțeles că, dacă nu mă supun, mă va amenda și pentru alte încălcări comise la momentul acela”.

#04, 29.01.04, 12:35: „Pentru faptul că am trecut la roșu a trebuit să plătesc la inspectorat mită în sumă de 100\$ ca să-mi iau permisul înapoi”.

#07, 29.01.04, 11:25: „Am mers la culoarea roșie a semaforului și m-a oprit polițistul. Mi-a cerut să achit o sumă pentru încălcarea regulilor de circulație. Am achitat suma neoficială cerută de polițist (50 lei). Astfel mi-am rezolvat ușor problema și am economisit timpul”.

#07, 30.01.04, 10:45: „Transportam cu mașina mea produse agricole (saci cu grăunțe, răsărită) la oraș pentru a le vinde. Pe drum m-a oprit un polițist, care, mai întâi, mi-a cerut să prezint actele la control, după aceea m-a întrebat ce marfă duc și cu ce scop. După ce i-am explicat, polițistul a început minuțios să examineze mașina, spunându-mi că starea mașinii nu este bună și că trebuie să-mi retragă permisul de conducere. Atunci am început să negociez. Până la urmă problema s-a rezolvat – i-am dat polițistului câțiva saci cu grăunțe și răsărită”.

În unele cazuri polițiștii iau plăți neoficiale prin intermediul persoanelor terțe:

#05, 29.01.04, 13:05: „Am fost oprit când traversam la culoarea verde intermitentă a semaforului. Era un polițist tânăr care m-a

reținut vreo 10 min, nehotărându-se să-mi expună modalitatea de „plată”. În sfârșit mi-a spus să duc banii la vânzătoarea de la colț și să-i spun că este pentru polițist. M-am dus la vânzătoare și i-am dat 50 lei. După aceasta polițistul m-a lăsat să plec”.

#10, 02.02.04, 11:30: „Polițistul m-a oprit lângă hotelul „Cosmos” pentru depășirea numărului de pasageri și îmi spune: „du-te în mașina aceea și pune banii”, fără să-mi spună suma”.

Atitudinea neglijentă față de șoferi și documentele acestora:

#05, 30.01.04, 10:55: „Cu un an în urmă poliția m-a oprit și mi-a luat permisul pentru că trecusem la verde intermitent. Am continuat cursa, iar la întoarcere nu l-am mai găsit pe polițist. La postul de poliție am fost „terorizat”, spunându-mi-se că, posibil, permisul meu a fost aruncat. Din fericire, prietenul meu îl filmase pe polițist în momentul retragerii permisului, ceea ce a facilitat găsirea inspectorului și recuperarea permisului, proces care a durat 10 zile”.

Poliția nu reacționează la informațiile șoferilor despre infracțiuni și infractori:

#05, 29.01.04, 12:00: „Maxi-taxi era supraîncărcat. Pasagerii au depistat un hoț de buzunar. Am închis ușile microbuzului pentru ca să nu poată coborî infractorul. Un polițist m-a oprit pentru că eram supraîncărcat.



Neluând în serios explicațiile mele despre infractor, polițistul „m-a amendat” cu 20 lei”.

#05, 29.01.04, 12:00: „Am depistat în microbuz un infractor. Văzând automobilul poliției, am oprit microbuzul exact în fața lui, blocând ușa microbuzului. Poliția, în loc să ia măsuri cât mai urgente, a început să întocmească proces-verbal”.

Unii polițiști nu achită taxa pentru călătoria în microbuz:

#10, 30.01.04, 10:40: „Unii polițiști nu doresc să achite taxa pentru călătoria în maxi-taxi, ceea ce provoacă conflicte între șoferi și polițiști. Ca rezultat, șoferii sunt amenințați și înjurați”.

În unele cazuri se iau decizii cu pedepse dure necorespunzătoare încălcării:

#08, 02.02.04, 11:15: „Mi s-a retras autorizația pentru parcare a incorectă la stația terminus”.

#06, 29.01.04, 11:35: „Lângă parcul de taxi era gheață și, lunecând, am trecut cu microbuzul la culoarea roșie a semaforului. Poliția rutieră m-a amendat luându-mi permisul de conducere”.

Șoferii care sunt protejați de funcționarii publici pot activa cu mai puține probleme:

#08, 29.01.04, 9:30: „Nu mă cert cu polițiștii pentru că patronul lucrează în poliție și rezolvă toate problemele”.

#10, 30.01.04, 13:50: „Am fost amendat pentru că în microbuz erau cu 4 pasageri mai mulți decât se permite, iar un alt microbuz care se afla înaintea mea, fiind arhiplin, nu a fost oprit de către organele de poliție. S-a produs un conflict între mine și poliție. În final am fost amenințat: „lasă c-o să-mi cazi tu altă dată”. De fapt, proprietarul microbuzului, care nu a fost oprit de poliția rutieră, are un frate la Centrul de Combatere a Crimelor Economice și Corupției”.

#10, 30.01.04, 13:05: „Pentru mine poliția rutieră nu este o problemă. Mă amendează numai cei care nu mă cunosc. Unchiul meu lucrează în poliția rutieră ...”.

În cazurile de accident sunt protejați funcționarii de poliție:

#08, 29.01.04, 11:15: „Am avut un proces pentru un accident rutier cu un polițist din poliția rutieră. Deși accidentul rutier s-a produs din cauza încălcării comise de polițist, a avut câștig de cauză polițistul. Ca rezultat, m-au obligat să achit pagubele”.

Dobândirea dreptății este mai costisitoare decât plățile neoficiale:

#05, 30.01.04, 12:00: „Cu toate că trecusem la culoarea verde intermitentă a semaforului, am fost oprit, întocmindu-se și un proces-verbal. I-am propus polițistului 50 lei. El a spus că trebuia să propun deodată. Am ajuns la judecată. Am câștigat, dar am pierdut aproximativ 1000 lei plus timp – o lună”.

În unele cazuri pasagerii vin în ajutor pentru clarificarea situației:

#09, 31.01.04, 11:45: „Mă deplasam cu mașina plină de pasageri pe lângă semaforul ce se află aproape de Universitatea "Ion Creangă". Acolo, după ce treci semaforul, este o porțiune lungă de drum până la celălalt semafor. Am trecut corect semaforul, la verde, însă, când eram aproape de cel de-al doilea semafor, s-a făcut roșu. Ca din senin a apărut un polițist. Acesta susținea morțiș că am trecut la roșu. S-a pornit o ceartă mare. Până la urmă, polițistul a cedat, deoarece pasagerii m-au susținut. Cazul s-a epuizat și eu mi-am continuat drumul”.

#10, 02.02.04, 11:00: „Semaforul funcționa numai în regim de roșu și verde. Trecerea la acest semafor a generat conflicte între mine și poliție. Fiind chemat la judecată, am avut câștig de cauză, unul din motive fiind și faptul că în maxi-taxi erau pasageri care aveau permise de conducere”.

Din lipsa condițiilor necesare unele încălcări din partea șoferilor sunt inevitabile:

#08, 02.02.04, 11:00: „Stațiile de microbuze sunt prea scurte, dar, conform regulilor de circulație, microbuzul trebuie să se oprească la distanța de 15 m de trecerea de pietoni”.

În unele cazuri șoferii declară că în privința lor se respectă legea:

#03, 29.01.04, 12:00: „Totul este clar: dacă încalc regulile, sunt pedepsit. N-am fost pedepsit niciodată pe nedrept”.

În unele cazuri înșiși șoferii microbuzelor, încălcând regulile stabilite, sunt inițiatorii actelor de corupție. Polițiștii, fiind mituiți, nu soluționează cazurile respective:

#09, 29.01.04, 10:30: „Dimineața, în ora de vârf, aproape de cinematograful "Patria", m-a oprit un polițist, deoarece maxi-taxi era arhiplin. S-a început o ceartă între mine și polițist. Pasagerii au început să facă gălăgie. Trebuia să plătesc o amendă în valoare de 54 lei. Eu i-am propus polițistului 20 de lei. Polițistul s-a mai umflat puțin "în pene", apoi repede a luat banii și cazul a fost rezolvat”.

#06, 30.01.04, 11:45: „De obicei, șoferii singuri vin cu ideea de a da mită pentru a rezolva problemele imediat și mai repede”.

#07, 29.01.04, 10:35: „Un polițist m-a oprit pentru depășirea vitezei. I-am propus 50 lei, iar polițistul a spus să-i mai dau încă 20 lei. Eu, însă, i-am dat numai 10 lei. Polițistul a fost de acord. Astfel mi-am rezolvat problema, achitând o taxă neoficială de 60 lei”.

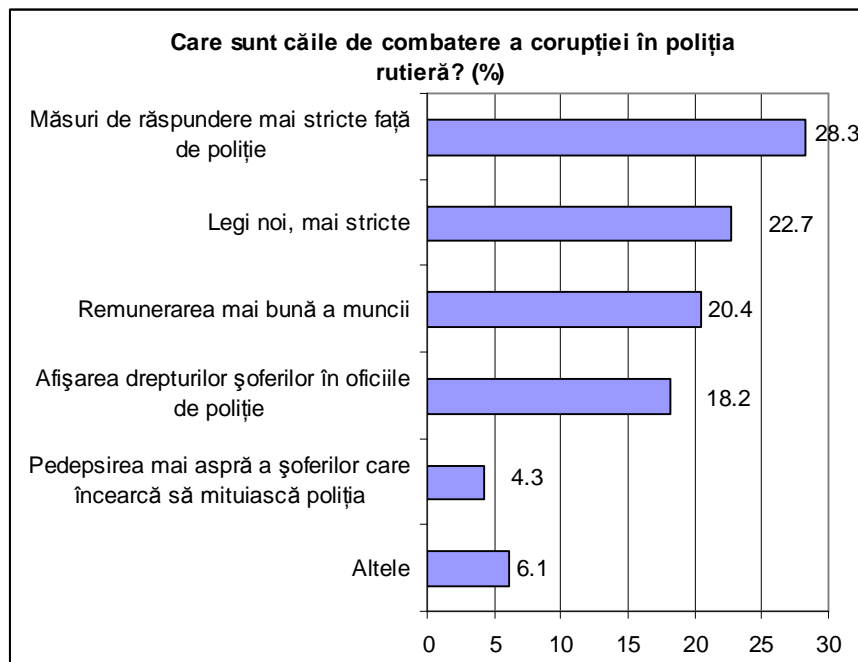
Este de remarcat că respondenții au fost destul de activi la elucidarea gradului de răspândire a corupției în activitatea de transportare a pasagerilor. Mărturiile prezentate sunt suficiente pentru a constata răspândirea largă a fenomenului corupției în activitatea de transportare a pasagerilor cu maxi-taxi, precum și a releva specificul fenomenului în acest domeniu. De asemenea se observă și un grad sporit de toleranță față de corupție. În multe

cazuri mituirea este inițiată de înșiși șoferii de maxi-taxi. Toate aceste concluzii impun implementarea mai multor măsuri pentru prevenirea și combaterea corupției în activitatea de transportare a pasagerilor, în rândurile funcționarilor poliției rutiere și altor categorii de funcționari publici.

12. Sugestii privind combaterea corupției

Subiecții investigați se pronunță pentru aplicarea unor măsuri eficiente și dure privind reducerea corupției și contracararea acestui viciu social.

Astfel, aproape fiecare al treilea respondent consideră că, în primul rând, este necesar de a efectua controale mai frecvente și a aplica o



pedepsă mai severă față de poliștii corupți. Fiecare al patrulea

respondent este de părerea că este necesar de a adopta legi noi, mai aspre pentru persoanele corupte. Fiecare al cincilea respondent crede că retribuirea mai bună a muncii polițiștilor ar contribui în mare măsură la combaterea corupției în poliția rutieră și fiecare al cincilea respondent a menționat că pentru reducerea corupției în poliția rutieră ar fi binevenit ca în toate oficiile de poliție să fie afișate drepturile șoferilor.

Cu părere de rău, numai 4 la sută din șoferii chestionați conștientizează faptul că a da mită înseamnă corupție și de aceea consideră ca una din cele mai eficiente măsuri de combatere a corupției în poliția rutieră ar fi pedepsirea mai aspră a șoferilor care încearcă să mituiască poliția.

Concluzii

Potrivit datelor investigației efectuate, transportul de călători cu maxi-taxi (microbuze repartizate pe rute) în municipiul Chișinău este asigurat de șoferi cu o vechime medie în muncă la astfel de unități de transport de circa 5 ani. Majoritatea lor (85%) lucrează la microbuze ce aparțin unor persoane private sau unor firme și organizații. Numai 15% din respondenți au microbuze personale.

În curs de o săptămână, un șofer de microbuz este oprit de poliția rutieră aproximativ de 3 ori, din care de 2 ori este amendat și 2 din 3 amenzi sunt neoficiale.

Mai mult de jumătate sau 56 la sută din șoferii investigați consideră că poliția rutieră municipală se comportă cu ei, de obicei, incorect. Totodată, 66% din șoferi au apreciat comportamentul reprezentanților Departamentului transport public și căi de comunicație a Primăriei municipiului Chișinău ca fiind corect.

Potrivit sondajului, majoritatea șoferilor plătesc amendă, uneori oficial, alteori neoficial. Cea de-a doua modalitate de achitare a

amenzii este cu mult mai avantajoasă și mai convenabilă pentru ambele părți: atât pentru șoferi, cât și pentru inspectori. Această concluzie rezultă din înseși răspunsurile șoferilor la întrebarea: “A câta parte din amendă este necesar să plățiți direct inspectorului pentru ca problema să fie „rezolvată” imediat?”, care au arătat că în medie se plătește 52 % din suma amenzii.

Rezultatele investigației denotă că, în medie, un șofer de microbuz plătește poliției rutiere pe săptămână 89 de lei, din care 78 de lei neoficial. Astfel, în curs de un an “veniturile” nete ale inspectorilor de poliție rutieră se cifrează la circa 5 milioane lei.

Un anumit „beneficiu” din activitatea șoferilor obțin și reprezentanții Departamentului transport public și căi de comunicație a Primăriei municipiului Chișinău. Astfel, în anul trecut, în medie, fiecărui șofer i s-a retras câte o singură dată autorizația pentru transportul de călători, iar pentru a obține autorizația “curată”, fără ca să i se indice numărul de puncte, fiecare din ei a achitat în medie o “taxă” de 65 de lei.

Sondajul efectuat denotă faptul că plata maximă neoficială în cazul poliției rutiere constituie în anumite cazuri până la 500 de lei, reprezentanților Departamentului transport public și căi de comunicație – până la 1500 de lei și reprezentanților Inspectoratului transportului de mărfuri și călători – până la 600 de lei.

Peste 50% din șoferi consideră că refuzul de a da mită ar cauza pierderi considerabile de timp. Fiecare al cincilea șofer a declarat că totuși este mai convenabil să plătești neoficial, decât oficial, iar 17% sunt de părerea că astfel este mai ușor de a rezolva problema. Totodată, 11% din șoferi consideră că relațiile neformale au devenit deja niște tradiții care trebuie să fie “respectate”. Peste 80% din respondenți au afirmat că mita este un mijloc de a rezolva o problemă.

Peste 53% din șoferii chestionați consideră că, în ultimul an, corupția în poliția rutieră a crescut și mai mult; 28% consideră că situația în această privință nu s-a schimbat și corupția în poliția rutieră a rămas la același nivel. Și numai 16% din șoferi sunt optimiști și cred că corupția în poliția rutieră, în anul trecut, totuși, a scăzut.

Numai 30% din șoferi consideră că poliția rutieră acționează, de regulă, în cadrul legii, iar 38% au declarat că le este indiferent cui plătesc: inspectorului de poliție sau statului.

Potrivit sondajului, peste 70% din proprietarii de microbuze au apelat la serviciile unei firme sau persoane pentru a obține o rută . Dacă facem, însă, o analiză a cheltuielilor pe care le-au suportat proprietarii de microbuze pentru obținerea rutei, constatăm că plata diferă atât de la an la an, cât și de la proprietar la proprietar. Astfel, potrivit datelor investigației, în 2003 cheltuielile pentru obținerea rutei au constituit 150 – 14000 dolari SUA; în 2001 – 3000 – 9000 dolari, iar în anul 2000 aceste cheltuieli au variat între 400 și 5000 de dolari.

Din 29 de rute supuse chestionării, cele mai costisitoare în ultimii trei ani s-au dovedit a fi rutele 171 – 9000 dolari, 112 – 8.500 dolari, 121 și 108 – 6000 dolari.

Este de menționat că pentru a obține o rută este necesar să se depună doar o cerere la Primărie. De ce, totuși, persoanele care intenționează să obțină o rută nu fac acest lucru în mod oficial, plătind pentru rută la Primărie și nu unor persoane fizice care mai înainte au obținut una sau mai multe locuri pe rute în mod gratuit și acum le vând, făcând din aceasta un business destul de profitabil, fără să aibă rute în proprietate. Or, de ce aceste sume de bani trebuie să se „depoziteze” în buzunarele unor persoane și nu în bugetul municipal? Oricum, credem că acestea nu sunt întrebări retorice. Este o problemă la care Primăria municipiului Chișinău ar trebui să găsească soluții.

După cum denotă rezultatele investigației, proprietarii de microbuze se confruntă astăzi cu diverse probleme care le complică și mai mult activitatea, iar businessul pe care îl desfășoară devine tot mai anevoios. Astfel, după cum declară proprietarii de microbuze, pentru desfășurarea businessului său, un obstacol deosebit de important îl constituie, în primul rând, impozitele mari pe care trebuie să le achite statului – 38,9%. În al doilea rând, din cauza monopolului pe piața transportului privat, actualmente sunt reduse considerabil posibilitățile unor proprietari de a-și menține microbuzele pe rută sau de a plasa altele noi – 16,7%. În al treilea rând, controlul frecvent al organelor de stat nicidecum nu le stimulează activitatea, ci mai curând o face mai dificilă – 11%. Totodată, 14 la sută din respondenți consideră că cel mai mult îi împiedică astăzi să-și dezvolte businessul corupția funcționarilor publici.

În vederea combaterii corupției și contracarării acestui viciu social, subiecții investigați se pronunță pentru aplicarea unor măsuri eficiente și dure față de persoanele corupte. Astfel, 28 la sută din șoferi consideră că, în primul rând, este necesar de efectuat mai des controale și luate măsuri mai stricte față de poliție. 23 la sută sunt de părerea că este necesar de adoptat legi noi, mai dure pentru persoanele corupte. 20% sau fiecare al cincilea respondent crede că la combaterea corupției în poliția rutieră ar contribui în mare măsură retribuirea mai bună a muncii polițiștilor, iar 19% din șoferi au menționat că pentru reducerea corupției în poliția rutieră ar fi binevenit ca în toate oficiile de poliție să fie afișate drepturile șoferilor. Cu părere de rău, însă, numai 4 la sută din șoferii chestionați conștientizează faptul că a da mită înseamnă corupție și, de aceea, consideră ca una din cele mai eficiente măsuri de combatere a corupției în poliția rutieră ar fi pedepsirea mai aspră a șoferilor care încearcă să mituiască poliția.

Una din căile de prevenire a corupției în orice domeniu constituie asigurarea transparenței în acest domeniu. În Republica Moldova,

relația „șofer de maxi-taxi – polițist” are loc într-un mod ascuns de pasageri. De obicei, polițistul oprește mașina și așteaptă șoferul în dosul ei. Dacă conversația dintre polițist și șofer ar avea loc în prezența martorilor (pasagerilor), probabil, că tentația de a oferi mită și cea de a lua mită ar fi mai mică. În SUA, conform regulamentului, polițistul este obligat să se apropie de șoferul vehiculului, iar șoferului, din considerente de securitate, nu i se permite să iasă din mașină. Aplicarea acestui principiu și în Republica Moldova ar putea servi drept o încercare de a asigura transparența în relația „șofer – polițist” și, indiscutabil, ar diminua numărul de tranzacții neformale dintre aceștia.

Și, în sfârșit, revenim la întrebarea „Cine este mai corupt – poliția sau șoferii de maxi-taxi?” Ne vom aminti de modelele economice elementare ale cererii și ofertei. Conform acestor modele, pentru un preț anumit cererea se egalează cu oferta. În cazul nostru cererea de mită se egalează cu oferta ei. Atâta timp cât va exista cerere, va exista și ofertă. Dacă oferta de mită se va reduce, iar cererea va rămâne aceeași, „prețul tranzacției” va crește și cei care cer mită vor depune eforturi și mai mari pentru a o obține. Dacă cererea de mită se va reduce, ne putem aștepta la o diminuare a mărimii totale a mitei în acest domeniu. Prin urmare, este important de a reduce corupția în rândurile societății civile, însă efectul va fi mult mai simțitor în cazul în care se va recurge la diminuarea corupției în rândurile poliției rutiere. Cel puțin, teoria economică demonstrează acest lucru.

Chestionar

Transparency International – Moldova efectuează acest sondaj sociologic în scopul de a studia problemele cu care vă confrunțați în activitatea Dvs., obstacolele ce vă împiedică astăzi mai mult să vă dezvoltați businessul și a aprecia gradul de răspândire a corupției în poliția rutieră. Chestionarul este anonim. Răspunsurile Dvs. nu vor fi transmise altor persoane. De aceea vă rugăm să fiți pe cât se poate de sincer.

Vă mulțumim anticipat pentru colaborare.

1. Câți ani lucrați în calitate de șofer de microbuz? (4,85 ani).

2. Microbuzul aparține patronului sau este personal?

1. Patronului (82,85%).
2. Personal (14,76%).
3. Altele, indicați (2,37%).
4. NȘ/NR

3. Aproximativ de câte ori pe săptămână sunteți oprit de:

1. Poliția rutieră _3,35 ori.
2. Reprezentanții Primăriei (Departamentului transport public și căi de comunicație) _1,58 ori.
3. Reprezentanții Inspectoratului transportului de mărfuri și călători_1,44 ori.

4. Din ce motive sunteți oprit de cele mai multe ori?

1. Încălcarea regulilor de circulație (12,36%).
2. Depășirea numărului de pasageri (65,82 %).
3. Verificarea stării sanitare a transportului (5,45%).
4. Verificarea actelor (12,73%).

5. Alte motive, indicați (3,64%).

5. Cum se comportă, de obicei, cu Dvs.:

		De obicei, corect	De obicei, incorect	NȘ/NR
1	Poliția rutieră	43,84%	55,67%	0,49%
2	Reprezentanții Primăriei (Departamentului transport public și căi de comunicație)	71,35%	28,11%	0,54%
3	Reprezentanții Inspectoratului transportului de mărfuri și călători	60,87%	30,43%	8,70%

6. De câte ori pe săptămână, în medie, se întâmplă:

1. Să fiți amendat de poliția rutieră? (2,01 ori)
2. De câte ori vă eliberează chitanță? (0,75 ori)

7. În cazul când sunteți amendat, de obicei, cunoașteți mărimea amenzii?

1. De obicei, da (78,57%).
2. De obicei, nu (21,43%).
3. NȘ/NR.

8. Aproximativ a câta parte din amendă este necesar să plătiți direct inspectorului pentru ca problema să fie “rezolvată” imediat? (% din amendă) 52,02%.

9. În anul trecut de câte ori s-a întâmplat ca reprezentanții primăriei să vă retragă autorizația pentru transportul de călători? 0,99 ori

10. Pentru a obține autorizația “curată”, fără a indica numărul de puncte, care este “taxa” medie 65,62 lei?

11. Aproximativ ce cheltuieli suportă un șofer de maxi-taxi?

	Tipul de cheltuieli	Total cheltuieli (media) lei	Inclusiv cheltuieli neoficiale (media) lei
1.	Carburanți - benzină, motorină, gaze (pe săptămână)	1085	-
2.	Deservirea tehnică - reparații, piese de schimb (pe an)	14084	11639
3.	Amenda plătită poliției rutiere (pe săptămână)	89	78
4.	Plata pentru reîntoarcerea autorizației (pe an)	175	187
5.	Amenda aplicată de reprezentanții Inspectoratului (pe an)	157	185
6.	Plata achitată proprietarului microbuzului (pe săptămână)	1883	-
7.	Alte cheltuieli (pe săptămână)	75	75

12. Cum credeți, de ce uneori se recurge la bani, cadouri, servicii pentru a rezolva o problemă?

1. Este mai ușor de rezolvat problema (17,13%).
2. Este mai convenabil să plătești neoficial, decât oficial (19,12%).
3. Considerați că pierdeți timpul în loc să lucrați (52,19%).
4. Sunt deja niște tradiții (11,16%).
5. Alceva (a se indica) (0,40%).

13. Dacă cunoașteți un caz concret, vă rugăm să-l descrieți:

14. Cum credeți în ultimul an corupția în poliția rutieră a crescut, a rămas la același nivel sau s-a redus?

1. A crescut (53,33%).
2. A rămas la același nivel (28,09%).
3. S-a redus (15,71%).
4. NȘ/NR (2,85%)

15. Care din părerile de mai jos considerați că sunt adevărate și care nu?

		Este adevărat	Nu este adevărat	NS/ NR
1.	Poliția rutieră acționează, de regulă, în cadrul legii	31,43%	67,62%	0,95 %
2.	Mita este un mijloc de a rezolva o problemă	80,95%	18,57%	0,48 %
3.	Mi-i totuna cui să plătesc: inspectorului de poliție sau statului, oricum nu schimbă nimic.	37,62%	60,48%	1,90 %

16. Care sunt, în opinia Dvs., cele mai eficiente măsuri de combatere a corupției în poliția rutieră? (până la trei răspunsuri)

1. Retribuirea mai bună a muncii (20,45%).
2. În toate oficiile de poliție să fie afișate drepturile șoferilor (18,18%).
3. Controale și măsuri de răspundere mai stricte față de poliție (28,28%).
4. Pedepsirea mai aspră a șoferilor care încearcă să mituiască poliția (4,29%).
5. Legi noi, mai stricte (22,73%).
6. Altele, indicați (6,06%).

17. Câte rute faceți aproximativ într-o singură zi? 7 rute.

18. Câți pasageri, în medie, deserviți într-o singură zi? 261 persoane.

19. Proprietarul microbuzului este sau a fost :

1.	Lucrător în domeniul transportului	31,90%
2.	Lucrător în organele de drept (poliție, judecătorie, procuratură), specificați	7,14%
3.	Lucrător în instituțiile de stat (Primărie, Guvern, Parlament), indicați	3,33%
4.	Alt domeniu, indicați	27,14%
5.	NȘ/NR	30,48%

20. Sunteți membru al unei asociații de transport?

1.Da (23,33%).

2.Nu (74,28%).

3. NR (2,38%).

La întrebările următoare răspund numai proprietarii de microbuze:

21. În ce an ați obținut ruta? _____ anul

2003	4,3%
2001	2,9%
2000	1,4%
1999	1,4%
1998	1,9%
1997	0,5%
1996	2,4%

Diferențele până la 100 % constituie non-răspunsurile șoferilor care nu sunt proprietari de microbuze.

22. Pentru a obține ruta, ați apelat la serviciile unei firme (persoane) sau ați rezolvat Dvs. personal problema?

1. Am apelat la serviciile unei firme/persoane (70,97%).
2. Am mers personal în instanțe (9,68%).
3. Am folosit ambele variante (9,68%).
4. NR (9,68%).

23. Ce cheltuieli ați suportat în total pentru obținerea rutei? 5238 dolari SUA

24. Ce vă împiedică astăzi mai mult să dezvoltați businessul Dvs.?

1. Controlul frecvent al organelor de stat (11,11%).
2. Impozitele mari (38,89%).
3. Corupția funcționarilor de stat (13,89%).
4. Monopolul pe piața transportului privat (16,67%).
5. Alte obstacole (19,40%).

Vă mulțumim pentru interviu.