

*Sugestii pe marginea hotărârilor Plenului Curții Supreme de Justiție*

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

## **ANALIZA RĂSPUNDERII PENALE PENTRU INFRAȚIUNEA DE RĂPIRE A MIJLOCULUI DE TRANSPORT (art.192<sup>1</sup> CP RM): ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE (Partea I)**

This study exploits throughout some rigorous examination the object and the objective part of the offence of abduction of the mean of transport, prevented at art.192<sup>1</sup> PC RM. Especially, is pointed about the legislator's decision to review his conception regarding the fundamental social quality comprised by the offence of abduction of the mean of transport. Is argued about that, according to the effectual Penal Law, the special judicial object of the offence prevented at art.192<sup>1</sup> PC RM, has a simple complexion and not multiple, figured by the social relations considering the mean of transport possession. As well, is emphasized that the notion of "mean of transport", used in the art.192<sup>1</sup> PC RM disposal, has the same meaning as the notion of "mean of transport" stipulated at art.264, 264<sup>1</sup>, 265 and 266 PC RM. Is explained why, literally to the act of evasion, the act of abduction of the mean of transport must have a legal disposition. Finally, there are analyzed the most controversial aspects concerning the use up moment of the offence of abduction of the mean of transport, as well as the attempt of this criminal act.

Scopul principal al prezentului articol constă în elaborarea unui proiect al hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție, consacrat practicii judiciare în cauzele privitoare la răpirea mijlocului de transport (art.192<sup>1</sup> CP RM). La moment, o astfel de hotărâre lipsește. Nu există explicații privind interpretarea prevederilor art.182 CP RM din 1961 (care corespunde cu art.192<sup>1</sup> CP RM) în Hotărârea 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.<sup>1</sup> Doar anumite explicații privind interpretarea unor asemenea prevederi există în pct.2 și 32 ale Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție „Cu privire la practica judiciară în procesele penale despre sustragerea bunurilor”, nr.23 din 28.06.2004.<sup>2</sup> Este mult prea puțin, dacă vom lua în considerație importanța crescândă a dispoziției incriminatoare vizând răpirea mijlocului de transport.

Despre această importanță vorbește dinamica numărului de infracțiuni de răpire a mijlocului de transport, înregistrate în ultimii ani pe teritoriul Republicii Moldova: 147 (în anul 2006); 168 (în anul 2007); 186 (în anul 2008); 128 (în primele șapte luni ale anului 2009).<sup>3</sup> Aceste cifre sînt comparabile cu cele care se referă la numărul de infracțiuni de trafic de ființe umane sau trafic de copii, infracțiuni privind viața sexuală, șantaj, fabricare sau punere în circulație a banilor falși sau a titlurilor de valoare false, corupere pasivă sau corupere activă etc., înregistrate în ultimii ani pe teritoriul Republicii Moldova. Aducem ca exemplu aceste fapte infracționale, pentru că, în vederea interpretării normelor penale care le prevăd, Plenul Curții Supreme de Justiție a adoptat hotărâri explicative.

Despre necesitatea interpretării prevederilor art.192<sup>1</sup> CP RM mărturisește implicit adoptarea, la 6.06.2005, a Hotărârii Guvernului nr.540 pentru aprobarea Planului național de acțiuni privind combaterea furturilor, răpirilor, traficului și înregistrării ilicite a mijloacelor de transport pe anii 2005-2007.<sup>4</sup> Că nu a fost adoptată o hotărâre similară pentru perioada următoare o poate demonstra și faptul că se acordă prioritate mijloacelor penale, nu celor extrapenale, de prevenire și combatere a răpirii mijlocului de transport.

De asemenea, vom consemna că, în doctrina penală, mai mulți autori caracterizează ca generatoare de polemici și controversate componența infracțiunii de răpire a mijlocului de transport.<sup>5</sup> Într-adevăr, chiar și o analiză sumară a art.192<sup>1</sup> CP RM demonstrează cât de vagă și interpretabilă este descrierea unor aspecte ale componenței analizate, efectuată de legiuitor (de exemplu, a conținutului faptei prejudiciabile, a momentului de consumare, a scopului răpirii mijlocului de transport, dar mai ales a criteriilor de delimitare față de sustragerea mijlocului de transport).

Toate acestea mărturisesc despre importanța elaborării unui model de interpretare oficială a prevederilor art.192<sup>1</sup> CP RM. Model care ar jalona limitele de aplicabilitate a art.192<sup>1</sup> CP RM și care ar asigura uniformitatea și legalitatea aplicării răspunderii penale pentru infracțiunea de răpire a mijlocului de transport.

Ca posibile paradigme pentru proiectul hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție, consacrat practicii judiciare în cauzele privitoare la răpirea mijlocului de transport, ar putea servi: Hotărârea Plenului Judecătorei Supreme a Federației Ruse „Cu privire la practica judiciară în cauzele referitoare la infracțiunile, legate de încălcarea regulilor de circulație rutieră și exploatare a mijloacelor de transport, precum și de dobândirea lor ilegală în lipsa scopului de sustragere”, nr.25 din

9.12.2008;<sup>6</sup> Hotărârea Plenului Judecătorei Supreme a Republicii Uzbekistan „Cu privire la practica judiciară în cauzele referitoare la răpirea mijloacelor de transport”, nr.37 din 20.12.1996.<sup>7</sup>

Optăm pentru elaborarea unui proiect de hotărâre explicativă, dedicat în exclusivitate răpirii mijlocului de transport (nu și infracțiunilor prevăzute la art.264, 264<sup>1</sup>, 265, 266, 269 și 276 CP RM). Cauza nu se exprimă în nici un caz în eventuala prioritate a paradigmei hotărârii explicative corespunzătoare aparținând instanței supreme uzbece, față de cea aparținând instanței supreme ruse. Pur și simplu, considerăm necesară luarea în calcul a remaniierilor pe care le-a suportat profilul identitar al componentei prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM. Aceste remanieri au avut ca efect „migrarea” normei vizînd răpirea mijlocului de transport (alături de norma vizînd răpirea mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune) din Capitolul XII „Infracțiuni în domeniul transporturilor” al Părții Speciale a Codului penal în Capitolul VI „Infracțiuni contra patrimoniului” al Părții Speciale a Codului penal. Drept urmare, mijlocul de transport (privit ca obiect material sau ca mijloc de săvîrșire a infracțiunii) a rămas practic singurul punct de tangență dintre infracțiunea de răpire a mijlocului de transport și infracțiunile specificate la art.264, 264<sup>1</sup>, 265, 266, 269 și 276 CP RM. În rest, diferențele specifice de rigoare ne îndeamnă să ne exprimăm opțiunea pentru elaborarea unui proiect de hotărâre explicativă, consacrat numai răpirii mijlocului de transport.

Codul penal incriminează fapta de răpire a mijlocului de transport într-o variantă simplă, înscrisă la alin.(2) art.192<sup>1</sup> CP RM, și în două variante agravate, prevăzute la alin.(2) și (3) art.192 CP RM. Astfel, în conformitate cu alin.(1) art.192<sup>1</sup> CP RM, răspunderea se stabilește pentru răpirea mijlocului de transport fără scop de însușire. Prima variantă agravată a infracțiunii examinate presupune săvîrșirea răpirii mijlocului de transport: de două sau mai multe persoane (lit.a) alin.(2)); însoțită de violența nepericuloasă pentru viața sau sănătatea victimei sau de amenințarea cu aplicarea unei asemenea violențe (lit.b) alin.(2)); prin pătrundere în garaj, în alte încăperi sau spații îngrădite ori păzite (lit.c) alin.(2)). În fine, cea de-a doua variantă agravată a infracțiunii de răpire a mijlocului de transport presupune săvîrșirea acesteia, atunci cînd e însoțită de violența periculoasă pentru viața sau sănătatea victimei sau de amenințarea cu aplicarea unei asemenea violențe (alin.(3)).

Inițiind analiza primului dintre elementele constitutive ale infracțiunii de răpire a mijlocului de transport – **obiectului infracțiunii** – vom menționa că **obiectul juridic generic al infracțiunii în cauză îl formează relațiile sociale cu privire la patrimoniu**.

De ce legiuitorul și-a revăzut concepția cu privire la valoarea socială fundamentală căreia îi aduce atingere fapta de răpire a mijlocului de transport?

Iată ce se menționează în această privință în nota informativă la unul din proiectele de modificare și completare a Codului penal (prin care, printre altele, s-a propus excluderea art.273 CP RM, alături de adoptarea art.196<sup>1</sup> „Luarea ilegală a mijlocului de transport” al Codului penal): „În urma studierii legislațiilor penale ale altor țări, mai ales ale țărilor vecine și ale celor din spațiul CSI (Rusia, Ucraina etc.), s-a stabilit că infracțiunea de răpire a mijlocului de transport este prevăzută în capitolele sau, eventual, titlurile din Partea Specială a codurilor penale ale acestor țări, în care se prevede răspunderea penală pentru infracțiunile contra patrimoniului. Astfel, considerăm că și în Codul penal al Republicii Moldova răpirea mijlocului de transport ar trebui să fie incriminată în Capitolul VI „Infracțiuni contra patrimoniului” din Partea Specială. Realitățile juridice actuale demonstrează fără echivoc că incriminarea răpirii mijlocului de transport în Capitolul XII „Infracțiuni în domeniul transporturilor” al Părții Speciale a Codului penal nu-și găsește explicații întemeiate. Din contra, această infracțiune atentează în primul rînd la relațiile sociale din sfera proprietății. Chiar dacă răpirea mijlocului de transport nu se comite în scop de însușire, proprietarul este lipsit temporar de posibilitatea de a-și exercita dreptul de proprietate după cum găsește de cuviință”.<sup>8</sup> Argumente similare sînt prezentate în nota informativă la un alt proiect de modificare și completare a Codului penal, prin care, printre altele, se propune completarea legii penale cu art.192<sup>1</sup> „Răpirea mijlocului de transport”, secundată de excluderea art.273 CP RM.<sup>9</sup>

De fapt, este o reproducere aproape fidelă a argumentelor formulate de B.Petuhov: „În cazul dobîndirii ilegale a mijloacelor de transport, posesorul acestora este privat, pe un anumit timp, de posibilitatea de a posedea, a folosi și a dispune de mijlocul de transport ce-i aparține. Reiese că această infracțiune atentează, în primul rînd, asupra dreptului de proprietate al posesorului, și numai în al doilea rînd, dar nu obligatoriu, asupra securității în transport”.<sup>10</sup> În alți termeni, în ipoteza răpirii mijlocului de transport, prioritate trebuie acordată apărării relațiilor sociale cu privire la patrimoniu. Or, frecvența atingerii aduse acestui obiect juridic este mult superioară frecvenței vătămării relațiilor cu privire la securitatea în transport.

Relevăm aceasta, deoarece este axiomatic că din obiectul juridic generic al infracțiunii derivă obiectul juridic special al infracțiunii (în cazul unei infracțiuni unioiectuale) sau obiectul juridic principal (în cazul unei infracțiuni pluriobiectuale). Tocmai de aceea, pînă la intrarea în vigoare a Legii Republicii Moldova pentru

modificarea și completarea Codului penal al Republicii Moldova, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 18.12.2008,<sup>11</sup> am fost nevoiți să atestăm următoarea structură și conținut al obiectului juridic special al infracțiunii de răpire a mijlocului de transport (specificate la art.273 CP RM): obiectul juridic principal, format din relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier; obiectul juridic secundar, format din relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport. Astfel, oarecum forțat, se recunoștea că obiectul juridic special al infracțiunii de răpire a mijlocului de transport are un caracter multiplu. Formal, aceasta era corect, fiind în concordanță cu voința legiuitorului. Totuși, *de facto*, se subînțelegea că – nu în principal, dar în subsidiar, și doar uneori – răpirea mijlocului de transport aduce atingere relațiilor sociale cu privire la siguranța traficului rutier. Din această cauză, era nesocotită una dintre regulile de stabilire a obiectului juridic principal al infracțiunii: „... în calitate de asemenea obiect poate evolua numai valoarea socială (și, implicit, relațiile sociale corespunzătoare), care este vătămată sau periclitată în toate, fără excepție, cazurile de săvârșire a infracțiunii respective”.<sup>12</sup>

După intrarea în vigoare a amendamentelor din 18.12.2008, situația a intrat în albia normalității: **obiectul juridic special** al infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM are un caracter simplu, nu multiplu. **Acesta îl formează relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport.**

În cazul în care cel care răpește mijlocul de transport încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, provocând consecințe de relevanță penală, răspunderea se va aplica în baza art.192<sup>1</sup> și 264 CP RM. Iată de ce nu putem fi de acord cu A.V. Komarov, care consideră că relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier sînt cele care formează obiectul juridic facultativ al infracțiunii.<sup>13</sup>

În primul rând, în literatura de specialitate a fost argumentată inoportunitatea consacrării noțiunii „obiectul juridic facultativ al infracțiunii”.<sup>14</sup> În al doilea rînd, nu este posibil ca relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier să reprezinte obiectele celor două infracțiuni concurente. O singură dată se aduce atingere relațiilor sociale cu privire la siguranța traficului rutier. Deci, o singură dată această valoare socială (împreună cu relațiile sociale aferente) trebuie reținută în alcătuirea uneia din acele infracțiuni (și anume, a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM). În caz contrar, s-ar atesta nejustificat că răpirea mijlocului de transport absoarbe încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Ceea ce ar avea ca efect excluderea din soluția de calificare a art.264 CP RM.

La fel, este inacceptabilă propunerea lui A.I. Uzdenov de a raporta răpirea mijlocului de transport la grupul infracțiunilor contra securității publice: mijloacele de transport răpite pot fi utilizate în vederea săvîrșirii unor infracțiuni cu caracter terorist, iar răpirea mijlocului de transport poate crea pericol pentru viața sau sănătatea unui număr nedeterminat de persoane.<sup>15</sup>

Deloc întimplător am subliniat cuvintele „pot” și „poate”: este prea mică și accidentală posibilitatea ca relațiile sociale cu privire la securitatea publică să sufere atingere ca urmare a săvîrșirii răpirii mijlocului de transport. În legea penală a Republicii Moldova, nici măcar deturarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene maritime sau fluviale (art.275 CP RM) nu este considerată infracțiune contra securității publice. În același timp, nu putem cu totul exclude posibilitatea ca mijlocul de transport răpit să fie utilizat în vederea facilitării săvîrșirii omorului, răpirii unei persoane, violului etc. Dar aceasta nu înseamnă că răspunderea pentru răpirea mijlocului de transport ar trebui stabilită în capitolele II, III sau IV ale Părții Speciale a Codului penal. O asemenea abordare ar fi neștiințifică, subiectivistă și doar ar genera confuzie la clasificarea infracțiunilor. La baza raportării unei sau altei infracțiuni la un grup de infracțiuni trebuie puse numai acele valori și relații sociale care sînt supuse ineluctabil pericolului de vătămare în rezultatul unei anumite activități infracționale și care trebuie luate în mod special sub ocrotirea legii penale. A.I. Uzdenov scapă din vedere că, în ipoteza răpirii mijlocului de transport, numai relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport sînt supuse ineluctabil pericolului de vătămare. Utilizarea mijlocului de transport răpit pentru săvîrșirea altor infracțiuni (inclusiv, a unor infracțiuni cu caracter terorist) depășește vădit cadrul normativ al componenței specificate la art.192<sup>1</sup> CP RM. Deci, necesită calificarea suplimentară de rigoare.

În contextul analizării obiectului juridic special al infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, ar mai fi de adăugat că, în variantele sale agravate, răpirea mijlocului de transport poate avea un obiect juridic complex. Astfel, în cazul faptei specificate la lit.b) alin.(2) art.192<sup>1</sup> CP RM, în plan secundar, se aduce atingere relațiilor sociale cu privire la integritatea corporală sau libertatea psihică a persoanei. În cazul faptei prevăzute la lit.c) alin.(2) art.192<sup>1</sup> CP RM, în plan secundar, poate fi adusă atingere relațiilor sociale cu privire la inviolabilitatea domiciliului. De asemenea, în ipoteza faptei specificate la alin.(3) art.192<sup>1</sup> CP RM, în plan secundar, se aduce atingere relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau libertatea psihică a persoanei.

**Obiectul material** al infracțiunii, prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, îl reprezintă **mijlocul de transport.**

Noțiunea de mijloc de transport, utilizată în dispoziția art.192<sup>1</sup> CP RM, are exact același înțeles ca noțiunea „mijloc de transport”, folosită în art.264, 264<sup>1</sup>, 265 și 266 CP RM. În conformitate cu art.132 CP RM, prin „mijloc de transport” se înțelege toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și troleibuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanice. La unele aspecte ale noțiunii „mijloc de transport” se referă explicațiile de la pct.2 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție nr.20 din 8.07.1999. Din aceste explicații rezultă, printre altele, că volumul de lucru (capacitatea cilindrică) a motorului cu ardere internă al unui mijloc de transport trebuie să depășească 50 cm<sup>3</sup>. În același context, potrivit pct.21 al Hotărârii Plenului Judecătoriai Supreme a Federației Ruse nr.25 din 9.12.2008, nu pot reprezenta obiectul material al răpirii mijlocului de transport, de exemplu, mopedul sau bicicleta.

Într-adevăr, nu pot constitui obiectul material al infracțiunii examinate mopedul, motoreta, scuterul, ciclomotorul, bicicleta cu motor și alte asemenea vehicule având un motor cu ardere internă, a cărui capacitate cilindrică nu depășește 50 cm<sup>3</sup>. Pentru răpirea unor astfel de vehicule nu poate fi aplicată nici răspunderea penală, nici cea contravențională.

Considerăm că, la moment, nu poate fi aplicată o asemenea răspundere nici pentru răpirea mijloacelor de transport utilizate cu motor electric. Excepția o constituie troleibuzele. Or, ciclomotoarele sau autovehiculele (cu excepția troleibuzelor), utilizate cu motor electric, nu pot intra sub incidența noțiunii definite la art.132 CP RM. Aceasta o confirmă explicațiile de la pct.2 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție nr.20 din 8.07.1999. Însă, cauza principală constă în lipsa de echivalență dintre noțiunile „mijloc de transport” (utilizată în Codul penal) și „autovehicul” (utilizată în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009<sup>16</sup>). Noțiunea „mijloc de transport” este mai îngustă decât noțiunea „autovehicul”. Aceasta întrucât explicațiile de la pct.2 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție nr.20 din 8.07.1999 nu conțin nici o referire la autovehiculele utilizate cu motor electric (cu excepția troleibuzelor). La moment, aceste explicații, reprezentând interpretarea oficială a noțiunii „mijloc de transport”, nu pot fi ignorate.

Din analiza acestor discrepanțe de ordin terminologic rezultă necesitatea actualizării interpretării oficiale a noțiunii „mijloc de transport”. În proiectata hotărâre a Plenului Curții Supreme de Justiție, consacrată practicii judiciare în cauzele privitoare la răpirea mijlocului de transport, propunem ca noțiunea „**alte mijloace de transport mecanice**” (privită ca noțiune subsecventă față de noțiunea „mijloc de transport”) să fie definită în

felul următor: „*Orice mecanism dotat cu motor cu ardere internă sau electric, care este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă trebuie să depășească 50 cm<sup>3</sup>. Puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, trebuie să depășească 4 kw. Viteza constructivă a respectivului mecanism trebuie să depășească 45 km/h*”.

În același timp, recomandăm legiuitorului ca, în art.192<sup>1</sup>, 264, 264<sup>1</sup>, 265 și 266 CP RM, în locul sintagmei „mijloc de transport”, să utilizeze termenul „autovehicul”. Această unificare terminologică este absolut necesară în vederea evitării dificultăților de calificare în acele situații, când aplicarea normelor penale, consemnate mai sus, reclamă referirea la prevederile Regulamentului circulației rutiere.

În altă ordine de idei, obiectul material al răpirii mijlocului de transport trebuie delimitat de obiectul material al infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM. După cum reiese din acest articol, mijlocul de transport cu tracțiune animală sau animalul de tracțiune reprezintă obiectul material al infracțiunii corespunzătoare. Firește, interesul ni-l suscită noțiunea „mijloc de transport cu tracțiune animală”. Aceasta pentru că, în pct.2 al Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Concepției Sistemului informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”, nr.693 din 21.06.2007,<sup>17</sup> există o definiție generatoare de confuzii. Conform acestei prevederi, prin „mijloc de transport sau vehicul” se are în vedere sistemul mecanic cu autopropulsie, indiferent de puterea motorului și viteza maximă de deplasare, destinat transportului de persoane, de bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări; tramvaiul, troleibuzul și unitățile de transport hipomobil (cu tracțiune animală), cu excepția animalelor de samar și călărie (sublinierea ne aparține – *n.a.*), sunt considerate vehicule.

Bineînțeles, în sensul art.132 CP RM, prin „mijloc de transport” nu se are în vedere mijlocul de transport cu tracțiune animală. Nu este corect a considera noțiunea „mijloc de transport cu tracțiune animală” ca fiind una având semne în plus față de noțiunea „mijloc de transport”. Sînt două noțiuni calitativ diferite, între care nu poate exista relația de tip „parte-întreg”. Un mijloc de transport are propulsie realizată cu mijloace proprii, adică autopropulsie. Ceea ce-i lipsește prin excelență unui mijloc de transport cu tracțiune animală. Iată de ce nu poate exista concurența dintre o parte și un întreg între art.192<sup>2</sup> și 192<sup>1</sup> CP RM.

În concluzie, este inaplicabilă definiția noțiunii „mijloc de transport sau vehicul”, formulată la pct.2 al Hotărârii Guvernului nr.693 din 21.06.2007, în vederea interpretării sensului noțiunii „mijloc de transport”, utilizate la art.192<sup>1</sup> CP RM.

În altă privință, vom menționa că, la fel ca în cazul obiectului material al sustragerii, obiectul material al răpirii mijlocului de transport îl caracterizează un ansamblu de aspecte de natură socială, economică, fizică și juridică. Pentru studiul nostru, o relevanță mai pronunțată îl comportă aspectul juridic al obiectului material al răpirii mijlocului de transport. Aceasta înseamnă că mijlocul de transport, care constituie obiectul material al infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, trebuie să fie străin pentru făptuitor. În alți termeni, situația-premisă, ce caracterizează obiectul material al infracțiunii analizate, se exprimă în aflarea mijlocului de transport în posesia unei alte persoane, a victimei infracțiunii.

În acest plan, are dreptate A.A. Șcerbakov, când afirmă: „Așa cum, de exemplu, sustragerea unor bunuri sustrate anterior nu poate anula esența infracțională a celor săvârșite, tot așa nici răpirea unui mijloc de transport anterior răpit nu poate anula esența infracțională a faptei comise. Aceasta chiar dacă făptuitorul cunoaște că mijlocul de transport se află în posesia nelegitimă a victimei”.<sup>18</sup> Așadar, fapta va fi calificată în baza art.192<sup>1</sup> CP RM chiar și în ipoteza în care mijlocul de transport a fost răpit de la un posesor nelegitim, de exemplu, de la persoana care a răpit sau a sustras anterior acel mijloc de transport. Explicația constă în aceea că, în cazul infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, legea penală se interesează nu de legitimitatea poziției victimei, dar de ilegalitatea conduitei făptuitorului. Reprezintă o situație de fapt, nu neapărat și de drept, posesia asupra mijlocului de transport, privită ca valoare socială specifică, ocrotită împotriva infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM. Această concluzie o desprindem din dispoziția de la alin.(1) art.303 al Codului civil, în conformitate cu care posesia se dobândește prin exercitarea voită a stăpînirii de fapt a bunului.

Dacă victima răpirii mijlocului de transport sau o altă persoană, care acționează în interesul victimei, revendică pe căi ilegale mijlocul de transport aflat în posesia nelegitimă a făptuitorului, va lipsi temeiul aplicării răspunderii conform art.192<sup>1</sup> CP RM. Aceasta pentru că lipsește aspectul juridic al obiectului material al răpirii mijlocului de transport și/sau lipsește scopul caracteristic infracțiunii analizate. Însă, nu se exclude răspunderea pentru alte fapte (de exemplu, pentru samavolnicia prevăzută la art.352 CP RM sau la art.335 al Codului contravențional).

După analiza obiectului infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, ne vom concentra atenția asupra **laturii obiective** a acestei infracțiuni. Astfel, **latura obiectivă constă în fapta prejudiciabilă exprimată în acțiunea de răpire**. Răpirea este o acțiune care presupune succesiunea a două acte: 1) deposedarea, adică scoaterea mijlocului de transport din posesia victimei;

2) imponderea, adică trecerea mijlocului de transport în posesia și folosința făptuitorului. Dacă deposedarea nu este urmată de impondere, vom fi în prezența tentativei la infracțiunea de răpire a mijlocului de transport.

Aidoma acțiunii de sustragere, acțiunea de răpire trebuie să aibă un caracter ilegal. Ilegalitatea acțiunii de răpire presupune că făptuitorului îi lipsește orice drept asupra mijlocului de transport pe care îl răpește, el violând prevederile normative care reglementează regimul posesiei asupra mijloacelor de transport. Ilegalitatea acțiunii de răpire derivă din aspectul juridic al obiectului material al infracțiunii specificate la art.192<sup>1</sup> CP RM: mijlocul de transport este străin făptuitorului, iar răpirea are un caracter ilegal, dacă mijlocul de transport nu aparține făptuitorului (sau, eventual, membrilor familiei acestuia), nu i-a fost încredințat acestuia în legătură cu munca prestată, nu-i revine ca unui titular al proprietății comune etc. Altfel spus, nu oricare luare neautorizată a mijlocului de transport implică tragerea la răspundere în baza art.192<sup>1</sup> CP RM.

În acest sens, A.A. Șcerbakov afirmă: „Dacă mijlocul de transport aparține citorva persoane (de exemplu, soților, membrilor adulți ai unei familii, lucrătorilor unei unități, vecinilor, acționarilor unei întreprinderi etc.) cu titlu de proprietate comună, atunci fiecare proprietar poate folosi mijlocul de transport doar cu acordul celorlalți. Lipsa unui asemenea acord conferă folosirii mijlocului de transport un caracter ilegal, deci relevă că acea faptă reprezintă o răpire”.<sup>19</sup> Într-adevăr, potrivit alin.(2) art.347 al Codului civil, „modul de folosire a bunului comun se stabilește prin acordul coproprietarilor sau, în caz de divergențe, prin hotărâre judecătorească în baza unei aprecieri echitabile a intereselor tuturor coproprietarilor”. Rezultă că nerespectarea modului de folosire a mijlocului de transport, avînd statutul de bun comun, constituie temeiul de aplicare a art.192<sup>1</sup> CP RM.

Alta este situația în cazul în care făptuitorului îi era permis să folosească mijlocul de transport fără acordul proprietarului sau al celorlalți coproprietari. În acest caz, folosirea mijlocului de transport poate atrage răspunderea, eventual, doar pentru samavolnicie (art.352 CP RM sau art.335 al Codului contravențional). Aceasta doar cu condiția disputării, contestării acțiunii făptuitorului din partea aceluși proprietar sau a acelor coproprietari. Or, „... în cazul samavolniciei, persoana, fiind sigură de apartenența unui drept, săvârșește anumite fapte, fără depășirea limitelor de exercitare a dreptului ... Fapta de samavolnicie se realizează pe motivul că subiectul trăiește un simț al inechității, care este cauzat de încălcarea dreptului său”.<sup>20</sup> În cazul răpirii mijlocului de transport, se depășesc limitele de exercitare a dreptului ce decurge din modul de folosire a mijlocului

de transport. Iar făptuitorul nu trăiește un simț al inechității, pentru că acționează nu în vederea restabilirii propriilor drepturi.

Nu poate fi aplicat art.192<sup>1</sup> CP RM nici în cazul folosirii neautorizate, în interes personal, a mijlocului de transport încredințat făptuitorului în legătură cu munca prestată. Aceasta întrucât într-o asemenea ipoteză lipsește situația-premisă caracteristică obiectului material al răpirii mijlocului de transport. Adică, la momentul săvârșirii infracțiunii, mijlocul de transport se află în posesia legitimă a făptuitorului, care are calitatea specială de administrator al mijlocului de transport. De aceea, doar răspunderea disciplinară poate fi aplicată pentru folosirea neautorizată, în interes personal, a mijlocului de transport încredințat făptuitorului în legătură cu munca prestată.

Nu aceeași afirmație o putem face în privința făptuitorului care are numai acces la mijlocul de transport, fără ca acesta să-i fi fost încredințat în legătură cu munca prestată. În vederea ilustrării acestei ipoteze, aducem ca exemple următoarele spețe: *V.C. a fost condamnat în baza alin.(1) art.273 CP RM pentru că, la 7.08.2007, aproximativ la ora 16.00, fiind angajat la o spălătorie auto de pe str. Burebista, mun. Chișinău, a profitat de faptul că S.C. i-a predat automobilul pentru spălare și curățare chimică a salonului. Fără a avea permisiunea proprietarului, V.C. s-a deplasat cu automobilul respectiv, fiind reținut de poliție pe str. Calea Basarabiei<sup>21</sup>; P.D. a fost condamnat în conformitate cu alin.(1) art.273 CP RM pentru că, la 14.07.2008, aproximativ la ora 18.50, aflându-se pe teritoriul SC „M.A.” de pe str. Sergiu Rădăuțanu, mun. Chișinău, unde activa în calitate de spălător de automobile, a răpit automobilul ce-i aparținea lui E.G., parcat în acel loc pentru reparație.<sup>22</sup> Observăm că, în toate aceste cazuri, mijlocul de transport nu se afla în posesia făptuitorului. Acestuia îi lipsesc orice drepturi asupra mijlocului de transport. De aceea, avem toate temeiurile să afirmăm că cele săvârșite au fost calificate just în baza normei care stabilește răspunderea pentru răpirea mijlocului de transport.*

Dintr-o altă perspectivă, vom consemna că **infracțiunea prevăzută la art.192<sup>1</sup> CP RM este o infracțiune formală**. Ea se consideră consumată din momentul deplasării și, ca efect, al schimbării localizării mijlocului de transport. Nu din momentul ieșirii mijlocului de transport din câmpul de observare al victimei, nu din momentul descoperirii răpirii și începerii căutării mijlocului de transport, nu din momentul apariției temeiului de pornire a procesului penal.

Pentru consumare, nu contează procedeul prin care se realizează deplasarea mijlocului de transport: deplasarea cu mijlocul de transport având motorul în funcțiune; deplasarea mijlocului de transport cu ajutorul unui

evacuator auto sau heliicopter; transportarea într-un sau pe un alt mijloc de transport; remorcarea; împingerea manuală etc.

O opinie oarecum contradictorie cu privire la momentul de consumare a răpirii mijlocului de transport o exprimă A.N. Krasikov: „Infracțiunea se consideră consumată din momentul deplasării mijlocului de transport de la locul aflării sale... Întrucât răpirea mijlocului de transport este o infracțiune continuă, făptuitorul continuă să se afle la etapa infracțiunii consumate pînă cînd activitatea infracțională îi va fi curmată, sau făptuitorul se va autodenunța, sau făptuitorul va înceta să folosească mijlocul de transport din alte considerente”<sup>23</sup>

Considerăm că infracțiunea prevăzută la art.192<sup>1</sup> CP RM nu este continuă. Nu putem ignora esența juridică a acestei infracțiuni. După cum am menționat anterior, obiectul juridic special al răpirii mijlocului de transport îl formează relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport. Deci, pericolul social al acestei infracțiuni constă în aceea că victima este lipsită de posibilitatea de a poseda și folosi mijlocul de transport așa cum își dorește. Literalmente, prin „răpire” se înțelege acțiunea de „a lipsi pe cineva de ..., a smulge ceea ce i se cuvine, ceea ce îi revine cuiva”<sup>24</sup> Deci, răpirea este o acțiune *uno icto*, instantanee. Nu poate fi nicidecum o activitate infracțională săvârșită neîntrerupt, timp nedeterminat. În art.192<sup>1</sup> CP RM legiuitorul stabilește răspunderea nu pentru folosirea ilegală a mijlocului de transport, ci pentru răpirea acestuia. Răpirea este premisa folosirii ilegale, nu se identifică cu aceasta.

A afirma că este continuă infracțiunea de răpire a mijlocului de transport, ar însemna să constatăm că, pe parcursul folosirii ilegale a mijlocului de transport, ne aflăm în prezența tentativei de infracțiune. Cu alte cuvinte, că sînt doar puse în pericol (nu lezate efectiv) relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport. Ar fi incorectă o asemenea constatare, din moment ce s-au realizat deposedarea și imposedarea, iar făptuitorul folosește ilegal mijlocul de transport al victimei. Ar fi cu totul impropriu să afirmăm că relațiile sociale cu privire la posesia asupra mijlocului de transport ajung să fie lezate efectiv din momentul încetării activității infracționale sau datorită survenirii unor evenimente care împiedică această activitate. Luînd în considerație esența patrimonială a infracțiunii specificate la art.192<sup>1</sup> CP RM, sînt absolut irelevante astfel de împrejurări.

În alt context, pentru atestarea consumării răpirii mijlocului de transport, nu are importanță distanța la care a fost deplasat mijlocul de transport. Aceasta poate conta numai în planul individualizării pedepsei.

De asemenea, în cazul în care răpirea este săvârșită într-un garaj, în altă încăpere sau alt spațiu îngrădit sau

păzit, infracțiunea trebuie considerată consumată din momentul ieșirii complete a mijlocului de transport din acea încăpere sau acel spațiu. Dacă, din cauze independente de voința făptuitorului, activitatea infracțională se întrerupe în momentul părăsirii acelei încăperi sau acelui spațiu, cele săvârșite se vor califica drept tentativă la infracțiunea prevăzută la art.192<sup>1</sup> CP RM. Aceasta întrucât nici măcar actul de deposedare nu și-a produs efectul scontat.

În conformitate cu pct.23 al Hotărârii Plenului Judecătoriai Supreme a Federației Ruse nr.25 din 9.12.2008, răpirea mijlocului de transport trebuie considerată și forțarea victimei să conducă mijlocul de transport sub influența constrângerii exercitate de făptuitor.

Este relevantă această explicație și în conjunctura legii penale autohtone. În împrejurările descrise, victima pierde controlul asupra mijlocului de transport, fiind folosită ca instrument animat de săvârșire a răpirii mijlocului de transport. Mijlocul de transport trece din posesia victimei în posesia făptuitorului, deoarece victima pierde libertatea de a-și dirija acțiunile în privința mijlocului de transport. În circumstanțele descrise, răpirea mijlocului de transport trebuie considerată consumată din momentul începerii constrângerii victimei (marcate, de exemplu, de modificarea de către făptuitor a itinerarului inițial).

Totodată, considerăm că, în ipoteza relevantă, sîntem în prezența concursului ideal dintre infracțiunile prevăzute la art.164 și 192<sup>1</sup> CP RM. Nu se poate face abstracție de faptul că victima este nu doar lipsită de mijlocul de transport, dar și că îi este restrînsă libertatea fizică.

În literatura de specialitate este exprimat punctul de vedere că, pentru a considera consumată răpirea mijlocului de transport, este indispensabilă deplasarea acestuia cu motorul în funcțiune.<sup>25</sup> În alți termeni, consumarea infracțiunii examinate este pusă în dependență de folosirea mijlocului de transport după destinație.

Cu această ocazie, accentuăm din nou că în art.192<sup>1</sup> CP RM se prevede răspundere pentru răpirea mijlocului de transport, nu pentru folosirea ilegală a acestuia. De aceea, nu poate influența asupra consumării infracțiunii date o astfel de circumstanță ca deplasarea cu mijlocul de transport cu motorul cuplat sau decuplat. Dirijarea și manevrarea unui mijloc de transport împins cu mîna, în scopul pornirii motorului, dacă mijlocul de transport a parcurs o anumită distanță, trebuie considerată infracțiune consumată, nu tentativă de infracțiune. La fel, nu necesită referire la art.27 CP RM răpirea mijlocului de transport presupunînd conducerea și dirijarea acestuia în timp ce se deplasează în pantă, coborînd, în virtutea inerției, nu prin acționarea dispozitivului mecanic de propulsie. În toate aceste situații contează că făptuitorul a scos neautorizat mijlocul de transport din sfera de

stăpînire a victimei, din locul în care victima l-a lăsat, exercitîndu-și voința de posesor, și a trecut mijlocul de transport în sfera de posesie a făptuitorului.

În pct.20 al Hotărârii Plenului Judecătoriai a Federației Ruse nr.25 din 9.12.2009 se menționează că, drept tentativă la răpirea mijlocului de transport trebuie calificate acțiunile celui care încearcă să spargă lacătul mijlocului de transport, să neutralizeze sistemul de alarmă al mijlocului de transport, să pornească motorul în vederea începerii deplasării mijlocului de transport etc. – dacă, din cauze independente de voința făptuitorului, nu s-a izbutit să se realizeze răpirea mijlocului de transport.

Sprijinim această recomandare, care ar putea fi reprodusă în proiectata hotărîre a Plenului Curții Supreme de Justiție, consacrată practicii judiciare în cauzele privitoare la răpirea mijlocului de transport. În împrejurările consemnate mai sus, nu se reușește nici măcar realizarea actului de deposedare, întrucît în procesul scoaterii mijlocului de transport din posesia victimei intervin factori care împiedică făptuitorul să-și realizeze integral intenția infracțională.

În mod regretabil, uneori, în practica judiciară nu este precizată natura acestor factori, ceea ce ridică semne de întrebare vizînd corectitudinea calificării efectuate. De exemplu, într-o speță, *D.D. a fost condamnat în baza art.27 și lit.a) alin.(3) art.273 CP RM pentru săvîrșirea următoarelor fapte: la 6.03.2008, aproximativ la ora 01.20, aflîndu-se în or. Cahul, pe str. Mihai Viteazul, a urmărit scopul răpirii din garajul lui T.A. a automobilului aparținînd acestuia, însă nu și-a dus intenția pînă la capăt din motive independente de voința lui; în noaptea de 7.05.2008, aflîndu-se în satul Crihana Veche, raionul Cahul, D.D. a urmărit scopul răpirii automobilului aparținînd lui V.V., însă nu și-a dus intenția pînă la capăt din motive independente de voința lui; în noaptea de 25.04.2008, aflîndu-se în or. Cahul, D.D. a urmărit scopul răpirii automobilului aparținînd lui L.A., însă nu și-a dus intenția pînă la capăt din motive independente de voința lui.*<sup>26</sup>

În contrast, natura factorilor care împiedică realizarea integrală a intenției infracționale a fost precizată adecvat în speța următoare: *în noaptea spre 20.04.2008, S.V. și S.S., prin spargerea lacătului, au pătruns în salonul automobilului aparținînd lui R.B., parcat în apropiere de casa nr.32 de pe str. Mircea cel Bătrîn, mun. Chișinău. Făptuitorii au tăiat firele electrice, deteriorînd lacătul de pornire a motorului, însă acțiunile lor nu și-au produs efectul, deoarece au fost reținuți de către proprietarul automobilului. În rezultat, cei doi au fost condamnați conform lit.b) alin.(2) art.273 CP RM.*<sup>27</sup> Astfel, din cele relatate în speță, este ușor să înțelegem că faptele săvârșite de S.V. și S.S. constituie nu o infracțiune consumată, dar o tentativă de infracțiune; că S.S. și S.V. nu au

recurs la renunțarea de bună voie la săvârșirea infracțiunii, deoarece din cauze independente de voința lor (și anume, intervenția victimei) nu și-au realizat integral intenția infracțională.

Tentativa la infracțiunea prevăzută la art.192<sup>1</sup> CP RM presupune că acțiunile făptuitorului sînt îndreptate nemijlocit spre săvârșirea răpirii mijlocului de transport, că sînt întreprinse anume în scopul răpirii mijlocului de transport. Nu în alt scop. Accentuăm aceasta, întrucît există ipoteze asemănătoare în anumite privințe cu răpirea mijlocului de transport, dar care fie că atrag aplicarea altor norme juridice (altor decît art.192<sup>1</sup> CP RM), fie că nu implică răspunderea penală. De exemplu, dacă pătrunderea în mijlocul de transport se face din motive huliganice, nu însă în vederea răpirii acestuia, se va aplica, după caz, art.287 CP RM sau art.354 din Codul contravențional. Dacă pătrunderea în mijlocul de transport se face în vederea culegerii ilegale a informațiilor despre viața personală a posesorului mijlocului de transport, cele săvârșite urmează a fi calificate în baza art.179 și/sau 177 CP RM. *Infra*, vom analiza aparte problema pătrunderii în mijlocul de transport în scopul sustragerii unor bunuri, faptă calificată în conformitate cu art.27 și lit.c) alin.(2) art.186, lit.d) alin.(2) art.187 sau lit.d) alin.(2) art.188 CP RM.

Nu poate fi aplicată răspunderea în baza art.192<sup>1</sup> CP RM în cazul în care operează una din cauzele care înlătură caracterul penal al faptei (de exemplu, cînd, în prezența stării de extremă necesitate, făptuitorul pătrunde în mijlocul de transport, chiar urmărind scopul de a se deplasa cu el, pentru a salva viața, sănătatea, libertatea fizică sau alte asemenea valori sociale avînd o însemnătate comparativ mai mare decît posesia asupra mijlocului de transport, dacă pericolul iminent nu poate fi înlăturat altfel).

Nu putem încheia analiza momentului de consumare a infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, fără a supune investigării explicația de la pct.26 al Hotărârii Plenumului Judecătorei Supreme a Federației Ruse nr.25 din 9.12.2008: „Răpirea mijlocului de transport, urmată de distrugerea sau deteriorarea intenționată a acestuia, necesită calificare în baza art.166 al Codului penal al Federației Ruse (corespunde cu art.192<sup>1</sup> CP RM – *n.a.*) și art.167 al Codului penal al Federației Ruse (corespunde cu art.197 CP RM – *n.a.*), dacă aceste fapte i-au cauzat victimei daune în proporții considerabile, iar cele săvârșite n-au fost calificate ca răpire a mijlocului de transport cu cauzare de daune în proporții mari”.

Această explicație nu poate fi aplicată automat în condițiile dreptului penal al Republicii Moldova. Aceasta deoarece există diferențe legate de cadrul normativ penal care stabilește răspunderea pentru răpirea mijlocului de transport în Republica Moldova și în Federația Rusă:

1) la alin.(3) art.166 din Codul penal al Federației Ruse se stabilește răspunderea agravată pentru răpirea mijlocului de transport cu cauzarea de daune în proporții mari. În opoziție, în art.192<sup>1</sup> CP RM lipsește o circumstanță agravantă similară. În consecință, în toate cazurile, distrugerea sau deteriorarea intenționată a mijlocului de transport răpit, dacă aceasta a cauzat daune în proporții mari, atrage calificarea suplimentară conform art.197 CP RM; 2) la alin.(1) art.167 din Codul penal al Federației Ruse se prevede răspunderea pentru distrugerea sau deteriorarea intenționată a bunurilor, dacă aceasta a cauzat daune în proporții considerabile. În contrast, în conformitate cu alin.(1) art.197 CP RM, daunele în proporții mari sînt cele ce caracterizează urmările prejudiciabile ale infracțiunii corespunzătoare. Dacă distrugerea sau deteriorarea intenționată a bunurilor nu implică producerea unor asemenea urmări prejudiciabile, este aplicabil art.104 al Codului contravențional.

În vederea ilustrării celui de-al doilea aspect relevant mai sus, aducem ca exemplu următoarea speță: *D.M. a fost condamnat în baza alin.(6) art.182 CP RM din 1961 pentru că, la 3.06.1999, aproximativ la ora 22.00, a pătruns în gospodăria lui P.I. din satul Cărpineni, raionul Hîncești. A împins în drum automobilul aparținînd lui P.I., s-a urcat la volan și a parcurs aproximativ 200 m, după ce s-a oprit din cauza motorului defectat. Văzînd că nu poate porni motorul, a scos furtunul de la pompa de benzină, a stropit cu benzină motorul și a incendiat automobilul. În rezultat, P.I. a suferit daune în proporții considerabile, în mărime de 16643,20 lei.*<sup>28</sup>

Vom concretiza că, la momentul săvârșirii infracțiunii, art.127 „Nimicirea sau deteriorarea premeditată a avutului proprietarului” din Codul penal din 1961 stabilea răspunderea pentru nimicirea sau deteriorarea avutului proprietarului, săvârșită prin incendiere sau printr-o altă metodă ce prezintă un pericol social, sau care a cauzat victime omenești, pagube mari ori alte urmări grave. Totodată, în Codul cu privire la contravențiile administrative din 1985 nu a existat un corespondent al art.104 din Codul contravențional. Astfel că, în speța reprodușă mai sus, instanța de judecată nu a atestat absorbirea distrugerii sau deteriorării intenționate a mijlocului de transport de răpirea mijlocului de transport. O asemenea absorbție nici nu este cu putință, întrucît nu poate exista concurența dintre o parte și un întreg între art.197 și art.192<sup>1</sup> CP RM. Răpirea mijlocului de transport nu absoarbe nici chiar fapta specificată la art.104 din Codul contravențional.

În concluzie, dacă mijlocul de transport este distrus sau deteriorat la locul aflării sale, fără a fi deplasat, se aplică art.197 CP RM (sau art.104 din Codul contravențional). În cazul în care distrugerea sau deteriorarea intenționată a mijlocului de transport succede răpirii acestuia, cele săvârșite se califică în baza art.192<sup>1</sup> și



art.197 CP RM (sau infracțiunea de răpire a mijlocului de transport subzistă alături de fapta specificată la art.104 din Codul contravențional).

Înceind analiza laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.192<sup>1</sup> CP RM, ne vom referi la semnele ei secundare. Astfel, de regulă, asupra calificării răpirii mijlocului de transport nu pot influența timpul, locul, metoda, modul, mijloacele sau alte circumstanțe de săvârșire a infracțiunii.

Cît privește locul săvârșirii infracțiunii, excepția o constituie ipoteza menționată la lit.c) alin.(2) art.192<sup>1</sup> CP RM, cînd infracțiunea e comisă prin pătrundere în garaj, în alte încăperi sau spații îngrădite ori păzite. Însă, în ipoteza dată, nu atît locul, cît metoda – pătrunderea – exercită impactul asupra agravării răspunderii penale. Aceasta întrucît răspunderea e agravată nu pentru răpirea săvârșită în garaj, în alte încăperi sau spații îngrădite ori păzite, dar pentru răpirea săvârșită prin pătrundere în aceste încăperi sau spații.

De asemenea, trebuie de menționat că răpirea mijlocului de transport poate fi săvârșită pe ascuns sau deschis, ori pe calea înșelăciunii sau abuzului de încredere. În același timp, răpirea mijlocului de transport, presupunînd aplicarea violenței sau amenințarea cu violența, atrage agravarea răspunderii în baza lit.b) alin.(2) sau alin.(3) art.192<sup>1</sup> CP RM.

(*Va urma*)

### Referințe:

- <sup>1</sup> Culegere de hotărîri ale Plenului Curții Supreme de Justiție (mai 1974-iulie 2002). – Chișinău, 2002, p.340-345.
- <sup>2</sup> Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, 2004. nr.8, p.5-11.
- <sup>3</sup> Informația operativă privind starea infracțională pe teritoriul Republicii Moldova în perioada a 12 luni ale anului 2007 // www.mai.gov.md; Informația operativă privind starea infracțională pe teritoriul Republicii Moldova în perioada a 12 luni ale anului 2008 // www.mai.gov.md; Informația operativă privind starea infracțională pe teritoriul Republicii Moldova în perioada a 7 luni ale anului 2009 // www.mai.gov.md
- <sup>4</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005. nr.86-88.
- <sup>5</sup> *A se vedea:* В.Плохова. Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества // Российская юстиция, 2003, nr.11, p.46-47; О.В. Фунин. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Рязань, 1999, p.7; Е.Нагаев. Угон и кража автотранспорта: вопросы разграничения составов преступлений // Российская юстиция, 2000, nr.8, p.44-45; Ю.Панова. Угон автомобиля или иного транспортного средства без цели хищения // Российская юстиция, 1997, nr.7, p.27-28; Н.Иванов. Ответственность за неправомерное завладение транспортным средством // Российская юстиция, 1995, nr.1, p.24-26.
- <sup>6</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // www.vsrfl.ru
- <sup>7</sup> Постановление Пленума Верховного Суда Республики Узбекистан от 20 декабря 1996 г. №37 «О судебной практике по делам об уgone транспортных средств» // Бюллетень Верховного Суда Республики Узбекистан, 1997, nr.1-2, p.113-114.
- <sup>8</sup> Legea pentru completarea și modificarea Codului penal al Republicii Moldova. Proiect // www.parlament.md
- <sup>9</sup> Nota informativă la proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Codului penal al Republicii Moldova // www.justice.gov.md
- <sup>10</sup> Б.Петухов. Уголовная ответственность за угон транспортных средств // Законность, 1992, nr.2, p.13-14.
- <sup>11</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.41-44.
- <sup>12</sup> S.Brînză. *Obiectul infracțiunilor contra patrimoniului*. – Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p.128.
- <sup>13</sup> *A se vedea:* А.В. Комаров. Проблемы определения объекта неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения // Труды юридического факультета Ставропольского государственного университета. Вып.16. – Ставрополь, 2007, p.101-103.
- <sup>14</sup> *A se vedea:* S.Brînză. *Considerații privind natura obiectului juridic secundar al infracțiunii* // Revista Națională de Drept, 2004, nr.1, p.4-8.
- <sup>15</sup> *A se vedea:* А.И. Узденов. Об объекте неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения // Актуальные проблемы юридической науки: Материалы всероссийской научно-практической конференции (23-24 октября 2006 г.). Ч.2. – Краснодар, 2006, p.282-286.
- <sup>16</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93.
- <sup>17</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.90-93.
- <sup>18</sup> А.А. Щербаков. *Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством как преступление против собственности (законодательство, юридическая характеристика, квалификация): Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук*. – Нижний Новгород, 2006, p.20.
- <sup>19</sup> *Ibidem*, p.19.
- <sup>20</sup> V.Berliba, S.Cernomoreț, A.Paladii. *Răspunderea penală pentru infracțiunea de samavolnicie*. – Chișinău: Totex-Lux, 2006, p.71-72.
- <sup>21</sup> Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 17.11.2009. Dosarul nr.1re-1225/09 // www.csj.md
- <sup>22</sup> Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 24.11.2009. Dosarul nr.1re-1241/09 // www.csj.md
- <sup>23</sup> Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть / Под ред. Б.Т. Разгильдиева, А.Н. Красикова. – Саратов: СЮИ МВД России, 1999, p.196-197.
- <sup>24</sup> Нагаев Е. *Op. cit.*, p.44-45.
- <sup>25</sup> Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 14.01.2009. Dosarul nr.1re-83/09 // www.csj.md
- <sup>26</sup> Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 7.07.2009. Dosarul nr.1ra-446/09 // www.csj.md
- <sup>27</sup> Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 2.12.2008. Dosarul nr.1re-1583/08 // www.csj.md
- <sup>28</sup> Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 8.04.2008. Dosarul nr.1ra-384/08 // www.csj.md