

**Sugestii pe marginea hotărîrilor Plenului Curții Supreme de Justiție**

**Vitalie STATI**  
doctor în drept,  
conferențiar universitar  
formator INJ

## ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE PRIVIND APLICAREA RĂSPUNDERII PENALE PENTRU UNELE INFRAȚIUNI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI AUTO

In this work, is carried out an examination over the offences prevented at art.264<sup>1</sup> "The drive of means of transport in advanced alcohol-intoxicated form or in other substances intoxication aspect" from the Penal Code. In the depth of this opportunity, it is interpreted, now from different points of view, the stipulations of the respective penal norm. Now, it is taken into the account the stipulations of a new Road Traffic Regulation. The good results our examination succeeded to obtain can be properly employed in the Penal Law practice, as well as in the teaching and in the scientific work.

Continuăm seria de articole<sup>1</sup> conținând sugestii pe marginea Hotărîrii Plenului Curții Supreme de Justiție „Despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației în cadrul examinării cauzelor penale referitor la încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport”, nr.20 din 8.07.1999 (în continuare – Hotărîrea Plenului nr.20/1999)<sup>2</sup>. În prezentul studiu atenția ne va fi concentrată pe interpretarea dispoziției art.264<sup>1</sup>, 266, 269 și 276 CP RM. Adică, a dispozițiilor normelor care stabilesc răspunderea pentru infracțiunile în domeniul transportului auto (altele decât infracțiunile prevăzute la art.264 și 265 CP RM).

Într-o măsură mai mare sau mai mică, interpretării acestor dispoziții le sînt consacrate explicațiile din pct.9, 11, 19, 24 etc. din Hotărîrea Plenului nr.20/1999. Totuși, trebuie să recunoaștem că acestor explicații le lipsește actualitatea de altădată, ele devenind desincronizate în raport cu cadrul normativ penal în vigoare. Această constatare este și mai evidentă pe fundalul completării Codului penal cu art.134<sup>12</sup> și art.264<sup>1</sup>, prin Legea Republicii Moldova pentru modificarea și completarea unor acte legislative, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 3.02.2009.<sup>3</sup> În aceste condiții, cercetarea de față poate contribui la actualizarea și revizuirea unor explicații din Hotărîrea Plenului nr.20/1999. Sau (de ce nu?) la adoptarea unei hotărîri explicative în materie, avînd o factură calitativ nouă (așa cum s-a procedat în unele țări din

imediate vecinătate<sup>4</sup>). Pînă atunci, considerăm că interpretarea noțiunilor și a termenilor ce apar în art.264<sup>1</sup>, 266, 269 și 276 CP RM va fi importantă atît pentru aplicarea reușită a acestor norme în practică, cît și pentru dezvoltarea ulterioară a concepțiilor științifice.

În investigația noastră, vom debuta cu analiza infracțiunilor specificate la **art.264<sup>1</sup> CP RM** „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe”. Reieșind din similitudinile vădite, ca posibil model pentru art.264<sup>1</sup> CP RM îl putem considera art.317<sup>1</sup> „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană aflată în stare de ebrietate, predarea conducerii mijlocului de transport către o asemenea persoană sau refuzul de a fi supus testării alcooloscopice” din Codul penal al Republicii Belarus.<sup>5</sup>

A fost sau nu oportună completarea legii penale cu art.264<sup>1</sup>? Despre aceasta ne putem da seama din analiza actelor care au stat la baza acestei remanieri legislative.

Astfel, în Hotărîrea Guvernului cu privire la unele măsuri de redresare a situației în domeniul siguranței traficului rutier, nr.916 din 29.07.2008,<sup>6</sup> se menționează, printre altele, că Ministerul Afacerilor Interne va prezenta spre aprobare Guvernului proiectul Legii cu privire la completarea Codului penal al Republicii Moldova, în vederea instituirii răspunderii penale pentru conducerea vehiculelor în stare de ebrietate provocată de alcool ce depășește gradul avansat de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe.

De remarcat că, în trecut, au mai fost adoptate acte normative asemănătoare (de exemplu, Hotărîrea Guvernului cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate, nr.1434 din 7.11.2002<sup>7</sup>). Însă, acestea nu și-au dovedit eficiența. Așa cum nu și-a dovedit-o nici art.123 „Conducerea mijloacelor de transport de către conducătorii mijloacelor de transport în stare de ebrietate” din Codul cu privire la contravențiile administrative.

Că nu și-au dovedit-o rezultă cu pregnanță din Nota explicativă la proiectul Legii pentru modificarea și completarea Codului penal al Republicii Moldova (proiect elaborat de Guvern): 272 de accidente rutiere, produse în 2007 (13,8% din numărul total de accidente rutiere), au fost comise ca urmare a conducerii autovehiculelor în stare de ebrietate. În consecință, 71 persoane au decedat, iar 446 persoane au fost traumatizate. Gravitatea medie a acestor accidente este de 16 decedați la 100 de persoane accidentate și depășește esențial gravitatea medie a accidentelor rutiere în ansamblu. Situația la acest capitol se explică prin faptul că conducătorul auto, aflat în stare de ebrietate avansată, în cazul comiterii unui accident de circulație, nu este în stare să aprecieze

adecvat circumstanțele cazului, să informeze oportun serviciile de intervenție și să întreprindă măsuri necesare pentru salvarea persoanelor care au avut de suferit.<sup>8</sup> Analiza situației create la acest capitol pe parcursul anului 2008 denotă că de către conducătorii mijloacelor de transport aflați în stare de ebrietate au fost comise 115 accidente rutiere, soldate cu 15 persoane decedate și 154 persoane traumatizate.<sup>9</sup> Ponderea cazurilor de conducere a mijloacelor de transport în stare de ebrietate, în numărul total de contravenții depistate în traficul rutier, constituie 4,8%. Adică, se referă la fiecare al douăzecelea conducător auto documentat. Ceea ce depășește de trei ori indicele înregistrat în Europa.<sup>10</sup>

După ce ne-am convins de oportunitatea completării Codului penal cu art.264<sup>1</sup>, ne vom îndrepta atenția asupra examinării elementelor constitutive ale infracțiunilor prevăzute de acest articol.

Am spus „infracțiunilor”, și nu „infracțiunii”. Într-adevăr, pluralul este indicat, pentru că art.264<sup>1</sup> CP RM stabilește răspunderea pentru trei infracțiuni distincte (corespunzătoare alin.(1)-(3) art.264<sup>1</sup> CP RM).

În plus, la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM este prevăzută o circumstanță agravantă comună pentru cele trei fapte infracționale.

**Obiectul juridic generic** al infracțiunilor prevăzute la art.264<sup>1</sup> CP RM (ca, de altfel, și al infracțiunilor specificate la art.266, 269 și 276 CP RM) îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

Celelalte semne ale infracțiunii le vom cerceta aparte, pentru fiecare din faptele infracțiunii pe care le prevede art.264<sup>1</sup> CP RM.

Vom începe cu infracțiunea prevăzută la **alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM**.

Astfel, **obiectul juridic special** al acestei infracțiuni îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport să conducă în stare de ebrietate. Din acest punct de vedere, potrivit lit.a) pct.14 al Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009, care intră în vigoare la 15.07.2009 (în continuare – RCR)<sup>11</sup>, conducătorului de vehicul îi este interzis, printre altele, să conducă vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției.

La rîndul său, art.18 din Legea Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.2007<sup>12</sup>, stabilește, printre altele, că, pentru a conduce autovehiculul pe drumurile publice, conducătorul lui trebuie să fie apt din punct de vedere psihofiziologic.

În ce privește **latura obiectivă** a infracțiunii specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, ea se exprimă în fapta

prejudiciabilă care constă în acțiunea de conducere a 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. Așadar, în esență, fapta prejudiciabilă se exprimă în acțiunea de conducere în condiții ilicite a mijlocului de transport. În cazul infracțiunii analizate, caracterul ilicit al conducerii rezultă din nerespectarea obligației, pe care o are conducătorul mijlocului de transport, de a evita starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau starea de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Înțelesul noțiunii „conducerea mijlocului de transport” l-am elucidat într-o publicație anterioară.<sup>13</sup> *In nuce*, conducerea mijlocului de transport este acea operație tehnică, prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit cu scopurile urmărite de ea. Deci, este deplasare a mijlocului de transport, aflarea acestuia în mișcare. Cît timp mijlocul de transport nu a pornit, nu se poate vorbi de o conducere a acestuia. În același timp, distanța parcursă în timpul conducerii este irelevantă pentru existența infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Trebuie să se rețină existența unei activități de conducere, atunci cînd conducătorul a fost găsit în timp ce staționa cu mijlocul de transport, însă din probele administrate rezultă neîndoielnic că, înainte de a se fi oprit, el a condus mijlocul de transport în acele condiții. Constituie o activitate de conducere dirijarea și manevrarea unui mijloc de transport împins cu mîna, în scopul de a porni motorul. La fel, în situația tractării, în scopul de a fi pornit motorul, cel aflat la volanul mijlocului de transport remorcat efectuează o activitate de conducere propriu-zisă. Se consideră conducere și dirijarea unui mijloc de transport ce se deplasează pe o șosea, în pantă, coborînd, în virtutea inerției, nu prin acționarea dispozitivului mecanic de propulsie.

Cerința esențială pentru întregirea faptei prejudiciabile prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM este ca, în timpul conducerii mijlocului de transport, făptuitorul să se afle 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.

Așadar, nu e suficient ca făptuitorul să fi consumat substanțele nominalizate în alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, nici să se fi aflat sub influența lor. Condiția necesară este ca făptuitorul să fie în stare de ebrietate cu grad avansat (în ipoteza ebrietății produse de băuturi alcoolice) sau în stare de ebrietate (în ipoteza ebrietății produse de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare).

Noțiunile „stare de ebrietate” și „stare de ebrietate cu grad avansat” sînt noțiuni juridice avîndu-și suportul normativ chiar în textul legii penale. La concret, în

conformitate cu alin.(1) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate” se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Accentuăm că, la interpretarea prevederilor art.264<sup>1</sup> CP RM (ca și a altor norme din legea penală), tocmai această definiție legislativă prezintă prioritate, în comparație cu alte definiții ale noțiunii „stare de ebrietate” din alte surse oficiale, care pot comporta anumite discrepanțe:

- definiția noțiunii „stare de ebrietate” din Ordinul Ministerului Sănătății și Protecției Sociale cu privire la examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, nr.401 din 3.10.2006: stare survenită în urma consumului de alcool și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care au drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului<sup>14</sup>;
- definiția noțiunii „stare de ebrietate” din Hotărârea Plenului nr.20/1999: stare survenită atît în urma consumului de alcool, cît și a folosirii drogurilor, substanțelor toxice și a altor substanțe ce provoacă turmentarea, care are drept urmare formarea unei stări psihofuncționale neobișnuite.

Dincolo de aceste discrepanțe (care sînt mai mult de formă), trebuie să recunoaștem că cele două definiții subsidiare ne ajută, pe calea interpretării sistematice, să percepem sensul sintagmei „alte substanțe cu efecte similare” din alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Ajungem la concluzia că această sintagmă se referă la alte substanțe decît alcoolul (băuturi alcoolice), decît substanțele narcotice și substanțele psihotrope.<sup>15</sup> Considerăm că aceste alte substanțe sînt: analogele substanțelor narcotice sau psihotrope<sup>16</sup>; drogurile (altele decît substanțele narcotice și substanțele psihotrope)<sup>17</sup>; substanțele toxice<sup>18</sup>; substanțele cu efecte puternice.<sup>19</sup> Cu privire la ultimele două categorii de substanțe se impune precizarea că ele trebuie să poată provoca starea de ebrietate. Pentru că relevant este nu care anume substanțe a consumat făptuitorul (sau i-au fost administrate făptuitorului). Relevant este că substanțele respective i-au provocat starea de ebrietate.

După cum am consemnat mai sus, în ipoteza producerii ebrietății de alcool (băuturi alcoolice), contează nu doar prezența stării de ebrietate. În vederea delimitării ilicitului penal de ilicitul contravențional, are importanță și gradul de ebrietate. Astfel, se aplică răspunderea penală, în baza alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, în cazul conducerii mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate cu grad avansat. Pe de altă parte, se aplică răspunderea contravențională, în baza alin.(1) art.233 din Codul contravențional al Republicii Moldova, adoptat de Parlamentul Republicii Moldova la 24.10.2008 (în continuare – C. contr. RM)<sup>20</sup>, în cazul conducerii vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește

gradul maxim admisibil stabilit de Guvern, dacă fapta nu constituie infracțiune.

În mod corespunzător, în alin.(2) și (3) art.134<sup>12</sup> CP RM se formulează definițiile noțiunilor „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim” (care își dovedește semnificația în planul aplicării răspunderii contravenționale) și „stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat” (care își dovedește semnificația în planul aplicării răspunderii penale). *In concreto*, potrivit alin.(2) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim” se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sînge de la 0,3 pînă la 0,8 g/l și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 pînă la 0,4 mg/l. Totodată, conform alin.(3) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat” se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sînge de la 0,8 g/l și mai mult și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,4 mg/l și mai mult.

Conjuncția „și” din ambele definiții arată că trebuie să fie întrunite cumulativ condiția privitoare la concentrația de alcool în sînge și condiția referitoare la concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat. De aceea, se va aplica răspunderea contravențională, și nu răspunderea penală, dacă, de exemplu, concentrația de alcool în sîngele făptuitorului constituie 0,9 g/l, însă concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat constituie 0,3 mg/l. Același soluție se impune dacă, de exemplu, concentrația de alcool în sîngele făptuitorului constituie 0,7 g/l, iar concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat constituie 0,5 mg/l. Oricare altă interpretare ar fi una extensivă, defavorabilă făptuitorului. Deci, ar veni în contradicție cu regula fixată la alin.(2) art.3 CP RM.

Interpretarea pe care o propunem își găsește fundamentare în literatura de specialitate. De exemplu, C.Turianu afirmă: „Cele două stări – starea de îmbibație alcoolică ce depășește limita legală și starea de ebrietate – nu sînt neapărat echivalente. Există cazuri cînd conducătorul unui autovehicul are alcoolemie în sînge sub 1‰<sup>21</sup> și totuși prezintă simptomele stării de ebrietate, după cum sînt și cazuri cînd îmbibația alcoolică este mai mare de 1‰, dar conducătorul nu prezintă simptomele acestei stări”<sup>22</sup> La fel, M.A. Hotca menționează: „Subiectul activ trebuie să îndeplinească cerința alternativă (sublinierea ne aparține – *n.a.*) să aibă în sînge, la data efectuării elementului material, o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală (0,8 g/l alcool pur în sînge) sau să se afle, în același moment, în stare de ebrietate...”<sup>23</sup>

Spre deosebire de legea penală română, legea penală autohtonă nu pune pe același nivel noțiunea de concentrație de alcool în sînge și noțiunea de stare de ebrietate. Drept urmare, conform legii penale române, sînt sancționați nu numai conducătorii mijloacelor de transport al căror grad de îmbibație alcoolică în sînge depășește limita legală, dar și cei care au fost la volan în stare de

ebrietate, fără însă a se fi putut determina din diverse motive gradul îmbibației alcoolice. În această din urmă situație, probarea ebrietății făptuitorului se face pe baza diagnosticului clinic, adică făcându-se dovada modului de comportare, a atitudinii, a capacității de orientare în timp și spațiu, a memoriei, a siguranței gesturilor mâinii, a stării pupilelor etc.

În legea penală autohtonă, concepția este calitativ diferită. Or, din art.134<sup>12</sup> CP RM se desprinde că doar atunci se poate atesta starea de ebrietate când condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge este secundată de condiția referitoare la concentrația de alcool în aerul expirat. Desigur, pe baza diagnosticului clinic, nu se poate stabili cu precizie matematică nici concentrația de alcool în sânge, nici concentrația de alcool în aerul expirat. Considerăm că se justifică abordarea cumulativă a celor două condiții de către legiuitorul autohton, abordare necesară unei mai mari concludențe a vinovăției făptuitorului. O confirmă criticile exprimate de Gh.Alecu: „Utilizarea aerului expirat pentru determinări cantitative ale alcoolemiei întâmpină dificultăți sub aspect probator datorită mai multor aspecte. Rezultatele obținute prin această metodă de determinare pot să nu fie concludente, deoarece proporția de aer alveolar din aerul expirat este variabilă în funcție de profunzimea expirației (fiind în medie de 2/3) sau de factorii fiziologici individuali ai subiectului testat, iar modificările de ventilație sau temperatură îngreunează, de asemenea, o apreciere corectă... Studii de specialitate<sup>24</sup> au arătat că, deși determinarea electro-chimică a concentrației alcoolului din aerul expirat reprezintă o metodă utilă de determinare a intoxicației alcoolice, rezultatele determinării prezintă o plajă de nesiguranță în jurul valorilor cuprinse între 0,99-1,40%...”<sup>25</sup>

Sub un aspect, pentru individualizarea pedepsei aplicate în cazul infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, este importantă una din prevederile de la art.24 CP RM: „Cauzele ebrietății, gradul și influența ei asupra săvârșirii infracțiunii se iau în considerare la stabilirea pedepsei”. O atenție aparte trebuie acordată mai ales cauzelor stării de ebrietate. Astfel, în ordinea crescătoare desemnând sporirea gravității faptei, putem deosebi trei ipoteze: 1) starea de ebrietate accidentală (involuntară), provocată fără voia făptuitorului (de exemplu, când făptuitorul consideră că consumă un lichid inofensiv, care, în realitate, se dovedește a fi o băutură alcoolică; când făptuitorului i-au fost introduse, împotriva voinței, în organismul lui, substanțe care i-au provocat ebrietatea etc.); 2) starea de ebrietate voluntară, când făptuitorul consumă voit substanțele respective, fără a dori să-și provoace starea de ebrietate; 3) starea de ebrietate preordinată, când făptuitorul își provoacă voit starea de ebrietate.

Or, conform lit.i) alin.(1) art.76 CP RM, la stabilirea pedepsei, se consideră circumstanță atenuantă săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare de ebrietate,

provocată de consumarea involuntară sau forțată a substanțelor menționate la art.24 CP RM sau de consumarea de aceste substanțe fără a fi conștientă de efectul lor. În același timp, potrivit lit.j) alin.(1) art.77 CP RM, la stabilirea pedepsei, se consideră circumstanță agravantă săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare de ebrietate, provocată de consumarea substanțelor menționate la art.24 CP RM; în funcție de caracterul infracțiunii, instanța de judecată este în drept să nu considere aceasta ca o circumstanță agravantă.

În altă privință, este necesar a consemna că la alin.(2) art.77 CP RM se prevede: „Dacă circumstanțele menționate la alin.(1) sînt prevăzute la articolele corespunzătoare din Partea Specială a prezentului cod în calitate de semne ale acestor componente de infracțiuni, ele nu pot fi concomitent considerate drept circumstanțe agravante”. În practica de aplicare a legii penale nu întotdeauna se respectă această prevedere. Astfel, într-o speță, G.I. a fost învinuit de săvârșirea infracțiunii prevăzute la alin.(4) art.264 CP RM. Adică, a faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane, săvârșită în stare de ebrietate. De asemenea, i-a fost reținută și circumstanța agravantă specificată la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM.<sup>26</sup>

Bineînțeles, este inadmisibilă o asemenea practică. În alin.(2), (4) și (6) art.264 și la alin.(1) art. 264<sup>1</sup> CP RM starea de ebrietate este un indiciu de esență, indispensabil. De aceea, ar fi cu totul inechitabil ca, în cazul infracțiunilor prevăzute la aceste norme, starea de ebrietate să fie luată în considerație și la individualizarea pedepsei. Ar însemna o înțelegere eronată a principiului individualizării răspunderii penale și pedepsei penale, fixat la art.7 CP RM. În concluzie, aplicarea răspunderii conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> (sau alin.(2), (4) sau (6) art.264) CP RM exclude invocarea prevederii de la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM.

În alt context, nu trebuie aplicată răspunderea penală persoanei care, aflându-se în stare de ebrietate, a condus mijlocul de transport pentru a transporta la o instituție medicală persoana a cărei viață sau sănătate era în pericol. În această ipoteză și în ipoteze asemănătoare, reieșind din art.38 CP RM, vom atesta starea de extremă necesitate, care înlătură caracterul penal al faptei. Desigur, făptuitorul trebuie să-și dea seama că nu provoacă urmări mai grave decât cele care s-ar fi putut produce dacă pericolul nu era înlăturat pe calea conducerii în stare de ebrietate a mijlocului de transport.

Finalizînd analiza laturii obiective a infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, vom menționa că această infracțiune este una formală. Ea se consideră consumată din momentul efectuării conducerii 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. Pentru calificarea acțiunii conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, nu are importanță dacă s-au produs ori nu urmări prejudiciabile. Producerea urmărilor prejudiciabile excede limitele infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. De aceea, necesită calificare suplimentară conform art.149 sau 157 CP RM. Aceasta în cazul în care făptuitorul nu a încălcat nici o regulă de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Dacă însă, în condițiile reliefate mai sus, le-a încălcat, i se va aplica răspunderea conform alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM. Bineînțeles, în acest caz, la calificare nu va fi necesară reținerea prevederii de la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM.

**Latura subiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și dorește să conducă mijlocul de transport, aflându-se în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efect similar.

Accentuăm, făptuitorul dorește nu pur și simplu să conducă mijlocul de transport. El dorește să-l conducă, dându-și seama că se află în starea descrisă în dispoziția alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Cineva ar putea întreba: este oare posibil să nu-și dea seama? Considerăm că da. Este posibil. Cu precădere în cazurile când făptuitorul, datorită unei erori (a sa ori a altor persoane) ori din cauza altor împrejurări, nu și-a dat seama că a consumat o substanță din cele descrise în dispoziția alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Despre o asemenea posibilitate vorbește și Gh.Alecu: „Din cazuistica bogată amintim intoxicațiile accidentale cu alcoolul, existând în anumite medii industriale, ingerarea în scop terapeutic a unor substanțe volatile de origine medicamentoasă (canforul, unele zaharuri cu funcție alcoolică, neuroleptice etc.), dar și cazul unui participant la stingerea unui incendiu care, acuzat fiind că se află în stare de ebrietate, s-a prezentat la medicul legist care, în urma cercetărilor clinice, a constatat manifestări fiziologice asimilate intoxicației alcoolice, dar care, în urma prelevării de probe biologice, a constatat lipsa alcoolului în sânge și prezența COHb în proporții de 28%”<sup>27</sup>

Considerăm că sînt posibile și alte situații când făptuitorul poate să nu-și dea seama că se află în stare de ebrietate. De exemplu, conform lit.d) art.9 al Legii privind siguranța traficului rutier, se stabilește competența Ministerului Sănătății de a elabora un semn distinctiv, care urmează a fi aplicat pe ambalajul medicamentelor contraindicate conducătorilor de vehicul.

Dar dacă pe medicamentele, consumate de făptuitor, nu era aplicat un astfel de semn? Și dacă instrucțiunea pentru

administrarea medicamentelor nu conținea informații vizînd contraindicațiile corespunzătoare? În așa cazuri, poate oare făptuitorul, care nu este expert în domeniu, să determine cu certitudine dacă se află sau nu în stare de ebrietate? Mai ales că această stare poate fi uneori ușor confundată cu stări asemănătoare ebrietății: surmenare; simptomele unor boli; stări posttraumatice etc.

Iată de ce, doar cercetarea în ansamblu a tuturor circumstanțelor ne poate da răspuns la întrebarea, dacă făptuitorul a manifestat sau nu intenție directă față de cele săvîrșite.

În ce privește **subiectul** infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, acesta este persoana fizică responsabilă care la momentul săvîrșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani. În plus, subiectul are calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport.<sup>28</sup> Dar nici aceasta nu e suficient. Dacă facem conexiune cu cele specificate la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, ajungem la concluzia că subiectul infracțiunii specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM este o persoană care deține permis de conducere și nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

În continuare, analiza noastră va fi consacrată infracțiunii prevăzute la **alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM**.

În conformitate cu lit.a) alin.(1) pct.126 RCR, persoanele responsabile de exploatarea vehiculelor sînt obligate, printre altele, să nu admită la conducerea vehiculelor persoane care se află în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției. Reieșind din aceasta, **obiectul juridic principal** al infracțiunii examinate îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorului sau posesorilor mijloacelor de transport (ori altor asemenea persoane) să predea conducerea mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate.

La rîndul său, **obiectul juridic secundar** al infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

**Obiectul material** al infracțiunii în cauză îl reprezintă corpul persoanei.

Referitor la **latura obiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, trebuie de menționat că aceasta are următoarea structură:

- 1) fapta prejudiciabilă care se exprimă în acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport către o altă persoană care se află în stare de ebrietate;
- 2) urmările prejudiciabile, avînd un caracter alternativ:
  - a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății;
  - b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății;

c) decesul (unei singure persoane sau al mai multor persoane);

3) legătura cauzală dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile.

În contextul analizei faptei prejudiciabile prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, este utilă reproducerea punctului de vedere aparținând lui A.Saharciuk: „Predarea conducerii mijlocului de transport către o altă persoană, care se află în stare de ebrietate, constă în admiterea voluntară la conducerea mijlocului de transport a unei asemenea persoane. Pentru calificare, nu contează dacă predarea conducerii a avut loc în mijlocul de transport sau în afara acestuia. Nici dacă făptuitorul a continuat sau nu să se afle în mijlocul de transport după predarea conducerii acestuia. Componenta infracțiunii date va lipsi în cazul în care, în urma aplicării violenței sau a amenințării cu violența, persoana este nevoită să predea conducerea mijlocului de transport către o altă persoană care se află în stare de ebrietate”.<sup>29</sup>

Așadar, în esență, acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport consistă în eliberarea permisiunii – verbale sau scrise – pentru deplasarea mijlocului de transport. Predarea conducerii mijlocului de transport trebuie să fie voluntară. Deci, făptuitorul să nu se afle sub imperiul constrângerii fizice sau psihice, cauză care, conform art.39 CP RM, înlătură caracterul penal al faptei.

Circumstanțele faptice, în care s-a produs predarea mijlocului de transport, nu influențează calificarea infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM (de exemplu, durata conducerii, locul în care s-a efectuat predarea conducerii, numărul de persoane cărora li s-a predat conducerea etc.). Important este ca predarea conducerii mijlocului de transport să fie realizată în raport cu o persoană care se află în stare de ebrietate. La calificare, nu este relevant care anume substanțe au produs starea de ebrietate a celui căruia i s-a predat conducerea mijlocului de transport. De asemenea, nu contează, în ipoteza stării de ebrietate alcoolică, care este gradul de ebrietate: minim sau avansat. Toate acestea pot fi luate în considerație numai la individualizarea pedepsei.

În altă ordine de idei, amintim că una din modalitățile normative ale faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM este punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite. „Punere în exploatare”, în acest context, înseamnă nu altceva decât „predare a conducerii”, numai că numită altfel. În același timp, așa cum am demonstrat într-o investigație anterioară, subiect al infracțiunii specificate la art.265 CP RM poate fi și conducătorul sau posesorul mijlocului de transport.<sup>30</sup> Aceste similitudini cu infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM condiționează formularea următoarei întrebări: care variantă de calificare trebuie s-o alegem atunci când are loc predarea conducerii (punerea în exploatare a) mijlocului de transport cu defecte tehnice vădite de către conducătorul sau posesorul acestui

mijloc de transport (ori o altă asemenea persoană) către o altă persoană care se află în stare de ebrietate:

1) alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM sau

2) art.265 CP RM sau

3) alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM și art.265 CP RM?

Varianta de calificare trebuie selectată în așa fel, încât să nu fie subevaluat sau supraevaluat pericolul social al celor săvârșite. În același timp, trebuie respectată cerința de la alin.(2) art.115 CP RM: în situația calificării infracțiunilor privind concurența normelor penale, este aleasă una din normele concurente care reflectă cel mai exact natura juridică a faptei prejudiciabile.

Astfel, algoritmul pe care îl propunem este următorul: renunțăm la varianta de calificare nr.3. Pentru că ea presupune supraevaluarea pericolului social al celor săvârșite. Când nu există alternativă, optăm pentru subevaluarea pericolului social, în locul supraevaluării acestuia. Întrucât varianta de calificare nr.3 presupune sancționarea de două ori pentru aceeași acțiune (care are doar două denumiri diferite, nu și conținut diferit), precum și respectând principiul „*in dubio pro reo*”, vom opta pentru una din primele două variante de calificare. Pentru că alegerea uneia din aceste variante implică inevitabil nereținerea la calificare a unor detalii ale celor săvârșite, acordăm prioritate aceluiași principiu – „*in dubio pro reo*”. Comparând sancțiunile de la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM și de la art.265 CP RM (și implicit, pericolul social al faptelor corespunzătoare), se profilează concluzia că mai puțin represivă este sancțiunea de la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Așadar, în final, considerăm că, în situația descrisă mai sus, este indicată varianta de calificare nr.1. Iar circumstanța că mijlocul de transport predat pentru conducere (pus în exploatare) avea defecte tehnice vădite poate conta numai la individualizarea pedepsei. Din argumentele prezentate mai sus ne dăm seama că, deși nu este perfectă, varianta de calificare recomandată are mai multe plusuri, decât minusuri. Celelalte două variante de calificare sînt mai vulnerabile sub aspectul respectării principiilor și regulilor aplicate la calificarea infracțiunilor.

Schimbînd registrul, vom consemna că infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM este o infracțiune materială. Aceasta pentru că presupune obligatoriu producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM. În ipoteza în care fapta prejudiciabilă nu implică producerea unor asemenea urmări, se va aplica răspunderea contravențională, în baza alin.(2) art.233 C. contr. RM. Nu avem în vedere aici cazul când aceste urmări nu se produc din cauze independente de voința făptuitorului, atestîndu-se tentativa la infracțiunea specificată la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Nu, pentru că fapta prevăzută la alin.(2) art.233 C. contr. RM, datorită circumstanțelor în care e comisă, nu poate prin excelență să conducă la urmările prejudiciabile nominalizate la art.264 CP RM. Cel mult, poate să conducă la vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății.

La individualizarea pedepsei aplicate pentru infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se va lua în considerație care anume urmare prejudiciabilă a survenit: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; decesul (unei singure persoane sau al mai multor). În fiecare din cele trei ipoteze, numărul de victime trebuie, de asemenea, luat în considerație la individualizarea pedepsei.

**Latura subiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție față de fapta prejudiciabilă și prin imprudență față de urmările prejudiciabile.

Făptuitorul trebuie să manifeste bună-știință față de fapta prejudiciabilă. Aceasta presupune și condiția specificată în pct.19 al Hotărârii Plenului nr.20/1999: „... faptul aflării în stare de ebrietate a persoanei, căreia i-a fost predată conducerea, era vădit cunoscut de către subiect”. Certitudinea subiectului poate avea ca suport: rezultatul testării alcooloscopice a persoanei căreia i-a fost predată conducerea mijlocului de transport; concluziile examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate; administrarea *ante-factum* de substanțe, care produc ebrietate persoanei căreia i-a fost predată conducerea mijlocului de transport, chiar de către subiectul infracțiunii etc.

**Subiectul** infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM este persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani. În plus, așa cum rezultă din natura infracțiunii analizate, subiectul trebuie să aibă o calitate specială. Considerăm că, înainte de toate, este vorba de calitatea de conducător sau de posesor al mijlocului de transport care e predat pentru conducere unei alte persoane care se află în stare de ebrietate.

În pct.19 al Hotărârii Plenului nr.20/1999, pe lângă conducătorul și posesorul mijlocului de transport, și alte persoane sînt numite ca subiecți ai infracțiunii prevăzute la art.177<sup>3</sup> CP RM din 1961 (adică, ai infracțiunii reprezentînd prototipul istoric al infracțiunii specificate la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM). Considerăm că „alte persoane” este o noțiune care desemnează toate celelalte persoane responsabile de exploatarea mijloacelor de transport, care, în acord cu lit.a) alin.(1) pct.126 RCR, sînt obligate să nu admită la conducerea vehiculelor persoane care au consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii. De exemplu, o astfel de obligație este stabilită în pct.3.3.3 al Regulamentului Transporturilor și Comunicațiilor cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri, din 9.12.1999: „Organizația este obligată să asigure controlul stării sănătății șoferilor, de a nu admite pentru conducerea mijloacelor de transport persoanele care se află în stare de ebrietate...”<sup>31</sup> Bineînțeles,

nu organizația (întreprinderea, instituția) trebuie considerată subiect al infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Nu ne permite aceasta prevederea de la alin.(4) art.21 CP RM. Subiect trebuie considerată persoana fizică din cadrul organizației (întreprinderii, instituției) căreia îi incumbă respectiva obligație.

În legătură cu cele enunțate mai sus, este imperioasă următoarea precizare: într-o publicație anterioară am afirmat că modalitatea normativă de altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației – ca modalitate a faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM – se poate exprima, inclusiv, în admiterea la conducerea mijloacelor de transport a persoanelor care au consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii. Această afirmație și-a pierdut actualitatea din momentul intrării în vigoare, la 3.03.2009, a Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative din 3.02.2009 (prin care, printre altele, Codul penal a fost completat cu art.264<sup>1</sup>). Din acel moment, în cazul în care are loc admiterea la conducerea mijloacelor de transport a persoanelor care au consumat numitele substanțe, se aplică doar alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. În această situație concretă se poate afirma că alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se prezintă ca o normă specială în raport cu art.265 CP RM.

În fine, complinind caracteristicile subiectului infracțiunii specificate la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, reieșind din prevederile alin.(4) ale aceluiași articol, vom menționa că subiectul trebuie să fie o persoană care deține permis de conducere și nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

În cele ce urmează vom analiza infracțiunea prevăzută la **alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM**.

În lit.b) alin.(3) art.23 al Legii privind siguranța traficului rutier se stabilește că conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație, procedurii de testare a aerului expirat și a examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei ori consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare. Pe cale de consecință, se poate afirma că **obiectul juridic special** al infracțiunii prevăzute la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport de a refuza, a se împotrivi sau a se eschiva de la testarea alcooloscopică, 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.

**Latura obiectivă** a infracțiunii examinate se exprimă în fapta prejudiciabilă, concretizată, după caz, în acțiune sau inacțiune. Fapta prejudiciabilă cunoaște trei modalități normative cu caracter alternativ. În esență, toate cele trei modalități se reduc la respingerea – expresă sau



tacită – a efectuării testării alcooloscopice, a examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau a recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen medical. Variaza doar nuanțele în care se realizează această respingere: refuzul presupune respingerea expresă; împotrivirea implică respingerea expresă, însoțită de opunerea de rezistență nonviolentă; eschivarea presupune respingerea tacită. În care anume modalitate din cele trei s-a realizat fapta prejudiciabilă, poate fi luat în considerație la individualizarea pedepsei.

La rîndul său, oricare din cele trei modalități normative, nominalizate în dispoziția de la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM, pot presupune diverse modalități faptice. Despre unele din ele vorbește C.Turianu: tergiversarea prezentării pentru recoltarea probelor biologice, dacă prin aceasta s-a ajuns la expirarea termenului înăuntrul căruia ar fi posibil să se efectueze examenul de laborator; refuzul de a opri la somația organului de poliție; fuga de sub supravegherea organelor de poliție în timpul conducerii spre o unitate medicală în vederea recoltării probelor biologice; invocarea unor împrejurări lipsite de orice temei pentru a justifica neacceptarea efectuării probelor etc.<sup>32</sup>

De reținut că aplicarea răspunderii penale conform alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM este de neconceput în lipsa situației-premisă. Această situație-premisă este specificată în dispoziția de la lit.b) alin.(3) art.23 al Legii privind siguranța traficului rutier: „Conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație (sublinierea ne aparține – n.a.), procedurii de testare a aerului expirat și examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei ori consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare”. Această dispoziție este reprodușă aproape cu fidelitate la lit.j) pct.11 RCR.

Nici o dispoziție normativă nu impune conducătorului mijlocului de transport obligația să se prezinte din propria inițiativă pentru testarea alcooloscopică, examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau pentru recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical. Aceasta chiar dacă conducătorul mijlocului de transport se află în stare de ebrietate. Fără pre existența solicitării agentului de circulație, nu există, pentru conducătorul mijlocului de transport, obligația de a se supune, din proprie inițiativă, testării alcooloscopice, examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen. Deci, în lipsa situației-premisă specificate nu poate fi concepută nici infracțiunea prevăzută la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM.

Infracțiunea în cauză este o infracțiune formală. Ea se consideră consumată din momentul săvârșirii faptei prejudiciabile, în oricare din modalitățile sale normative. Infracțiunea subzistă chiar dacă, ulterior, pe baza altor probe, s-ar constata că făptuitorul nu se afla în stare de

ebrietate în momentul săvârșirii infracțiunii. În alți termeni, nu este obligatoriu ca săvârșirea infracțiunii prevăzute la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM să fie legată de săvârșirea de către aceeași persoană a faptei specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM sau la alin.(1) art.233 C.contr. RM.

Din punctul de vedere al **laturii subiective**, infracțiunea prevăzută la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale și dorește să-și exprime refuzul, împotrivirea sau eschivarea de la testarea alcooloscopică, 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.

**Subiectul** infracțiunii analizate este persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani. În afară de aceasta, subiectul are o dublă calitate specială:

- 1) este conducător al mijlocului de transport;
- 2) este persoană care deține permis de conducere și care nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

Finalmente, vom supune cercetării varianta agravată a infracțiunilor prevăzute la alin.(1)-(3) art.264<sup>1</sup> CP RM. În conformitate cu **alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM**, ea presupune săvârșirea acestor infracțiuni de către persoana care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport. În cele ce urmează vor fi examinate pe rînd cele două ipoteze ale respectivei variante agravate:

- 1) subiectul nu deține permis de conducere;
- 2) subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport.

Vizavi de prima ipoteză, potrivit alin.(1) art.19 al Legii privind siguranța traficului rutier, dreptul de a conduce un autovehicul se confirmă prin permisul de conducere, în care este indicată categoria și/sau subcategoria lui. Această dispoziție își găsește dezvoltare și precizare în pct.2 al Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.1452 din 24.12.2007 (în continuare – Regulamentul nr.1452/2007).<sup>33</sup> În acord cu aceasta, în cazul conducerii unui moped pe drumurile publice nu este necesară deținerea unui permis. Această precizare nu este atât de importantă în contextul circumstanței agravante prevăzute la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM: oricum, subiect al infracțiunii poate fi numai conducătorul unui mijloc de transport. Iar mopedul nu este, în accepție juridico-penală, un mijloc de transport.

Cînd spunem, în sensul alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, că subiectul nu deține permis de conducere, avem în vedere oricare din următoarele situații:



- 1) subiectului îi lipsește în genere permisul de conducere. Se are în vedere inexistența permisului de conducere, nu lipsa temporară, de moment, a acestuia. Să menționăm cu această ocazie că conducerea vehiculului de către o persoană, care nu are asupra sa permisul de conducere, atrage răspunderea contravențională, în baza alin.(1) art.232 C. contr. RM. În același timp, conducerea vehiculului fără permis de conducere se sancționează potrivit unei alte norme, și anume: alin.(2) art.231 C. contr. RM. Deci, legiuitorul diferențiază, și pe bună dreptate, cele două ipoteze;
- 2) subiectul deține permis de conducere, însă unul necorespunzător categoriei/subcategoriei mijlocului de transport pe care îl conducea în momentul săvârșirii infracțiunii;
- 3) subiectul deține permis de conducere, însă care este cu termenul expirat, sau anulat<sup>34</sup>, sau nevalabil din alte cauze.<sup>35</sup>

În situația în care făptuitorul deține și/sau folosește un permis de conducere fals, suplimentar urmează a fi tras la răspundere conform lit.c) alin.(2) art.361 CP RM.

Permisul de conducere nu trebuie confundat cu alte documente pe care este obligat să le dețină conducătorul mijlocului de transport: certificatul de înmatriculare (înregistrare) a vehiculului; polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor mijloacelor de transport auto; actele referitoare la natura și masa încărcăturii; certificatul de tractorist etc. Dacă făptuitorul nu deține asemenea documente, nu-i poate fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM.

Totodată, la alin.(2) art.19 al Legii privind siguranța traficului rutier se stabilește: „Pe drumurile publice pot conduce autovehicule numai persoane care posedă permis de conducere de categoria sau subcategoria corespunzătoare autovehiculului ori dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului”. Astfel, făptuitorului nu-i va putea fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, dacă îi lipsește permisul de conducere, dar deține dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (de exemplu, duplicat al permisului de conducere). În acest caz, se poate reproșa că interpretarea pe care o propunem este extensivă. Este adevărat. Însă, nu este o interpretare defavorabilă făptuitorului. Deci, nu se încalcă regula stabilită la alin.(2) art.3 CP RM.

Va fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, chiar dacă făptuitorul promovase examenul pentru obținerea permisului de conducere (însă nu i s-a eliberat încă permisul). Faptul că făptuitorul are pregătirea și aptitudinile necesare urmează a fi luat în considerație la individualizarea pedepsei.

După cum am menționat mai sus, cea de-a doua ipoteză, vizînd varianta agravată de la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, se atestă atunci cînd subiectul este privat de dreptul de a conduce mijlocul de transport.

Se are în vedere că subiectul se află în perioada în care execută pedeapsa prevăzută de art.65 CP RM sau sancțiunea contravențională prevăzută de art.35 C. contr. RM. Nu se are în vedere că subiectul nu-și poate exercita dreptul de a conduce mijlocul de transport pentru că, de exemplu, mijlocul de transport i-a fost ridicat, sechestrat, confiscat etc., în baza legii. A fi privat de drept nu este aceeași cu a nu-ți putea exercita acel drept.

Este important să stabilim momentul inițial și momentul final al perioadei în care subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport. După cum se desprinde din alin.(4) art.65 CP RM, termenul pedepsei privative de dreptul de a exercita o anumită activitate se calculează, după caz, de la data rămîinerii definitive a hotărîrii judecătorești sau din momentul executării pedepsei principale. Cu diferențele de rigoare, aceleași principii funcționează în cazul determinării momentului inițial al perioadei de executare a sancțiunii contravenționale prevăzute la art.35 C. contr. RM.

Cît privește momentul final al perioadei în care subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport, stingerea executării pedepsei sau a sancțiunii contravenționale respective, în acord cu art.295 și 340 ale Codului de executare al Republicii Moldova, adoptat de Parlamentul Republicii Moldova la 24.12.2004<sup>36</sup>, are loc în cazul executării efective și integrale a pedepsei/a sancțiunii contravenționale. Ori în unul din cazurile specificate la lit.c)-i) alin.(1) art.295 al Codului de executare (cazuri privite prin prisma art.340 din același act legislativ atunci cînd făptuitorul a avut de executat sancțiunea contravențională stabilită la art.35 C. contr. RM).

Numai cu respectarea acestor limite temporale se poate susține că ne aflăm în prezența unui subiect privat de dreptul de a conduce mijloace de transport. În caz contrar, răspunderea nu va putea fi agravată potrivit alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM.

(Continuare în numărul următor)

### Referințe:

- <sup>1</sup> A se vedea în acest sens: V.Stati. *Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice* // Revista Institutului Național al Justiției, 2008, nr.1-2, p.81-90; V.Stati. *Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 CP RM): analiza elementelor constitutive* // Revista Institutului Național al Justiției, 2008, nr.3, p.63-72.
- <sup>2</sup> Culegere de Hotărîri ale Plenului Curții Supreme de Justiție (mai 1974-iulie 2002). – Chișinău: Tipografia Centrală, 2002, p.340-345.
- <sup>3</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.47-48.
- <sup>4</sup> A se vedea, de exemplu: Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связан-



ных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // www.vsrfr.ru; Постановление Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 1 октября 2008 г. №7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.317-318, 321 УК)» // www.suprcourt.by

<sup>5</sup> Закон Республики Беларусь от 17 июля 2006 г. №147-3 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006, nr.111.2.

<sup>6</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.145-151.

<sup>7</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.151-153.

<sup>8</sup> În literatura de specialitate se menționează că starea de ebrietate sporește gradul de activitate psihică și motorică, reduce concentrarea atenției, contribuie la supraevaluarea posibilităților proprii și la diminuarea autocriticii. În această stare, domină formele de reacție de autoapărare axată pe acuzarea „celorlalți”. Prioritare devin mijloacele rudimentare, mai facile, care nu necesită eforturi, mijloace aplicate în vederea atingerii scopurilor. Se modifică perceperea situațiilor frustrante, cele mai multe dintre acestea fiind privite de subiect ca fiind amenințătoare pentru el.

*A se vedea*, de exemplu: Н.Иванов *Ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения* // www.xserver.ru; H.Vlăsceanu, V.Buzea, V.Beda. *Circulația rutieră modernă*. – București: Sport-Turism, 1976, p.229.

<sup>9</sup> Pe parcursul anului 2008 au fost înregistrate 1111 infracțiuni în domeniul transporturilor, dintre care 877 sînt cele legate de accidente rutiere. Pentru comparație, pe parcursul anului 2007 s-au înregistrat 887 infracțiuni în domeniul transporturilor, dintre care 684 sînt cele legate de accidente rutiere.

*A se vedea*: Informația operativă privind starea infraționalității pe teritoriul Republicii Moldova în perioada de 12 luni ale anului 2008 // www.mai.gov.md; Informația operativă privind starea infraționalității pe teritoriul Republicii Moldova în perioada de 12 luni ale anului 2007 // www.mai.gov.md

<sup>10</sup> Notă explicativă la proiectul Legii pentru modificarea și completarea Codului penal al Republicii Moldova // www.parlament.md

<sup>11</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93.

<sup>12</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.

<sup>13</sup> *A se vedea*: V.Stati. *Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice*, p.81-90.

<sup>14</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.60-63.

<sup>15</sup> Conform alin.(1) art.134<sup>1</sup> CP RM, prin „substanță narcotică sau psihotropă” se înțelege substanța de origine naturală sau sintetică și preparatul conținând o astfel de substanță, care provoacă dereglări psihice și dependență fizică la consumul lor abuziv.

Listele acestor substanțe sînt prevăzute de Hotărîrea Guvernului privind aprobarea Listei substanțelor narcotice, psihotrope și a plantelor care conțin astfel de substanțe depistate în trafic ilicit, precum și cantitățile acestora, nr.79 din 23.01.2006 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.16-19), cu modificările operate prin Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea modificărilor și completărilor ce se operează în unele hotărîri ale Guvernului, nr.43 din 26.01.2009 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.19-21).

<sup>16</sup> Prin „analog al substanței narcotice sau psihotrope” se înțelege substanța care, conform componenței sale și efectului pe care îl produce, se asimilează cu substanța narcotică sau psihotropă (alin.(2) art.134<sup>1</sup> CP RM).

<sup>17</sup> În acord cu art.1 al Legii Republicii Moldova cu privire la circulația substanțelor narcotice și psihotrope și a precursorilor, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 6.05.1999, droguri (alte decît substanțele narcotice și psihotrope) sînt alte substanțe, preparate medicinale sau inhalanți chimici cu efect narcotic sau psihotrop (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.73-77).

<sup>18</sup> Lista substanțelor toxice o reprezintă Lista nr.1 din Tabelul nr.5 al Procesului-verbal nr.7 din 1.12.1988 al Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătății (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.16-18).

<sup>19</sup> Lista substanțelor cu efecte puternice (cu acțiune drastică) este Lista nr.2 din Tabelul nr.5 al Procesului-verbal nr.7 din 1.12.1988 al Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătății (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.16-18).

<sup>20</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.3-6.

<sup>21</sup> Limita minimă a alcoolemiei, care atrage răspundere penală, reieșea din prevederile Decretului nr.328/1966 privind circulația pe drumurile publice (Buletinul Oficial, 1970, nr.46-47). La moment, potrivit art.79 al Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Monitorul Oficial al României, 2002, nr.958), limita respectivă este de 0,8 g/l alcool pur în sînge, fiind similară cu cea stabilită în alin.(3) art.134<sup>12</sup> CP RM.

<sup>22</sup> C.Turianu. *Infracțiunile rutiere*. – București: ALL Beck, 2000, p.111.

<sup>23</sup> M.A. Hotca. *Codul penal. Comentarii și explicații*. – București: C.H. Beck, 2007, p.978.

<sup>24</sup> *A se vedea*: V. Beliș, V. Gheorghiu. *Valoarea și limitele probatorii ale metodei de măsurare a concentrației alcoolului etilic din aerul expirat cu aparatele „Dräger Alcooltest 7110MKIII” și „Dräger Alcooltest 7410 Plus”* // Revista de Medicină Legală, 2000, nr.3, p.247.

<sup>25</sup> Gh.Alecu. *Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea deucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier* // Revista Națională de Drept, 2008, nr.4, p.68-70.

<sup>26</sup> Rechizitoriu din 27.11.2008. Procuratura raionului Cahul. Dosarul nr.2008150655.

<sup>27</sup> Gh. Alecu. *Op. cit.*, p.68-70.

<sup>28</sup> Mai multe despre această calitate *a se vedea* în: V.Stati. *Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice*, p.81-90.

<sup>29</sup> А.Сахарчук. *Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь)* // Судовы веснік, 2007, nr.1, p.61-63.

<sup>30</sup> *A se vedea* în acest sens: V.Stati. *Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 CP RM): analiza elementelor constitutive*, p.63-72.

<sup>31</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46-49.

<sup>32</sup> C. Turianu. *Op. cit.*, p.177-178.

<sup>33</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.8-10.

<sup>34</sup> Conform pct.29 al Regulamentului nr.1452/2007, în cazul în care se constată că, la examenul de obținere a permisului de conducere, o persoană a obținut calificativul „admis” prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase, permisul de conducere se anulează în modul stabilit de legislația în vigoare.

<sup>35</sup> De exemplu, potrivit pct.14 al Regulamentului nr.1452/2007, valabilitatea pe teritoriul Republicii Moldova a permiselor de conducere obținute în alte state nu este recunoscută, dacă titularul nu corespunde cerințelor de vîrstă stabilite la pct.13 al numitului Regulament.