

## **Notă informativă**

***Generalizarea practicii judiciare cu privire la particularitățile examinării  
cauzelor penale ce vizează infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup>  
Cod penal***

### **PREFAȚĂ**

Conform planului de activitate al Colegiului penal al Curții de Apel Bălți pentru anul 2024, ținând cont de importanța și actualitatea problemei legate de examinarea cauzelor penale ce vizează infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, s-a efectuat prezenta notă informativă.

Nota informativă respectivă a Direcției sistematizare, generalizare a practicii judiciare și relații cu publicul, cuprinde generalizarea practicii judiciare și analiza datelor statistice cu privire la examinarea cauzelor penale în ordine de apel și recurs privind infracțiunile comise pe art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, pentru perioada anului 2023.

### **INTRODUCERE**

Punerea în aplicare a potențialului tehnico-științific facilitează comunicarea și îmbunătățește calitatea vieții. Din acest punct de vedere, este dificil să ne imaginăm societatea modernă fără transport. Transportul a jucat și continuă să joace un rol important în viața societății. În lumea modernă transportul este instrumentul indispensabil care îi permite omului să-și realizeze obiectivele. Dezvoltarea durabilă a transportului reprezintă o garanție a creșterii economice, a liberei circulații a mărfurilor și a serviciilor, a concurenței și a libertății economice, precum și a ridicării nivelului de trai al populației.

Cel mai răspândit și diversificat tip de transport este transportul rutier. În fiecare zi, milioane de persoane sunt implicate în relații sociale legate de circulația și exploatarea de automobile. Avantajele neîndoielnice ale mijloacelor de transport rutier sunt: mobilitatea lor ridicată; ușurința relativă de conducere a acestora; potențialitatea de a transporta călători sau mărfuri pe distanțe atât scurte, cât și lungi etc. În același timp, există și un „revers al monedei”, dacă nu sunt respectate „regulile de precauție”, mijlocul de transport în sensul art. 132 Cod penal poate deveni mijloc de cauzare a unor urmări prejudiciabile de o gravitate sporită.

O consecință inevitabilă a procesului de automobilizare este creșterea numărului de încălcări ale regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Într-o Comunicare a Comisiei Europene se menționează: „Factorii semnificativi care contribuie la producerea accidentelor rutiere sunt viteza, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și nefolosirea centurilor de siguranță sau a căștilor. Pe lângă acești factori și alături de fenomenul în creștere al distragerii atenției de către dispozitivele mobile, apar noi tendințe într-un mediu complex, care necesită o abordare flexibilă și dinamică”.

Creșterea numărului de accidente rutiere și creșterea ratei de morbiditate și mortalitate prin accidente rutiere afectează negativ situația social-economică. În rezultatul accidentelor rutiere, sunt distruse sau deteriorate bunuri, decedează sau suportă traume o anumită parte a populației active din punct de vedere economic și apte de muncă. La nivel mondial, mai multe persoane mor ca urmare a vătămărilor cauzate de accidente rutiere, decât ca urmare a HIV/SIDA sau a tuberculozei.

Problema sporirii siguranței rutiere în Republica Moldova este la etapa actuală una dintre cele mai importante. Viața și sănătatea multor oameni depind de găsierea soluției la această problemă. Lezarea, în rezultatul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, a celor mai importante atribute ale persoanei face să fie inevitabil amenințată însăși funcționarea normală a societății, creându-se un grav dezechilibru în cadrul acesteia.

În Comunicările Comisiei Europene se menționează: „Siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie întotdeauna prioritatea majoră. Pe măsură ce mobilitatea continuă să sporească și cunoaște transformări radicale ca urmare a digitalizării, decarbonizării și inovării, trebuie să se valorifice oportunitățile de îmbunătățire suplimentară a performanței în materie de siguranță”.

Traficul rutier este un proces reglementabil. Reglementarea juridică, fiind o formă de influențare a relațiilor sociale în vederea ordonării și armonizării acestora, joacă unul dintre rolurile cheie în sporirea siguranței traficului rutier. Un rol important în prevenirea încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport îi revine legii penale. Or, pericolul pentru siguranța traficului rutier îl prezintă nu mijlocul de transport în sine, ci persoana care conduce mijlocul de transport și care încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Legea penală îndeplinește funcția de prevenție generală și interacționează cu mecanismele de asigurare care aparțin

domeniului dreptului administrativ, realizând scopul trasat în alin. (1) art. 2 Cod penal: „Legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii, precum și întreaga ordine de drept”.

Anume art. 264 Cod penal, apără ordinea de drept împotriva încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.

Pe când art. 264/1 Cod penal reglementează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport să conducă în stare de ebrietate, precum și de a refuza, a se împotrivi sau a se eschiva de la testarea alcooloscopică și/sau testarea antidrog, 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.

### **Scopul generalizării**

Efectuarea unei analize cu privire la calitatea examinării de către instanțele de fond aflate în jurisdicția Curții de Apel Bălți a cauzelor penale ce vizează infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal.

### **Metodologia realizării studiului**

Obiectul generalizării a constituit analiza dosarelor penale cu privire la infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, examinate de Colegiile penale ale Curții de Apel Bălți în perioada 01.01.2023 - 31.12.2023.

### **Eșantionul studiat**

În prezenta generalizare au fost supuse analizei 497 dosare penale care au parvenit în adresa Curții de Apel Bălți în perioada 01.01.2023 - 31.12.2023 și care au avut drept obiect al examinării infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal.

Această notă informativă este efectuată în baza datelor generate de Programul Integrat de Gestionare a Dosarelor referitor la cauzele penale aflate în procedura de examinare a Colegiului penal al Curții de Apel Bălți și, inclusiv, a deciziilor adoptate în dosarele penale în ordine de apel și recurs cu privire la infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, plasate în Programul Integrat de Gestionare a Dosarelor, pentru perioada anului 2023.

### **Cadrul normativ relevant**

- Constituția Republicii Moldova;
- Codul penal al Republicii Moldova nr. 985 - XV din 18 aprilie 2002;
- Codul penal al Republicii Moldova, Comentariu, cu modificările de până la 08 august 2003, Centrul de Drept al Avocaților, Chișinău 2003;
  - Drept penal, Partea Specială, Volumul II, Chișinău 2011, autori Sergiu Brînză și Vitalie Stati;
  - Codul de procedură penală al Republicii Moldova Nr.122-XV din 14 martie 2003;
    - Codul de procedură penală al Republicii Moldova, Comentariu, Editura Cartier Juridic, Ediție apărută cu Sprijinul Fundației Soros Moldova și al Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, Proiectul "Centrul de Studii și Politici Juridice";
    - Tratat de Drept Penal, Partea Specială, Volumul II, Chișinău 2015, autori Sergiu Brînză și Vitalie Stati;
    - Manualul judecătorului pentru cauze penale, Chișinău 2013, autori Poalelungi Mihail, Dolea Igor, Vizdoagă Tatiana ș.a;
    - Convenția Europeană pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale;
    - Aplicarea pedepsei penale pe categorii de infracțiuni, îndrumar pentru practicieni, Chișinău 2021, autori Gh. Ulianoschi, L. Catan, M. Ghervas, V. Puica, V. Șterbeț.

**Aspecte generale asupra infracțiunilor prevăzute la art. art. 264; 264<sup>1</sup>**  
**Cod penal și studiu comparat al acestor reglementări în legislația națională și**  
**internațională**

O problemă actuală cu care se confruntă societatea și care trebuie evidențiată în mod deosebit este cea a securității în transport și problemele conexe ale acesteia. Fiind condiționată de o serie de factori cum ar fi: disciplina participanților la trafic, calitatea instruirii conducătorilor mijloacelor de transport, construcția și starea tehnică a mijloacelor de transport, dotarea lor cu mijloace de securitate pasivă, întreținerea arterelor de transport în stare tehnică corespunzătoare, amenajarea lor cu mijloace tehnice de evidentă și supraveghere a circulației, precum și reglementările legislației în vigoare din acest domeniu – securitatea în transport poate fi asigurată numai prin aplicarea eficientă a unui complex de măsuri. Printre acestea, un rol aparte le revine măsurilor specifice dreptului penal, aplicabile împotriva manifestărilor cele mai periclitante sub aspect social în domeniul transporturilor.

Starea de ebrietate la volan este o cauză a multor accidente în rezultatul căruia o multitudine de persoane și-au pierdut viața. Astăzi asistăm la multe situații la care conducătorii auto în stare de ebrietate își pun viața proprie în pericol, a pasagerilor și a celorlalți participanți la traficul rutier.

În acest sens statul a instituit răspunderea pentru acest tip de comportament deviant, astfel în legislația națională avem răspunderea contravențională (art. 233 Cod contravențional) și penală (art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal). Republica Moldova are un cadrul legal dezvoltat pentru prevenirea consumului de alcool la volan și sancționarea comportamentului infracțional, însă, potrivit datelor statistice privind infracțiunile prevăzute la art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal perspectivele nu sunt îmbucurătoare.

Răspunderea penală stabilită la **art. 264 Cod penal** are următoarele sancțiuni:

- **amendă:** la alin. (1) – în mărime de până la 650 unități convenționale, la alin. (2) - de la 950 la 1350 unități convenționale;
- **muncă neremunerată în folosul comunității:** la alin. (1) – de la 180 la 240 ore, la alin. (2) – de la 200 la 240 ore;
- **închisoare:** la alin. (1) - de până la 3 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de până la 2 ani; la alin. (2) – până la 4 ani; la alin. (3) – de la 3 la 7 ani; la alin. (4) – de la 4 la 8 ani; la alin. (5) – de la 6 la 10 ani; la alin. (6) – de la 7 la 12 ani;
- **anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.**

Răspundere penală prevăzută la **art. 264<sup>1</sup> Cod penal** are următoarele sancțiuni:

- **muncă neremunerată în folosul comunității** de la 200 la 240 de ore;

- **închisoare** de până la 1 an;
- **anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.**

Sancțiunile respective, în primul rând, au ca scop prevenirea comiterii acestui tip de infracțiuni, ele sunt aplicate pentru a reeduca infractorul și a preveni recidiva.

Pedeapsa sub forma **închisorii** este prevăzută de art. 70 Cod penal, care presupune privarea de libertate a persoanei prin izolarea impusă acesteia de mediul normal de viață și plasarea ei în penitenciar, regimul căruia este dispus de instanța de judecată, această sancțiune fiind cea mai aspră pentru asemenea infracțiuni.

**Munca neremunerată în folosul comunității** este sancțiune penală cât și contravențională, supravegherea executării ei este realizată de către Inspectoratul Național de Probațiune. Munca neremunerată în folosul comunității poate fi aplicată numai în calitate de pedeapsă principală în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal. Această sancțiune are scop educativ deoarece conform instrucțiunilor Inspectoratului Național de Probațiune principalele obiective unde sunt repartizate persoanele pentru executarea pedepsei sunt: spitalele unde ajung victimele accidentelor rutiere, cimitirele, inspectoratele de poliție. Executarea pedepselor în aceste obiective are o influență psiho-emoțională asupra condamnatului care să conștientizeze gravitatea acțiunilor lor și să prevină repetarea acestui comportament ilegal.

**Amenda** în conformitate cu alin. (1) art. 64 CP al RM, este o sancțiune pecuniară ce se aplică de către instanța de judecată în cazurile și în limitele prevăzute de Codul penal. Deci, amenda este o restrângere a drepturilor patrimoniale ale condamnatului, care se manifestă în reducerea patrimoniului său. În prezent, amenda este una dintre cele mai răspândite tipuri de pedepse, atât în legile penale, cât și în practica judecătorească, în majoritatea jurisdicțiilor lumii. Mărimea amenzii trebuie stabilită în așa mod ca să nu-l pună pe infractor în situația de a nu-și îndeplini îndatoririle privitoare la întreținerea, educarea, învățarea persoanelor față de care are asemenea obligațiuni legale.

**Anularea dreptului de a conduce mijloace de transport** se aplică ca pedeapsă complementară conducătorilor auto care comit infracțiunile incriminate la art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal.

**Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport**, la fel pedeapsă complementară, constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice pe un termen de la 1 la 5 ani.

Consacrarea legislativă a pedepselor complementare „privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport” și „anularea dreptului de a conduce mijloace de transport” a avut drept scop principal prevenirea cazurilor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și de producere a accidentelor în trafic.

Conducerea mijloacelor de transport sub influența băuturilor alcoolice, reprezintă o încălcare serioasă a legii în multe țări din lume, indiferent ce parere ar avea locuitorii lor despre aceasta. În multe țări acest comportament se pedepsește cu

închisoare sau amenzi uriașe, se anulează permisul auto. Conducerea în stare de ebrietate crește în mod dramatic probabilitatea de a face un accident sau de a ucide, de a lăsa cu sechele pentru toată viața sau de a răni un alt partener de trafic sau pieton.

Nu există norme europene în materie de circulație și siguranță rutieră. Totuși, unele reguli **se aplică în toate țările UE**, printre care:

- utilizarea centurii de siguranță în toate vehiculele, inclusiv în autocare și microbuze;
- echiparea autoturismelor și camionetelor cu scaune speciale pentru copii;
- neutilizarea telefonului mobil fără un dispozitiv hands-free de către conducătorii auto.

Țările UE **au reguli diferite** în multe alte aspecte, cum ar fi:

- nivelul maxim al alcoolemiei (în unele țări acesta trebuie să fie zero);
- limitele de viteză pentru anumite tipuri de drumuri și vehicule;
- echipamentele de siguranță obligatorii în autoturisme și pentru bicicliști;
- utilizarea obligatorie a luminilor de zi și/sau a cauciucurilor de iarnă;
- circulația pe partea stângă (în Cipru, Irlanda și Malta).

Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și pentru a reduce numărul de victime, țările din UE fac schimb de informații cu privire la încălcarea regulilor de circulație.

În **Luxemburg**, infracțiunile privind circulația rutieră sunt reglementate în Codul rutier în care sunt menționate, între altele, infracțiunile legate de consumul de alcool, de viteză și de comportamentul în caz de accident. Legea prevede, de asemenea, cazul semnelor vizibile ale stării de ebrietate. Astfel, dacă persoana are un nivel de alcool în sânge sub 0,5 g/l, dar prezintă semne vizibile de ebrietate, va fi tratată ca având un nivel al alcoolului în sânge de cel puțin 0,5 g/l, iar sancțiunea va fi o amendă sau o pedeapsă cu închisoarea.

În mod similar, dacă nivelul alcoolului în sânge este între 0,5 și 1,2 g/l, dar există semne vizibile de ebrietate, măsurile vor fi aplicate ca în situația când nivelul alcoolului în sânge ar fi de cel puțin 1,2 g/l, iar sancțiunea aplicată va fi amendă conform veniturilor persoanei, interzicerea conducerii unui vehicul (provizorie, definitivă, retragerea imediată a permisului de conducere) sau confiscarea mijlocului de transport.

Pedepsele pentru comiterea acestor tipuri de infracțiuni sunt: închisoare, amendă, interzicerea conducerii unui vehicul (provizorie, definitivă, retragerea imediată a permisului de conducere) sau confiscarea, ele diferă în funcție de gravitatea infracțiunii. Conducerea autovehiculelor sub influența alcoolului poate antrena pedepse privative de libertate, de la 8 zile la 3 ani și amenzi de la 145 euro (pentru valori între 0,5‰ și 0,8‰) până la 10.000 euro (pentru valori peste 1.2‰).

În **Franța** este aplicată, în funcție de alcoolemie, confiscarea mijlocului de transport care este o sancțiune aplicată de către un judecător în urma comiterii unei

infracțiuni grave. Aceasta este o sancțiune suplimentară care se adaugă altor pedepse (amendă, suspendarea sau anularea permisului de conducere etc.).

Începând cu data de 18 septembrie 2018, prefectii au posibilitatea de a impune șoferilor verificați cu alcoolemie penală, adică cu o valoare de 1,8 mg/l, instalarea unui test alcool interlock în locul suspendării permisului de conducere, pe o perioadă de maximum 6 luni până ce instanța va decide pedeapsa. Ulterior, la prezentarea în instanță, judecătorul poate prelungi această hotărâre cu maximum 5 ani. Această a doua șansă nu este posibilă pentru recidiviști.

**Italia**, la fel, are o reglementare privind confiscarea mijlocului de transport în cazul conducerii în stare de ebrietate, atunci când se constată un conținut de alcool din sânge mai mare de 1,5 grame pe litru. În asemenea situație, poate fi dispusă și privarea de libertate, amendă, suspendarea permisului de conducere. Prin lege, de fapt, este posibil să se evite confiscarea mijlocului de transport prin acceptarea de către condamnat a muncii în folosul comunității stabilită de instanța de judecată.

Pentru săvârșirea acestor infracțiuni pedepsele sunt:

- pentru o concentrație alcoolică între 0,5 - 0,8 g/l – amendă administrativă între 500 euro și 2000 euro, și suspendarea permisului de conducere pe o perioadă cuprinsă între 3 luni și 6 luni;

- pentru o concentrație alcoolică între 0,8 - 1,5 g/l – (infracțiune) și se pedepsește cu amendă între 800 euro și 3200 euro, arestare pe o perioadă de până la 6 luni și suspendarea permisului de conducere pe o perioadă de la 6 luni la 1 an;

- pentru o concentrație alcoolică superior de 1,5 g/l – amendă între 1500 euro și 6000 euro, arestare pe o perioadă de la 6 luni la 1 an și suspendarea permisului de conducere de 1 an la 2 ani (perioada de suspendare se dublează dacă autovehiculul aparține unei alte persoane decât conducătorului). În cazul în care șoferul este proprietarul vehiculului, acesta se confiscă. Dacă în decurs de 2 ani conducătorul auto recidivează, permisul de conducere se anulează;

- refuzul de a se supune testului în vederea stabilirii alcoolemiei se pedepsește cu amendă de la 1500 euro până la 6000 euro, arestare pe o perioadă cuprinsă între 6 luni și 1 an, și suspendarea permisului de conducere pentru o perioadă cuprinsă între 1 an și 2 ani (perioada de suspendare se dublează dacă autovehiculul aparține unei alte persoane decât conducătorului). În cazul în care șoferul este proprietarul vehiculului, acesta se confiscă. Dacă în decurs de 2 ani conducătorul auto este condamnat din nou pentru această infracțiune, permisul de conducere se anulează.

Consumul băuturilor alcoolice este strict interzis conducătorilor profesioniști, tinerilor sub 21 de ani și începătorilor, cărora nu le este permisă nici concentrația alcoolică de la 0 la 0,4 g/l.

Pedepsele se măresc cu o valoare cuprinsă între o treime și o jumătate dacă conducerea autovehiculului în stare de ebrietate are loc în intervalul de timp cuprins între orele 22 și 7 dimineața.

În **Danemarca**, nivelul maxim admis de alcool în sânge este de 0,5‰. Dacă nivelul de alcool în sânge este de la 0,5 la 2,0‰, amenda se calculează prin



înmulțirea venitului net lunar la promile în sânge; peste 2,0‰, se sancționează cu privarea de dreptul de a conduce vehicule. Indiferent de cantitatea de alcool în sânge, la conducerea într-o manieră periculoasă, se aplică aceeași pedeapsă. Dacă o persoană pe parcursul a 3 ani a condus mijloace de transport de trei ori în stare de ebrietate, riscă confiscarea mijlocului de transport și pedeapsa cu închisoare.

În **Polonia** legile legate de alcoolul la volan se aplică și bicicliștilor, 50% dintre sentințele de condamnare la închisoare pentru exces de alcool în sânge sunt emise în privința acestora. Pentru mai mult de 0,02 mg/l alcool în sânge se aplică pedeapsa de o lună închisoare cu interzicerea dreptului de a conduce mijloace de transport timp de 3 ani, iar peste 0,05 mg/l se interzice șofatul pe o perioadă de până la 10 ani cu condamnarea până la 2 ani închisoare.

În **Statele Unite ale Americii** există multe diferențe subtile între legile ce guvernează conducerea mijloacelor de transport sub influența băuturilor alcoolice în diferite state americane, dar aproape toate se concentrează în jurul următoarelor reguli de bază:

- chiar și pentru o singură abatere este necesară participarea la cursuri obligatorii de educație rutieră;
- de obicei, după cea de-a două abatere, se aplică pedeapsa închisorii;
- confiscarea vehiculului;
- suspendarea permisului.

În **Hong Kong** dacă se stabilește conducătorului auto 0,05 mg/l alcool în sânge i se aplică amendă, închisoare până la 3 ani, plus puncte de penalizare și obligația de a participa la ore de instruire auto.

Astfel, se observă că în majoritate legislațiilor nominalizate mai sus, confiscarea specială vine ca o măsură excepțională aplicată în mare pentru recidiva consumului de alcool la volan sau pentru o stare de ebrietate avansată, de asemenea această măsură este impusă și pentru lupta cu vitezomanii, unde în mai multe legislații încălcarea limitei de viteză peste un anumit prag atrage confiscare specială a mijlocului de transport.

### **Caracteristica componentelor de infracțiuni comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal**

Fapta prejudiciabilă prevăzută de legea penală trebuie să fie săvârșită cu vinovăție pentru a fi considerată infracțiune. Altfel spus, făptuitorul poate fi tras la răspundere penală doar pentru fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile în privința cărora a fost stabilită vinovăția lui.

În Partea specială a Codului penal al Republicii Moldova, componentele de infracțiuni sunt grupate în capitole, în funcție de obiectul juridic generic. Așadar, obiectul juridic generic reprezintă factorul unificator pentru un grup de infracțiuni

prevăzute de un anumit capitol al Părții speciale a Codului sus numit. Astfel, Capitolul XII din Codul penal al Republicii Moldova reglementează infracțiunile din domeniul transporturilor.

Într-o altă ordine de idei, se evidențiază că componența infracțiunii este alcătuită dintr-un sistem complex de elemente constitutive, printre care se enumeră: obiectul, latura obiectivă, subiectul și latura subiectivă. Celor patru elemente constitutive le corespund anumite semne, ce caracterizează aceste elemente constitutive.

Obiectul infracțiunii reprezintă elementul constitutiv al oricărei infracțiuni, el permite disocierea ilicitului penal de ilicitul non-penal, precum și caracterizează în mod clar gradul de pericol social al infracțiunii. Nu în ultimul rând, obiectul are o semnificație decisivă pentru relevare caracterului pericolului social al infracțiunii comise, constituind cel mai relevant criteriu de calificare și de sistematizare a normelor penale.

Reieșind din denumirea capitolului nominalizat, **obiectul juridic generic** al infracțiunii prevăzute la **art. 264 Cod penal** îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport. Obiectul juridic special al acestei infracțiuni are un caracter complex. Acest obiect include două componente: obiectul juridic principal și obiectul juridic secundar.

**Obiectul juridic principal** îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea circulației rutiere sau a exploatării mijloacelor de transport. Securitatea circulației rutiere se exprimă în starea de lucruri condiționată de conducerea mijloacelor de transport, care asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere ce presupun încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea medie sau gravă ori decesul unei sau mai multor persoane. Securitatea exploatării mijloacelor de transport se exprimă în starea de lucruri condiționată de respectarea de către persoana care conduce mijlocul de transport a cerințelor tehnice de utilizare a acestuia, ceea ce asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea medie sau gravă ori decesul unei sau mai multor persoane.

**Obiectul juridic secundar** al infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal îl constituie relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

**Obiectul juridic special** îl formează relațiile sociale referitoare la o valoare socială individuală, vătămate de o infracțiune distinctă prevăzută de o normă din Codul penal al Republicii Moldova. Stabilirea acestui obiect este importantă din mai multe considerente:

- 1) contribuie la calificarea exactă a faptei care are respectivul obiect juridic special;
- 2) permite conturarea sferei de aplicare a normei penale care apără un astfel de obiect;

3) ajută la stabilirea conținutului obiectului material și al urmărilor prejudiciabile ale infracțiunii care aduce atingere respectivului obiect juridic special etc.

Fapta prejudiciabilă descrisă în art. 264 Cod penal presupune încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Pentru a fi corectă calificarea faptei prevăzute la articolul indicat trebuie să se ia în considerare atât valorile și relațiile sociale ce reprezintă fapta prejudiciabilă, cât și valorile și relațiile sociale ce reprezintă urmările prejudiciabile. Lezarea vieții sau sănătății persoanei este ceea ce conferă caracter de infracțiune încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Așadar, securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport sunt interdependente și se completează reciproc, formând o valoare socială binară apărută împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal.

Astfel, securitatea exploatării mijloacelor de transport, privită drept componentă a valorii sociale apărute în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal, se exprimă în starea de lucruri condiționată de respectarea de către persoana care conduce mijlocul de transport a cerințelor tehnice de utilizare a acestuia, ceea ce asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea medie sau gravă ori decesul unei sau mai multor persoane.

Aceste două componente ale valorii sociale apărute în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal – securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport – sunt legate una de alta.

Cele două componente ale valorii sociale apărute în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal sunt:

- 1) sănătatea persoanei;
- 2) viața persoanei.

Articolul 264 Cod penal apără sănătatea oricărei persoane, indiferent de particularitățile ce o caracterizează. Fiecare persoană poate beneficia de protecția acestui reglementări: atât o persoană bolnavă, cât și o persoană complet sănătoasă.

Viața persoanei, privită drept componentă a valorii sociale apărute în plan secundar împotriva infracțiunilor nominalizate, constituie acea formă de existență a persoanei care îi permite să participe la relațiile sociale. În ipoteza unei pluralități de victime cărora li se vatămă sănătatea și, respectiv, care sunt lipsite de viață, infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal nu sunt progresive una față de cealaltă. Or, vătămarea sănătății și, respectiv, lipsirea de viață nu presupun etape în producerea aceleiași urmări prejudiciabile. Acestea reprezintă urmări prejudiciabile diferite. Pluralitatea de urmări prejudiciabile implică pluralitatea de infracțiuni.

În literatura de specialitate, autorul S. Brînză menționează, că la baza clasificării infracțiunilor trebuie pus nu orice obiect juridic, chiar fiind foarte important, căruia prin infracțiune i-a fost cauzată atingere. La baza clasificării trebuie puse numai acele valori și relații sociale care sunt supuse ineluctabil

pericolului de vătămare în rezultatul unei anumite activități infracționale și care sunt luate în mod special sub ocrotirea legii penale.

Totodată, **obiectul juridic generic** al infracțiunilor prevăzute la **art.264<sup>1</sup> Cod penal** îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

**Obiectul juridic special** al infracțiunilor prevăzute la **alin. (1) art. 264<sup>1</sup> Cod penal**, îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport să conducă în stare de ebrietate.

Obiectul juridic principal al infracțiunii stipulate la **alin. (2) art. 264<sup>1</sup> Cod penal**, 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, iar obiectul juridic secundar al infracțiunii menționate îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei, obiectul material - corpul persoanei.

Obiectul juridic special al infracțiunii prevăzute la **alin. (3) art.264<sup>1</sup> Cod penal** 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 și/sau testarea antidrog, 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 reprezintă unul dintre elementele constitutive ale infracțiunii. Indiferent dacă infracțiunea este formală sau materială, latura ei obiectivă include ca semn constitutiv fapta prejudiciabilă. Acest semn se referă la manifestarea exterioară a infracțiunii, la comportamentul făptuitorului care se concretizează în acțiune sau inacțiune.

**Latura obiectivă** a infracțiunii prevăzută la **art. 264 Cod penal** poate avea următoarea structură:

- 1) fapta prejudiciabilă care constă în acțiunea sau inacțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) urmările prejudiciabile, care se exprimă după caz în: a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății (alin. (1) sau alin. (2)); b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății ori decesul unei persoane (alin. (3) sau alin. (4)); c) decesul a două sau mai multor persoane (alin. (5) sau alin. (6));
- 3) legătura cauzală;
- 4) mijlocul de săvârșire a infracțiunii.

Totodată, legiuitorul a învederat, că imputarea încălcării regulilor de exploatare a mijloacelor de transport, poate fi adusă doar unei persoane care conduce mijlocul de transport. Astfel, încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport este

de neconceput, decât în legătură cu conducerea mijlocului de transport de către aceeași persoană.

În contextul infracțiunii analizate, fapta prejudiciabilă poate consta nu doar în acțiunea sau inacțiunea de încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport, încălcarea regulilor de securitate a circulației este cealaltă modalitate a acțiunii (inacțiunii) prejudiciabile.

Infracțiunea prevăzută la art. 264 Cod penal este o infracțiune materială, ea se consideră consumată din momentul producerii uneia din următoarele urmări prejudiciabile: a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății ori decesul persoanei; c) decesul a două sau a mai multor persoane.

Gradul de gravitate a urmărilor prejudiciabile se ia în considerație la calificarea faptei, și respectiv, la răspunderea făptuitorului. În sensul alineatelor (3) și (4) a art. 264 Cod penal, urmează a fi făcută individualizarea pedepsei, din motiv că aceste stipulări presupun nu o urmare prejudiciabilă, dar două (având un caracter alternativ): 1) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; 2) decesul unei persoane. De asemenea, individualizarea pedepsei urmează a se face în cazul prevăzut la alin. (5) sau alin. (6) a art. 264 Cod penal, în această situație criteriul de individualizare este numărul de victime decedate.

Totodată, încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a determinat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute de câteva alineate ale art. 264 Cod penal, dar reprezentând aceeași infracțiune, trebuie calificată, ținând cont de prevederile art. 117 Cod penal, conform celui alineat al articolului respectiv care prevede o pedeapsă mai aspră.

Infracțiunea prevăzută la art. 264 Cod penal nu este susceptibilă de etape ale activității infracționale, întrucât făptuitorul poate să manifeste doar imprudență față de urmările prejudiciabile, infracțiunea analizată nu poate avea nici etapă de pregătire, nici etapă de tentativă.

Legătura causală trebuie să se stabilească între fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile. În majoritatea cazurilor, stabilirea legăturii cauzale – în timpul urmăririi penale și al examinării cauzei în judecată – nu prezintă dificultăți. De asemenea, este necesar să se stabilească faptul, că urmările prejudiciabile au survenit anume datorită încălcării de către făptuitor a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Dacă urmările prejudiciabile, specificate la art. 264 Cod penal, s-ar fi produs oricum, indiferent dacă făptuitorul respecta sau nu regulile corespunzătoare, cauza unor asemenea urmări trebuie căutată nu în acțiunea (inacțiunea) făptuitorului, ci în alte circumstanțe. Printre particularitățile legăturii cauzale ce caracterizează infracțiunea prevăzută la art. 264 Cod penal se numără și aceea că în unele cazuri ea poate avea un caracter complex. În comparație cu alte infracțiuni, unde legătura causală este o una nemijlocită dintre fapta și urmările prejudiciabile, în cazul infracțiunii analizate, acțiunea (inacțiunea) făptuitorului poate fi mediată de faptele altor persoane (conducătorul unui alt mijloc de transport,

victima, pietonul, pasagerul etc.), persoane care sunt implicate, într-un mod sau altul, în accidentul rutier. Însă, nu trebuie de înțeles că, în toate cazurile, implicarea victimei în accidentul rutier îl absolvă pe conducătorul mijlocului de transport de răspunderea penală. Este posibil ca urmările prejudiciabile produse să se afle în legătură causală atât cu fapta victimei, cât și cu fapta conducătorului mijlocului de transport. Fiecare din persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru culpa proprie. Cel mult dacă există vinovăția victimei, aceasta urmează a fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale și la stabilirea despăgubirilor legale.

În concluzie putem menționa, că legătura causală în cazul infracțiunii prevăzute la art. 264 Cod penal este prezentă dacă: 1) încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a precedat producerea urmărilor prejudiciabile; 2) încălcarea respectivă a fost cauza necesară a producerii urmărilor prejudiciabile; 3) încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a creat un pericol real de producere a urmărilor prejudiciabile; 4) încălcarea respectivă a transformat posibilitatea producerii urmărilor prejudiciabile în realitate.

Un alt semn al laturii obiective a infracțiunii analizate este mijlocul de săvârșire a infracțiunii, care îl reprezintă mijlocul de transport.

Potrivit art. 132 Cod penal, prin „mijloace 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.

Prin toate semnele sale – principale și secundare – latura obiectivă a infracțiunii caracterizează aspectul exterior al infracțiunii. Locul săvârșirii infracțiunii face parte din rândul semnelor secundare ale laturii obiective a infracțiunii.

În cazul infracțiunilor prevăzute la **art. 264 Cod penal** al Republicii Moldova, locul săvârșirii determină limitele spațiale de acțiune a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Ca urmare, pentru a determina într-un caz concret dacă poate fi aplicat art. 264 Cod penal, este necesar a determina limitele spațiale de acțiune a regulilor concrete de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care sunt încălcate de către subiect. De regulă, astfel de limite spațiale sunt indicate în actul normativ care conține regulile respective de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Locul în care acționează regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiect, reprezintă locul comiterii de către acest subiect a uneia dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal.

Astfel, locul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art. 264 Cod penal trebuie să îndeplinească trei condiții:

1) în acest loc acționează actele normative la care face referire art. 264 Cod penal;

2) aceste acte normative conțin reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport;

3) subiectul încalcă astfel de reguli.

În ce privește latura obiectivă a infracțiunii specificate la **art. 264<sup>1</sup> Cod penal**:

- la **alin. (1)**, 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 stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Cerința esențială pentru întregirea faptei prejudiciabile prevăzute la alin. (1) art. 264<sup>1</sup> Cod penal 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 stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Noțiunea „stare de ebrietate” și „stare de ebrietate cu grad avansat” sunt noțiuni juridice, avându-și suportul normativ chiar în textul legii penale. Astfel, în conformitate cu alin. (1) art. 134<sup>12</sup> Cod penal, prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare. Potrivit aceluiași articol prin stare de ebrietate alcoolică cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l, iar prin stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.

Infracțiunea prevăzută la alin. (1) art. 264<sup>1</sup> Cod penal 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 stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Pentru calificarea acțiunii conform art. 264<sup>1</sup> alin. (1) Cod penal, nu are importanță dacă s-au produs ori nu urmări prejudiciabile.

- la **alin. (2)**, latura obiectivă 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, având 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 mai multor persoane);

3) legătura causală dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile.

În esență, acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport constă în eliberarea permisiunii – verbale sau scrise – pentru deplasarea mijlocului de transport, predarea trebuie să fie voluntară. Circumstanțele faptice, în care s-a produs predarea mijlocului de transport, nu influențează calificarea infracțiunii prevăzute la

alin. (2) art. 264<sup>1</sup> Cod penal (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.

Infrațiunea prevăzută la alin. (2) art. 264<sup>1</sup> Cod penal este o infrațiune materială, ea presupune obligatoriu producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 Cod penal.

- la **alin. (3)**, latura obiectivă se exprimă în fapta prejudiciabilă, concretizată, după caz, în acțiune sau inacțiune. Fapta prejudiciabilă cunoaște trei modalități normative cu caracter alternative, care se reduc la respingerea – expresă sau tacită – a efectuării testării alcooloscopice și/sau testării antidrog, a examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și naturii ei sau a recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen medical. Refuzul presupune respingerea expresă; împotrivirea implică respingerea expresă, însoțită de opunerea de rezistență nonviolentă; eschivarea presupune respingerea tacită.

Este important de reținut, că aplicarea răspunderii penale conform alin. (3) art. 264<sup>1</sup> Cod penal este de neconceput în lipsa situației-premisă. Chiar dacă conducătorul mijlocului de transport se află în stare de ebrietate, fără preexistența solicitării agentului de circulație, nu există, pentru ultimul obligația de a se supune, din proprie inițiativă, testării alcooloscopice, antidrog, examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen.

Infrațiunea respectivă este o infrațiune formală, ea se consideră consumată din momentul săvârșirii faptei prejudiciabile, în oricare din modalitățile sale normative.

Prin latura subiectivă a infrațiunii se înțelege atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta săvârșită și urmările ei, motivul și scopul infrațiunii. Atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta săvârșită și urmările ei reprezintă vinovăția – semn obligatoriu al laturii subiective a infrațiunii. Potrivit alin. (1) al art. 14 Cod penal, pentru a fi considerată infrațiune, fapta prejudiciabilă prevăzută de legea penală trebuie să fie săvârșită cu vinovăție. Altfel spus, făptuitorul poate fi tras la răspundere penală doar pentru fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile în privința cărora a fost stabilită vinovăția lui.

În privința *laturii subiective* se menționează, că în cazul infrațiunilor prevăzute la **art. 264 Cod penal**, conținutul vinovăției include intenția sau imprudența față de fapta prejudiciabilă și doar imprudența față de urmările prejudiciabile exprimate în vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății. Pot fi identificate două caracteristici ale infrațiunilor prevăzute la articolul indicat, care lasă o amprentă specifică asupra conținutului vinovăției celui care comite aceste infrațiuni:



1) fapta prejudiciabilă constă în încălcarea unor reguli stabilite de norme din afara legislației penale;

2) în lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă ar trebui să atragă răspundere contravențională.

Conform art. 19 Cod penal, infracțiunea săvârșită cu două forme de vinovăție se consideră intenționată. Această concluzie este determinată de circumstanța că făptuitorul manifestă intenție față de urmările primare. Așa cum intenția este comparativ mai gravă decât imprudența, este firesc ca, în ansamblu, infracțiunea săvârșită cu două forme de vinovăție să fie considerată infracțiune intenționată.

Interpretarea art. 18 Cod penal arată că infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal se consideră săvârșite cu încredere exagerată dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, le-a săvârșit dându-și seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, a prevăzut producerea vătămării medii sau grave a integrității corporale sau a sănătății ori a decesului unei sau mai multor persoane, dar a considerat în mod ușuratic că aceste urmări vor putea fi evitate. În mod evident, considerarea în mod ușuratic că producerea vătămării medii sau grave a integrității corporale sau a sănătății ori a decesului unei sau mai multor persoane va putea fi evitată (caracteristică pentru încrederea exagerată) se deosebește de admiterea, în mod conștient, a survenirii acestor urmări (caracteristică pentru intenția indirectă).

În cazul încrederii exagerate, sunt depuse eforturi pentru a preîntâmpina producerea vătămării medii sau grave a integrității corporale sau a sănătății ori a decesului unei sau mai multor persoane, din care cauză nu poate fi considerată pozitivă atitudinea persoanei, care conduce mijlocul de transport, față de producerea unor asemenea urmări. Este cunoscut că încrederea exagerată este comparativ mai periculoasă sub aspect social decât neglijența, în cazul căreia persoana care conduce mijlocul de transport a săvârșit infracțiunea fără a-și da seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, fără a prevedea producerea vătămării medii sau grave a integrității corporale sau a sănătății ori a decesului unei sau mai multor persoane, deși trebuia și putea să o prevadă. Deosebirea neglijenței de încrederea exagerată are importanță pentru individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal.

Astfel, se poate stabili, că în esență, infracțiunile, prevăzute la art. 264 Cod penal, trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență, însă în cazul producerii unui accident rutier, vinovăția făptuitorului nu înseamnă automat că victima este nevinovată, tot așa cum vinovăția victimei nu reprezintă nevinovăția făptuitorului. Există posibilitatea ca atât făptuitorul, cât și victima să fie vinoveți în comiterea infracțiunii, la fel cum doar una din aceste persoane să fie culpabilă de comiterea accidentului rutier.

Latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la **alin. (1) art. 264<sup>1</sup> Cod penal** se caracterizează prin intenție directă, astfel, 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 stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

La **alin. (2)** al aceluiași articol latura subiectivă se caracterizează prin intenție față de fapta prejudiciabilă și imprudență față de urmările prejudiciabile. Făptuitorul trebuie să manifeste bună-știință față de fapta prejudiciabilă.

Latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la **art. 264<sup>1</sup> alin. (3) Cod penal** se caracterizează prin intenție directă, astfel, 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 și/sau testarea antidrog, 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.

Potrivit art. 21 Cod penal, prin „subiect al infracțiunii” se înțelege doar persoana care săvârșește infracțiunea.

**Subiect** al infracțiunii prevăzute la **art. 264 Cod penal** este persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii faptei a atins vârsta de 16 ani. Subiectul mai trebuie să aibă calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport. Conducerea mijlocului de transport este acea operație tehnică prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit scopurilor urmărite de ea. Deplasarea mijlocului de transport reprezintă aflarea acestuia în mișcare. Cât timp mijlocul de transport nu a pornit, nu se poate vorbi despre o conducere a acestuia. Totodată se reține existența unei activități de conducere, în condiții ilegale, atunci când conducătorul a fost găsit în timp ce staționa cu mijlocul de transport, însă din probele administrate rezultă neîndoielnic că mai înainte de a se fi oprit, el a condus mijlocul de transport în acele condiții. Astfel, calitatea cerută subiectului în art. 264 Cod penal este determinată de natura activității pe care o efectuează persoana (conducerea unui mijloc de transport), iar nu de existența unei abilități pentru desfășurarea acestei activități.

Totodată, în literatura de specialitate se menționează, că lipsa permisului de conducere nu poate servi temei pentru liberarea făptuitorului de răspundere penală, la calificarea faptelor conform art. 264 Cod penal nu contează nici dacă făptuitorul este sau nu proprietar al mijlocului de transport, nici dacă l-a răpit sau dacă proprietarul i-a predat sau nu conducerea mijlocului de transport.

În ce privește subiectul infracțiunii prevăzute la **art. 264<sup>1</sup> Cod penal**:

- la **alin. (1)**, acesta este persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani, având calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport și deține permis de conducere și nefiind privată de dreptul de a conduce mijloace de transport;

- la **alin. (2)** - persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani, având calitatea specială de conducător sau posesor al mijlocului de transport care e predat pentru conducere unei alte persoane care se află în stare de ebrietate;

- la **alin. (3)** - persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a împlinit vârsta de 16 ani, având o dublă calitate specială: 1) conducător al mijlocului de transport; 2) persoană care deține permis de conducere și care nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport;

- la **alin. (4)** – făptuitorul nu deține permis de conducere sau este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport.

În sensul acestei norme, subiectul nu deține permis de conducere atunci când el nu există, și nu lipsa temporară, de moment, a acestuia.

Totodată, referitor la faptul, că subiectul este privat de dreptul de a conduce mijlocul de transport, se are în vedere că acesta se află în perioada în care execută pedeapsa prevăzută de art. 65 Cod penal sau sancțiunea contravențională stipulată de art. 35 Cod contravențional.

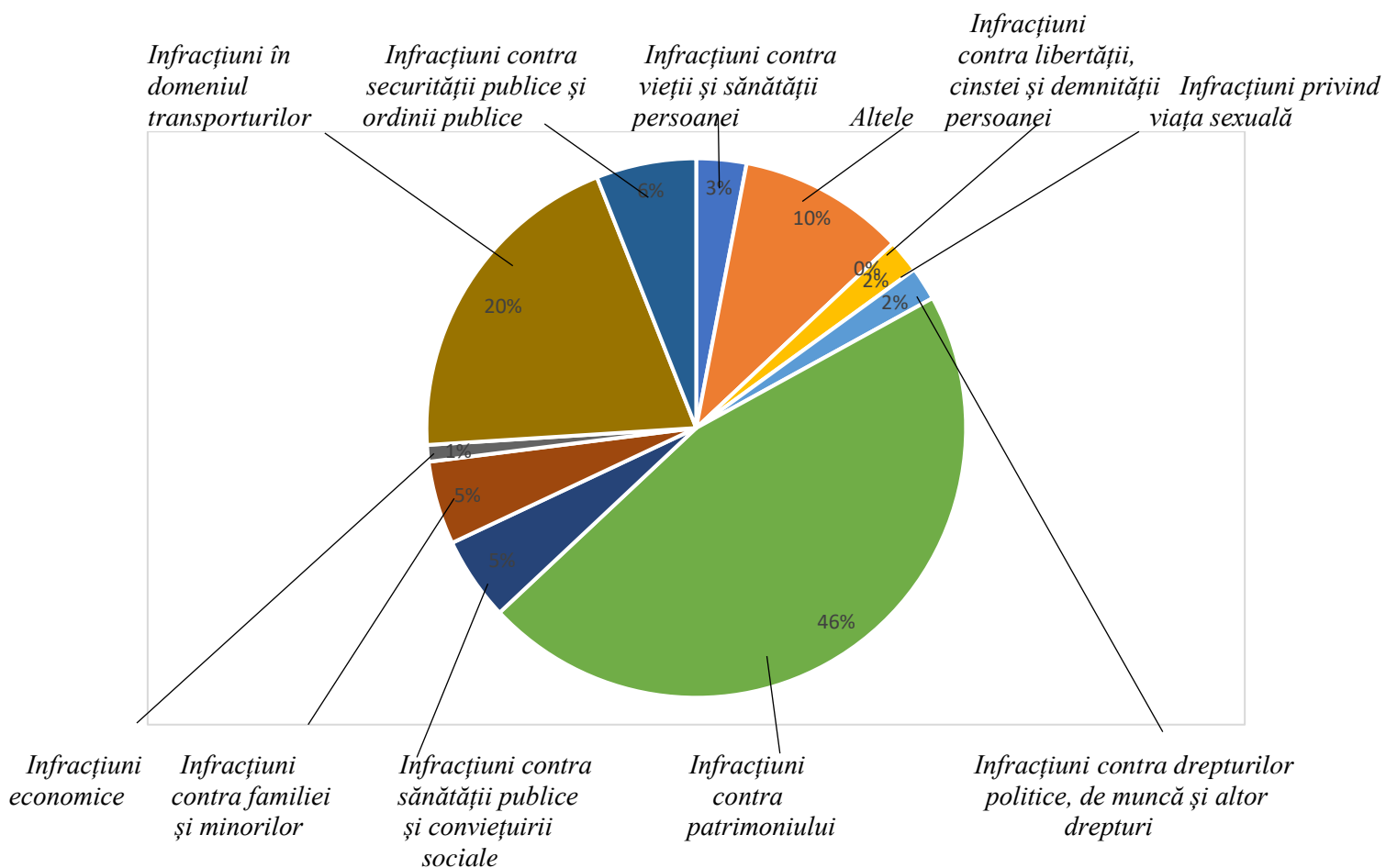
### **Nivelul săvârșirii infracțiunilor comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup>** **Cod penal în Republica Moldova în perioada raportată**

Potrivit informației Biroului Național de Statistică privind nivelul infracționalității în anul 2023, numărul infracțiunilor înregistrate este în scădere față de anul precedent.

Conform datelor Ministerului Afacerilor Interne, în anul 2023, pe teritoriul Republicii Moldova au fost înregistrate 21442 infracțiuni, dintre care 34,97% revenind municipiului Chișinău. Fenomenul infracțional a înregistrat o descreștere cu -10,2% comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

În perioada anului 2023 criminalitatea a înregistrat diminuare a infracțiunilor la toate categoriile, precum: excepțional de grave cu -18,1% (145/177), deosebit de grave cu -4,99% (381/401), grave cu -19,3% (2448/3035), mai puțin grave cu -6,94% (12635/13577) și ușoare cu -12,9% (5833/6699).

Din numărul total de infracțiuni, 46% (9826 infracțiuni) revin infracțiunilor patrimoniale, alte 20% (4233 infracțiuni) se atribuie celor în domeniul transporturilor, 6% (1223 infracțiuni) celor contra securității și ordinii publice, 5% (1099 infracțiuni) celor contra familiei și minorilor, 5% (1024 infracțiuni) contra sănătății publice și conviețuirii sociale.

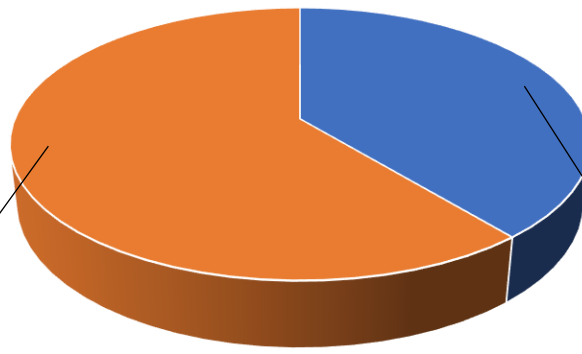


În cadrul activităților de urmărire penală și investigare a infracțiunilor, Poliția a reușit stabilirea autorilor în proporție de:

- 93,48 % pe cauzele în domeniul transporturilor;
- 84,14% pe cauzele contra drepturilor politice;
- 81,64% pe cauzele contra sănătății publice;
- 80,61% pe cauzele penale contra vieții și sănătății persoanelor;
- 79,34% pe cauzele contra familiei și minorilor;
- 73,43% pe cauzele contra securității publice.

Conform criteriului de divizare regională a infracționalității, se atestă că fenomenul infracțional este concentrat în mediul urban, în proporție de 61%.

## Divizarea regională a infracționalității

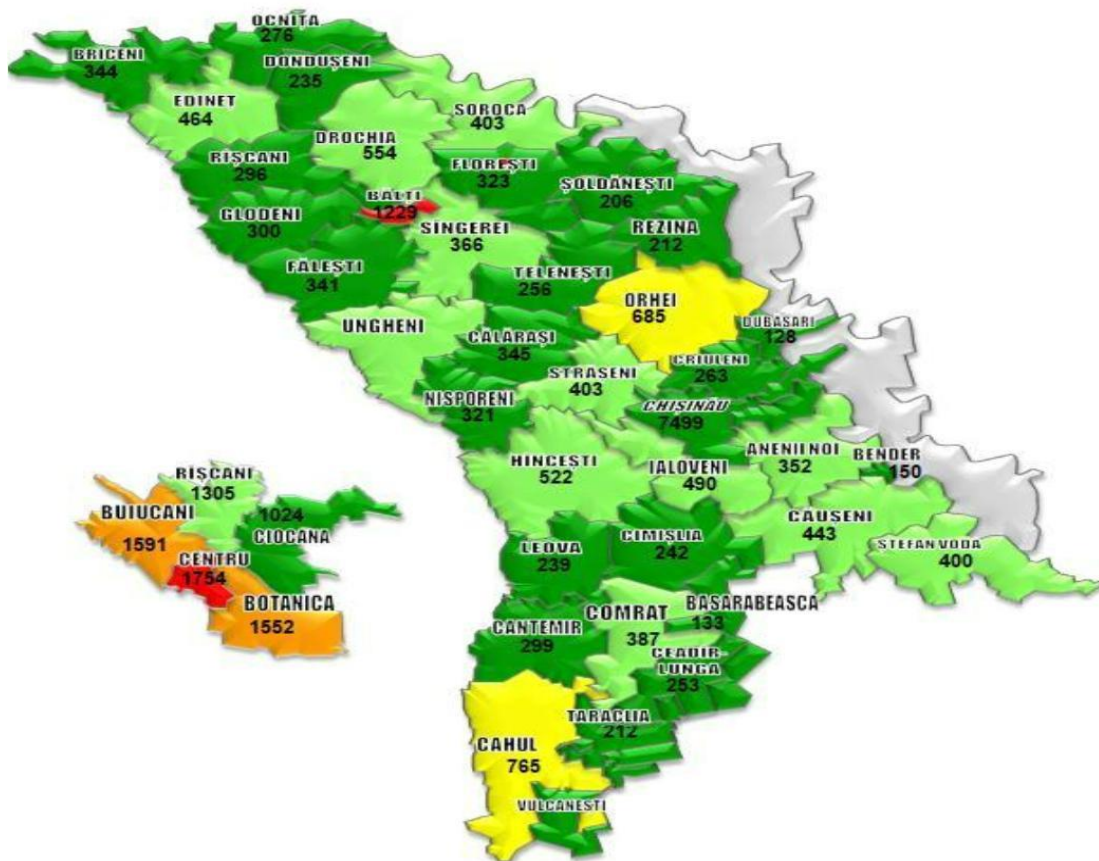


Mediul urban – 61 %

Mediul rural – 39 %

Pe criteriul regional, cele mai multe infracțiuni au fost înregistrate în mun. Chișinău – 7499, urmat de subdiviziunile regiunii Nord – 5131, Centru – 4671, Sud – 2733, DP UTA Găgăuzia – 786 și mun. Bender – 150 infracțiuni.

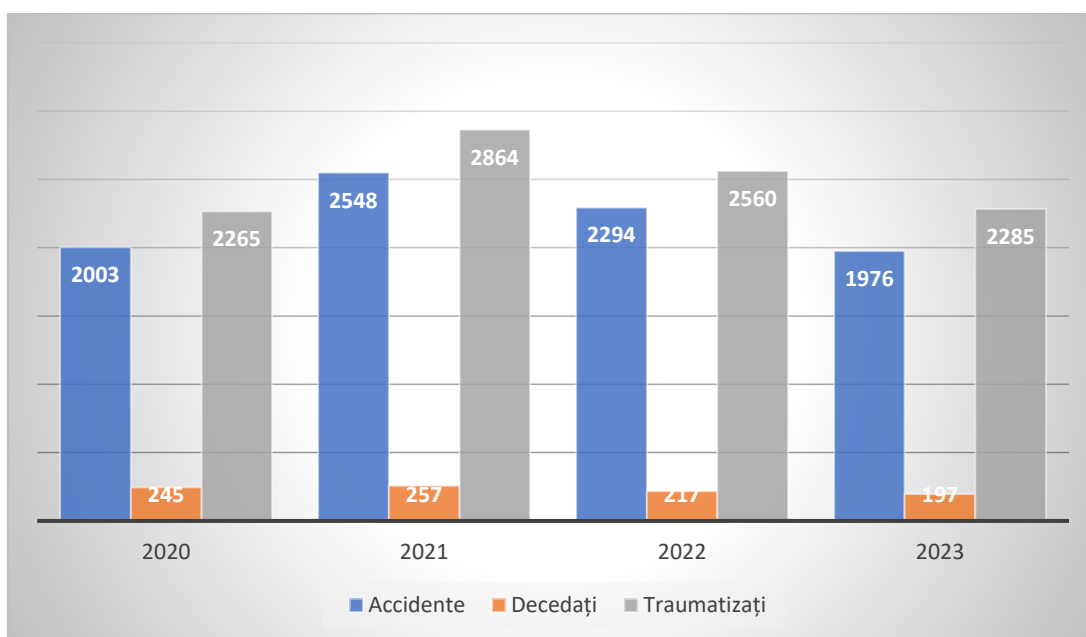
*Rata criminalității la nivel național* în perioada analizată, conform Recensământului Populației și al Locuințelor 2014, constituie 64,14 % infracțiuni la 10 mii locuitori.



Cele mai afectate unități administrativ-teritoriale din punct de vedere a ratei criminalității sunt municipiile Chișinău, Bălți, precum și raioanele Cahul, Orhei, Drochia, Hîncești, Ialoveni, Ungheni, Edineț, Căușeni, Soroca, Strășeni.

Conform informațiilor extrase din Sistemul informațional automatizat, în perioada de raport în comiterea infracțiunilor au fost stabilite 11246 persoane. Din numărul total de persoane care au săvârșit infracțiuni, 320 persoane au comis repetat careva infracțiuni. Totodată 202 persoane sunt străini și/sau persoane fără cetățenie.

În perioada anului 2023, au fost înregistrate 1976 (-13,86%) accidente în traficul rutier soldate cu consecințe grave, în care 197 (-9,21%) persoane au decedat și 2285 (- 10,74%) au fost traumatizate.



Evoluția situației accidentare în perioada anilor 2020-2023 are un caracter **descendent**, fiind înregistrată o **descreștere** cu:

- **1,3%** la numărul accidentelor în traficul rutier;
- **19,6%** la numărul persoanelor decedate;
- **0,9%** la numărul persoanelor traumatizate.

În mun. Chișinău au fost înregistrate 852 accidente rutiere cu consecințe grave sau 43,12% din numărul total înregistrat la nivel național. Pe parcursul a 12 luni ale anilor 2020-2023, numărul accidentelor rutiere soldate cu deces sau cu vătămarea medie sau gravă a integrității corporale sau a sănătății persoanei, a oscilat în limita mediei de cca 2205 accidente rutiere per perioada menționată.

Pe traseele naționale au fost comise 494 accidente rutiere, soldate cu 113 persoane decedate și 634 traumatizate. Cu risc sporit de producerea accidentelor

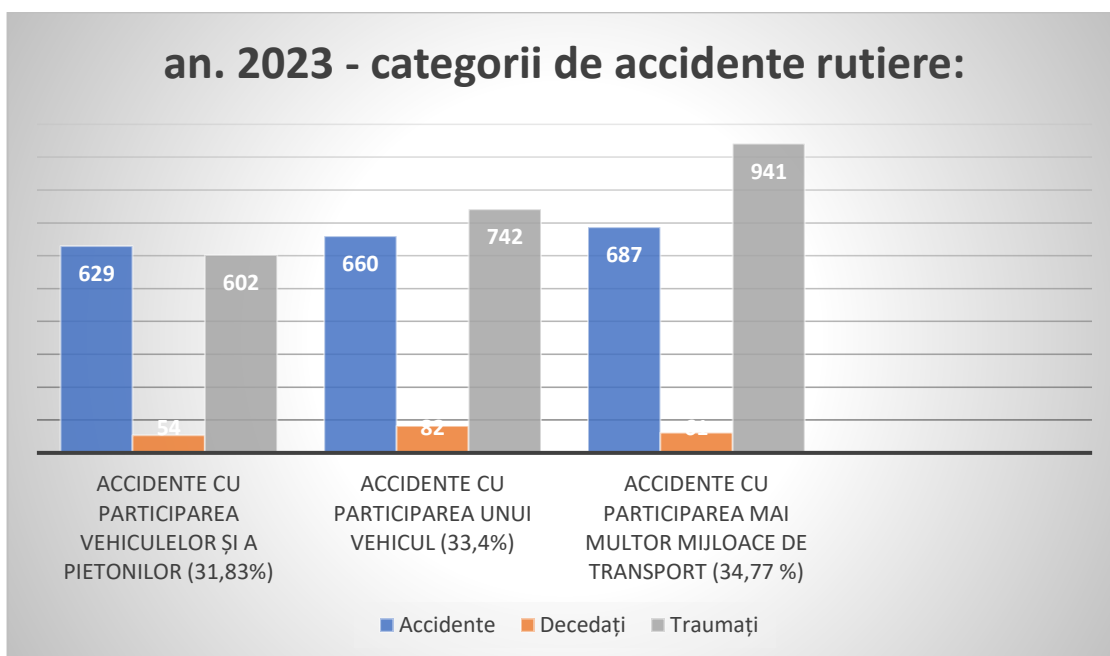
rutiere și consecințele acestora s-a dovedit a fi traseul republican R6 Chișinău – Orhei – Bălți, care a înregistrat 70 accidente soldate cu 17 persoane decedate și 108 persoane traumatizate.

Conform evaluărilor efectuate:

- 561 accidente rutiere (23,39%), din numărul total al accidentelor rutiere, s-au produs ca rezultat al neadaptării vitezei mijloacelor de transport la condițiile rutiere;
- 336 accidente rutiere (17%) – neacordării priorității pietonilor;
- 219 accidente rutiere (11,08%) – neacordării priorității altor vehicule;
- 196 accidente rutiere (9,92%) – neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers;
- 143 accidente rutiere (7,24%) – conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe;
- 113 accidente rutiere (5,72%) – nerespectarea distanței dintre vehicule.

În accidentele rutiere au fost implicați 427 minori (17,20% din numărul total de victime), din ei 17 minori au decedat, 296 traumatizați ușor, 83 traumatizați grav, iar 31 nu au suferit careva traumatisme. Totodată, 102 minori au fost calificați ca culpabili de producerea accidentelor rutiere.

Astfel, potrivit datelor statistice cu referire la cauza producerii accidentelor rutiere, viteza neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere rămâne principala cauză și constituie 28,39% sau 561 (a.p. 675, -16,89%) din numărul total al accidentelor supuse evidenței pentru perioada vizată, care a dus la decesul a 107 (a.p. 102, +4,9%) persoane și traumatizarea altor 659 (a.p. 775, -14,97%).



Analizând datele statistice, se constată că cele mai multe accidente rutiere s-au înregistrat cu participarea mai multor mijloace de transport – 687 (a.p. 724, -5,11%) accidente, în urma cărora au decedat 61 (a.p. 53, +15,09%) persoane și altele 941 (a.p. 950, - 0,95%) persoane fiind traumatizate, astfel, înregistrând o descreștere, față de perioada analogică a anului precedent.

Mediul urban este în topul producerii accidentelor rutiere, unde au fost înregistrate **49,79%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării, sau **984** (a.p. 1150, -14,4%) accidente, în urma cărora 28 (a.p. 29, - 3,4%) persoane au decedat, iar altele 1088 (a.p. 1235, -11,9%) s-au ales cu diferite traumatisme.

Urmare a analizei datelor supuse evidenței se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere în mediul urban sunt:

- neacordarea priorității pietonilor, a înregistrat 301 (a.p. 371, -18,87%) accidente, soldate cu 4 (a.p. 9, -55,56%) persoane decedate și 309 (a.p. 374, -17,38%) traumatizate;
- viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere, a înregistrat 160 (a.p. 152, +5,26%) accidente, soldate cu 7 (a.p. 4, +75%) persoane decedate și altele 181 (a.p. 169, +7,1%) persoane traumatizate;
- neacordarea priorității altor autovehicule, a înregistrat 145 (a.p. 181, -19,89%) accidente, soldate cu 2 (a.p. 1, +100%) persoane decedate și 174 (a.p. 207, -15,94%) traumatizate.

În mediul rural au fost comise **21%** din numărul total de accidente produse pe teritoriul țării sau **415** (a.p. 488, -15%) accidente, în urma cărora 43 (a.p. 56, -23,2%) persoane au decedat, iar altele 458 (a.p. 517, -11,4%) s-au ales cu diferite traumatisme.

Urmare a analizei datelor supuse evidenței s-a stabilit că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere în mediul rural sunt:

- viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere, a înregistrat 162 (a.p. 217, -25,35%) accidente, soldate cu 25 (a.p. 26, -3,85%) persoane decedate și 189 (a.p. 233, -18,88%) traumatizate;
- stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan, a înregistrat 74 (a.p. 74) accidente, soldate cu 9 (a.p. 13, -30,77%) persoane decedate și 84 (a.p. 77, +9,09%) traumatizate;
- conducere imprudentă, a înregistrat 47 (a.p. 54, -12,96%) accidente, soldate cu 2 (a.p. 5, -60%) persoane decedate și 47 (a.p.53, -11,32%) traumatizate.

Pe drumurile naționale au fost comise 494 (a.p. 556, -11,15%) accidente rutiere soldate cu 113 (a.p. 115, -1,74%) persoane decedate și 634 (a.p. 689, -7,98%) traumatizate.

Urmare a analizei datelor statistice se atestă că, principalele cauze generatoare a accidentelor rutiere pe traseele naționale se menține, viteza neadecvată condițiilor,



situației rutiere 40,69% din numărul total al accidentelor rutiere produse pe trasee, neacordarea priorității altor autovehicule 8,91% și neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers 8,5%.

Cel mai mare număr de accidente au fost comise pe:

- traseul R6 Chișinău – Orhei – Bălți - 70 (a.p. 55) accidente soldate cu 17 (a.p. 14) decedați și 108 (a.p. 66) persoane traumatizate;
- traseul R3 Chișinău – Hâncești – Cimișlia – Basarabeasca – frontiera cu Ucraina - 36 (a.p. 56) accidente, soldate cu 3 (a.p. 10) decese și 48 (a.p. 73) persoane traumatizate;
- traseul R1 Chisinau-Ungheni-Sculeni-frontiera cu Romania - 27 (a.p. 45) accidente, soldate cu 9 (a.p. 2) decese și 38 (a.p. 59) persoane traumatizate;
- traseul R2 Chișinău – Bender – Tiraspol – M5 - 17 (a.p. 21) accidente, soldate cu 4 (a.p. 2) decese și 21 (a.p. 28) persoane traumatizate;
- traseul M5 Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – frontiera cu Ucraina - 21 (a.p. 33) accidente soldate cu 3 (a.p. 17) decese și 29 (a.p. 30) persoane traumatizate;
- traseul M3 Chisinau-Comrat-Vulcanesti-Giurgiulesti-frontiera cu Romania, a înregistrat 27 (a.p. 27) accidente soldate cu 12 (a.p. 4) decese și 41 (a.p. 41) persoane traumatizate;
- traseul M1 frontiera cu Romania-Leușeni – Chisinau – Dubăsari - frontieră cu Ucraina - 20 (a.p. 27) accidente soldate cu 9 (a.p. 9) decese și 19 (a.p. 35) persoane traumatizate;
- traseul R34 Hîncești-Leova-Cahul-Giurgiulești - 5 (a.p. 4) accidente soldate cu 3 (a.p. 0) decese și 2 (a.p. 7) persoane traumatizate;
- traseul R20 Orhei-Rezina-Rîbnița - 4 (a.p. 6) accidente soldate cu 6 (a.p. 1) decese și 7 (a.p. 11) persoane traumatizate;
- traseul R14.1 Cosăuți-frontiera cu Ucraina (R14) - 3 (a.p. 0) accidente soldate cu 4 (a.p. 0) persoane decedate;
- traseul R7 Cosăuți-frontiera cu Ucraina (R14) - 6 (a.p. 4) accidente soldate cu 3 (a.p. 1) decese și 6 (a.p. 3) persoane traumatizate.

Conform datelor Ministerului Afacerilor Interne, în perioada de referință, s-a constatat, că cele mai multe accidente au fost produse în intervalul de timp 14:00-16:00, 249 cazuri (a.p. 279) și 16:00-18:00, 273 cazuri (a.p. 333).

În perioada raportată pe teritoriul republicii s-au produs 629 (a.p. 812, -22,54%) de accidente rutiere cu implicarea pietonilor, soldate cu 54 (a.p. 78, -30,77%) persoane decedate și 602 (a.p. 767, -21,51%) persoane traumatizate. Potrivit datelor generalizate, pietonii sunt cea mai vulnerabilă categorie a participanților la trafic, supuși riscului de a suporta traumatismul și constituie 31,83% din numărul total de accidente rutiere înregistrate pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2023.

În același timp în accidentele rutiere au fost implicați și minorii, 427 (a.p. 453, -5,7%) persoane, ceea ce constituie 17,20% din numărul total de victime survenite

în urma accidentelor înregistrate, din ele 17 (a.p. 15, +13,3%) au decedat, 296 (a.p. 299, -1%) au fost traumatizați ușor, 83 (a.p. 108, -23,1%) traumatizați grav, iar 31 (a.p. 31) nu a suferit careva traumatisme, astfel, fiind înregistrată o descreștere la numărul minorilor implicați, precum și a traumatismelor suportate, comparativ cu perioada analogică a anului precedent.

Referitor la categoria participanților la trafic culpabili, în calitate de conducători ai mijloacelor de transport, în cele mai multe cazuri ce se fac vinovați de producerea accidentelor, conducătorii de autoturisme, constituind 77,12% din numărul total de accidente pe țară, totodată fiind înregistrată și o descreștere la numărul de accidente și a persoanelor pătimate, în care aceștea se fac vinovați.

Pe parcursul a douăsprezece luni ale anului 2023, din vina conducătorilor auto în stare de ebrietate s-au produs 336 (a.p. 310) accidente în traficul rutier, atestându-se o creștere cu +8,39% comparativ cu perioada analogică a anului precedent, iar cele soldate cu consecințe ușoare/grave o creștere cu +1,42%, fiind înregistrate 143 (a.p. 141) cazuri, cu decesul a 23 (a.p. 24, -4,17%) persoane și 173 (a.p. 146, +18,49%) persoane traumatizate.

Totodată pe parcursul perioadei de referință, la nivel național, s-a intervenit în 6004 situații (a.p. 6 062, -1%) în care conducătorii de vehicule au fost depistați sub influența băuturilor alcoolice. Din ele, 3550 (a.p. 4 275, -17%,) cazuri au fost calificate ca infracțiuni și 2454 (a.p. 1 787, +37,3%) - documentate ca contravenții.

Coraportul cauzelor contravenționale din totalul cazurilor confirmate de conducere a vehiculelor de către persoane aflate în stare de ebrietate alcoolică este de 40,87%, iar a cauzelor penale – de 59,13%.

**Date statistice privind activitatea Curții de Apel Bălți, pe cauzele ce vizează infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal al Republicii Moldova**

Conform datelor statistice, în perioada nominalizată în cadrul Curții de Apel Bălți **s-au aflat în procedură 496 cauze penale** privind infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, pe 498 persoane, și anume 63 cauze penale referitor la infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal și 433 cauze penale cu privire la infracțiunile săvârșite în baza art. 264<sup>1</sup> Cod penal, dintre care **au fost examinate 431 cauze** pe 432 persoane (**86,89 %**), astfel, 44 cauze penale – art. 264 Cod penal și 387 cauze penale – art. 264<sup>1</sup> Cod penal.

Restul dosarelor neîncheiate la sfârșitul perioadei raportate și care se regăsesc în procedură de examinare pentru perioada anului 2024, **constituie 65 cauze** pe 66 persoane (**13,1 %**), dintre care 19 cauze referitor la infracțiunile prevăzute la art. 264 Cod penal și 46 cauze cu privire la infracțiunile în baza art. 264<sup>1</sup> Cod penal.

Din totalul de 431 cauze examinate privind infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal pe 432 persoane, au fost emise următoarele soluții:

- Hotărâre nouă – 130 cauze pe 130 persoane (30,16 %);
- Fără modificări – 277 cauze pe 278 persoane (64,26 %);
- Remis la rejudecare – 18 cauze pe 18 persoane (4,17 %);
- Retras apelul/recursul – 5 cauze pe 5 persoane (1,16 %);
- Restituit apelul – 1 cauză pe 1 persoană (0,23 %).

Din totalul de 44 cauze examinate pe 44 persoane pe art. 264 Cod penal, au fost emise următoarele soluții:

- Hotărâre nouă – 28 cauze pe 28 persoane (63,63 %);
- Fără modificări – 15 cauze pe 15 persoane (34,09 %);
- Retras apelul – 1 cauză pe 1 persoană (2,27 %).

Din totalul de 387 cauze examinate pe 288 persoane pe art. 264<sup>1</sup> Cod penal, au fost emise următoarele soluții:

- Hotărâre nouă – 102 cauze pe 102 persoane (26,35 %);
- Fără modificări – 262 cauze pe 263 persoane (67,70 %);
- Remis la rejudecare – 18 cauze pe 18 persoane (4,65 %);
- Retras apelul/recursul – 4 cauze pe 4 persoane (1,03 %);
- Restituit apelul – 1 cauză pe 1 persoană (0,25 %).

***Judecătorii Colegiului Penal al Curții de Apel Bălți în perioada raportată au soluționat:***

**1. Ion Talpa** - 20 cauze aflate în procedură pe 20 persoane, dintre care au fost examinate 16 cauze pe 16 persoane:

- hotărâre nouă - 6/6 persoane (37,5 %), fără modificări – 8/8 persoane; remis la rejudecare – 2/2 persoane; rest – 4/4 persoane.

**2. Svetlana Șlehtițki** - 70 cauze aflate în procedură pe 70 persoane, dintre care au fost examinate 60 cauze pe 60 persoane:

- hotărâre nouă - 23/23 persoane (32,85 %); fără modificări – 32/32 persoane; remis la rejudecare – 3/3 persoane; retras apelul – 1/1 persoană; restituit – 1/1 persoană; rest – 10/10 persoane.

**3. Oxana Mironov** – 50 cauze aflate în procedură pe 50 persoane, dintre care au fost examinate 42 cauze pe 42 persoane:

- hotărâre nouă – 10/10 persoane (23,80 %); fără modificări – 30/30 persoane; remis la rejudecare – 2/2 persoane; rest – 8/8 persoane.

**4. Gheorghe Scutelnic** - 31 cauze aflate în procedură pe 31 persoane, dintre care au fost examinate 26 cauze pe 26 persoane:

- hotărâre nouă – 7/7 persoane (26,92 %); fără modificări – 18/18 persoane; remis la rejudecare – 1/1 persoană; rest – 5/5 persoane.

**5. Oleg Moraru** - 52 cauze aflate în procedură pe 52 persoane, dintre care au fost examinate 43 cauze pe 43 persoane:

- hotărâre nouă - 13/13 persoane (30,23 %); fără modificări – 28/28 persoane; remis la rejudecare – 1/1 persoană; retras apelul – 1/1 persoană; rest – 9/9 persoane.

**6. Viorel Pușcaș** - 41 cauze aflate în procedură pe 41 persoane, dintre care au fost examinate 35 cauze pe 35 persoane:

- hotărâre nouă – 10/10 persoane (28,57 %); fără modificări – 25/25 persoane; rest - 6/6 persoane.

**7. Ghenadie Liulca** - 57 cauze aflate în procedură pe 57 persoane, dintre care au fost examinate 55 cauze pe 55 persoane:

- hotărâre nouă – 12/12 persoane (21,81 %); fără modificări – 40/40 persoane; remis la rejudecare – 3/3 persoane; rest – 2/2 persoane.

**8. Ala Rotaru** - 66 cauze aflate în procedură pe 66 persoane, dintre care au fost examinate 50 cauze pe 50 persoane:

- hotărâre nouă - 17/17 persoane (34 %); fără modificări – 31/31 persoane; remis la rejudecare – 1/1 persoană; retras apelul – 1/1 persoană; rest – 16/16 persoane.

**9. Angela Revenco** - 43 cauze aflate în procedură pe 43 persoane, dintre care au fost examinate 40 cauze pe 40 persoane:

- hotărâre nouă - 12/12 persoane (30 %); fără modificări – 24/24 persoane; remis la rejudecare – 3/3 persoane; retras recursul – 1/1 persoană; rest – 3/3 persoane.

**10. Ruslana Burdeniuc** - 30 cauze aflate în procedură pe 30 persoane, dintre care au fost examinate 24 cauze pe 24 persoane:

- hotărâre nouă - 8/8 persoane (33,33 %); fără modificări – 15/15 persoane; retras recursul – 1/1 persoană; rest – 6/6 persoane.

**11. Dumitru Pușca** - 46 cauze aflate în procedură pe 46 persoane, dintre care au fost examinate 40 cauze pe 40 persoane:

- hotărâre nouă - 12/12 persoane (30 %); fără modificări – 26/27 persoane; remis la rejudecare – 2/2 persoane; rest – 6/6 persoane.

În tabelul de mai jos, reflectăm, care sunt indiciii statistici privind examinarea cauzelor penale pe art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, împotriva sentințelor instanțelor de fond din raza de activitate a Curții de Apel Bălți, pentru perioada anului 2023.

Instanța de judecată	Total cauze parvenite/ persoane	Cauze examinate/ persoane	Fără modificări	Casat, hotărâre nouă	Remis la rejudecare	Retras apel/ recurs	Restituit	Rest 2024
<b>Jud. Bălți (sediul Central)</b>	145/145	123/123	84/84	36/36	3/3	-	-	22/22
<b>Sediul Sângerei</b>	23/24	18/18	11/11	6/6	1/1	-	-	5/6
<b>Sediul Fălești</b>	38/38	30/30	20/20	8/8	2/2	-	-	8/8
<b>Total Jud. Bălți</b>	<b>206/207</b>	<b>171/171</b>	<b>115/115</b>	<b>50/50</b>	<b>6/6</b>	-	-	<b>35/36</b>
<b>Jud. Soroca (sediul Central)</b>	34/35	28/29	17/18	10/10	1/1	-	-	6/6
<b>Sediul Florești</b>	30/30	26/26	14/14	12/12	-	-	-	4/4
<b>Total Jud. Soroca</b>	<b>64/65</b>	<b>54/55</b>	<b>31/32</b>	<b>22/22</b>	<b>1/1</b>	-	-	<b>10/10</b>
<b>Jud. Drochia (sediul Central)</b>	46/46	43/43	27/27	15/15	1/1	-	-	3/3
<b>Sediul Glodeni</b>	25/25	21/21	15/15	5/5	1/1	-	-	4/4
<b>Sediul Râșcani</b>	28/28	21/21	9/9	10/10	1/1	1/1	-	7/7
<b>Total Jud. Drochia</b>	<b>99/99</b>	<b>85/85</b>	<b>51/51</b>	<b>30/30</b>	<b>3/3</b>	<b>1/1</b>	-	<b>14/14</b>

<b>Jud. Edineț</b> (sediul Central)	68/68	61/61	47/47	9/9	2/2	3/3		7/7
<b>Sediul Briceni</b>	44/44	37/37	23/23	10/10	4/4	-	-	7/7
<b>Sediul Ocnîța</b>	13/13	12/12	5/5	3/3	3/3	1/1	-	1/1
<b>Sediul Dondușeni</b>	12/12	11/11	7/7	2/2	1/1	-	1/1	1/1
<b>Total Jud. Edineț</b>	<b>137/137</b>	<b>121/121</b>	<b>82/82</b>	<b>24/24</b>	<b>10/10</b>	<b>4/4</b>	<b>1/1</b>	<b>16/16</b>
<b>TOTAL</b>	<b>506/508</b>	<b>431/432</b>	<b>279/280</b>	<b>126/126</b>	<b>20/20</b>	<b>5/5</b>	<b>1/1</b>	<b>75/76</b>

**Practica judiciară de examinare a cauzelor ce vizează infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal de către Curtea de Apel Bălți**

Ca urmare a analizei și studierii deciziilor adoptate de către Colegiul penal al Curții de Apel Bălți, în cauzele penale privind infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, s-a concluzionat că sentințele primelor instanțe au fost casate, în cea mai mare parte, în latura pedepsei penale pe motivul *blândeței sau asprimii ei*, adică în ce privește individualizarea pedepsei, în raport cu circumstanțele faptelor și personalitatea inculpaților, acordându-se insuficientă relevanță prevederilor art. 61 Cod penal ce se referă la scopul pedepsei penale, precum și celor de la art. 75 Cod penal referitor la criteriile generale de individualizarea ei.

Chestiunea de individualizare a pedepsei este un proces obiectiv de evaluare a tuturor elementelor circumscrise faptei și autorului, având ca finalitate stabilirea unei pedepse în limitele prevăzute de sancțiunea articolului din Codul penal în baza căruia este condamnat inculpatul.

Pedeapsa este echitabilă când ea impune persoanei vinovate lipsuri și restricții ale drepturilor lui, proporționale cu gravitatea infracțiunii săvârșite și este suficientă pentru restabilirea echității sociale, adică a drepturilor și intereselor victimei, statului și întregii societăți, perturbate prin infracțiunea comisă.

Pedeapsa este echitabilă și atunci când este capabilă de a contribui la realizarea altor scopuri ale pedepsei penale, cum ar fi corectarea condamnatului și

prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni atât de către persoana vinovată, precum și de alte persoane.

Or, practica judiciară demonstrează că o pedeapsă prea aspră generează apariția unor sentimente de nedreptate, jignire, înrăire și de neîncredere în lege, fapt ce poate duce la consecințe contrare scopului urmărit. De asemenea, o pedeapsă prea blândă stabilită generează dispreț față de ea și nu este suficientă nici pentru corectarea infractorului și nici pentru prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni.

În acest sens, *drept exemplu* poate fi adusă decizia Curții de Apel Bălți din 22.06.2023 prin care a fost casată parțial, în latura pedepsei, sentința instanței de fond prin care a fost condamnat B. V. pe art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal, cu aplicarea prevederilor art. 85 Cod penal, la pedeapsa definitivă de 4 ani închisoare, iar conform art. 90 Cod penal executarea acestei pedepse a fost suspendată condiționat pentru o perioadă de probațiune de 4 ani.

Prin aceeași sentință, a fost dispusă încasarea de la B. V. în contul statului a sumei de 2 258 lei cu titlu de cheltuieli judiciare pentru efectuarea expertizei judiciare din 10.12.2021.

În fapt, instanța de fond a reținut, că B. V. la 08.11.2021, în jurul orei 14:10, nedeținând permis de conducere, conducând automobilul de model XX, cu numărul de înmatriculare xx, pe traseul R., încalcând cerințele pct. 45.1) al Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009, care prevede că conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția; dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; situația rutieră, pct. 45.2) al Regulamentului Circulației Rutiere, care prevede că în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească pentru a nu pune în pericol siguranța traficului, art. 47.1 lit. a) al Regulamentului Circulației Rutiere, care prevede că limitele maxime de viteză a vehiculelor pe drumurile publice, în localități este de 50 km/h, iar în zonele rezidențiale și teritoriile adiacente drumului - 20 km/h, neluând măsurile necesare situației rutiere, neprevăzând situația periculoasă, fără a reduce viteza sau chiar să oprească automobilul pentru a nu pune în pericol siguranța traficului, neadaptând viteza conform situației rutiere și a vizibilității, a tamponat biciclistul R. E., care efectua manevra de virare la stânga în rezultatul cărui fapt numitul a decedat pe loc.

Conform raportului de expertiză judiciară nr.202129C009 din 10.12.2021, moartea lui R. E. a survenit în rezultatul șocului spinal cauzat de trauma închisă vertebro-medulară: fractura completă a vertebrelor 3 cervicale C1-C2, hemoragii epi-și subdurale, intramedulare, lezarea traumatică a medulei spinale la acest nivel, hemoragii masive în țesuturile moi paravertebrale adiacente. Adăugător la examinarea medico-legală a cadavrului s-au mai depistat excoriație cu plagă contuză pe cap pe stânga, excoriații frontal pe dreapta, nas și fața posterioară a mâinilor.

Leziunile corporale depistate s-au produs prin acțiunea traumatică a unui obiect contondent prin mecanism de lovire cu și de acesta (posibil în timpul și circumstanțele indicate, tamponare de automobil), au legătură cauzală directă cu cauza decesului și conform acestui criteriu se califică ca vătămare corporală gravă periculoasă pentru viață. În sângele cadavrului s-a depistat alcool etilic în cantitate de 1,98 g/l, ceea ce la persoanele vii produce o stare de ebrietate de grad mediu, acțiunile inculpatului fiind calificate conform art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal.

Prin decizia Colegiului penal al Curții de Apel Bălți din 22.06.2023 ce a soluționat cauza în ordine de apel, în procedură specială prevăzută de art. 364/1 Cod de procedură penală, a fost admis apelul procurorului, casată parțial sentința, în latura pedepsei și pronunțată în această parte o nouă hotărâre prin care B. V. a fost condamnat pe art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal, cu aplicarea art. 85 alin. (1) Cod penal, la pedeapsa definitivă de 4 ani închisoare, cu executare în penitenciar de tip semiînchis, cu calcularea termenului executării pedepsei din 22.06.2023, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, cu menținerea în rest a dispozițiilor sentinței instanței de fond referitor la cheltuieli judiciare și corpuri delictive.

În motivarea soluției adoptate, Colegiul penal a reținut corectitudinea concluziei instanței de fond despre necesitatea aplicării în privința inculpatului a pedepsei sub formă de închisoare, fiind, totodată eronată constatarea, precum că în condițiile speței este oportună suspendarea condiționată a executării acesteia pe o perioadă de probațiune în temeiul art. 90 Cod penal, neluând în considerare și neapreciind în mod convenit împrejurările cazului ce se referă la fapta infracțională, catalogată ca infracțiune gravă, cu cauzarea din imprudență a leziunilor corporale grave a victimei și survenirea decesului acesteia, personalitatea inculpatului, el nefiind la prima abatere și valorile sociale lezate.

*Astfel, prima instanță a încălcat principiile individualizării pedepsei penale, or, prin suspendarea condiționată a executării pedepsei nu vor putea fi atinse scopurile sancțiunii penale stipulate de către legislator la art. 61 Cod penal, restabilirea echității sociale și corectarea vinovatului.*

Respectiv, pentru a convinge inculpatul în necesitatea respectării ordinii de drept și a normelor morale, Colegiul a considerat că este oportună izolarea acestuia de societate, urmând a-i fi aplicată pedeapsa sub formă de închisoare, cu ulterioara cumulare parțială în temeiul art. 85 alin. (1) Cod penal. La stabilirea cuantumului pedepsei aplicate, a fost luat în considerație, că B. V. a recunoscut vina și la solicitarea sa examinarea cauzei a avut loc în procedura simplificată, prevăzută de art. 364/1 Cod de procedură penală, fapt ce a determinat micșorarea pedepsei stabilite.

Totodată, la aplicarea pedepsei s-a ținut cont și de gravitatea faptei comise, care se atribuie la categoria infracțiunilor grave, caracteristica pozitivă a inculpatului, care avea doi copii la întreținere, neangajarea lui în câmpul muncii, căința sinceră în cele săvârșite.



*Drept urmare, fiind verificată baza de date a hotărârilor Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție, nu s-a atestat contestarea cu recurs ordinar a deciziei Curții de Apel Bălți din 22.06.2023.*

Reieșind din circumstanțele constatate în urma studierii deciziilor emise pe cauzele penale privind infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, de către Colegiul penal al Curții de Apel Bălți au fost identificate motive de casare a sentințelor instanțelor de fond la fel în latura penală pe motivul **intervenirii termenului de prescripție pentru atragerea la răspunderea penală**.

Prescripția tragerii la răspundere penală reprezintă un tip de liberare de răspundere penală pentru o infracțiune datorită trecerii, în condiții specifice, a unui anumit interval de timp de la data săvârșirii ei. Justificarea prescripției este strâns legată de rațiunea represiunii penale și, de aceea, după trecerea unui timp îndelungat de la săvârșirea infracțiunii, aplicarea pedepsei devine inefficientă în raport cu scopul pedepsei penale. Concomitent cu expirarea termenului prescripției tragerii la răspundere penală se stinge și dreptul statului de a stabili răspunderea penală și de a aplica pedeapsa prevăzută de lege pentru infracțiunea comisă, stingându-se totodată și obligația infractorului de a mai suporta consecințele săvârșirii infracțiunii (răspunderea penală).

Astfel, în conformitate cu art. 89 alin. (1) Cod penal, prin liberare de pedeapsa penală se înțelege eliberarea persoanei care a săvârșit o infracțiune de la executarea reală, parțială sau totală, a pedepsei penale pronunțate prin hotărârea instanței de judecată, iar prin liberarea de răspundere penală, în conformitate cu prevederile art. 53 coroborat cu art. 60 Cod penal, se susține teza stingerii dreptului statului de a mai pedepsi și a obliga infractorul să suporte consecințele faptei sale.

**Cu titlu de exemplu** poate fi adusă decizia Curții de Apel Bălți din 19.04.2023, prin care a fost casată, din alte motive decât cele invocate, în latura penală sentința instanței de fond prin care a fost condamnat S. C. pe art. 264/1 alin. (4) Cod penal la 240 ore muncă neremunerată în folosul comunității.

În fapt, instanța de fond a reținut, că la 18 februarie 2021, aproximativ la ora 22:40, acționând intenționat, conștientizând caracterul social periculos al acțiunii de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică și al consecințelor care pot surveni, încălcând prevederile pct. 14 lit. a) al Regulamentului Circulației Rutiere, în conformitate cu care „conducătorului de vehicul îi este interzis să conducă vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, care provoacă reducerea reacției”, fără a deține permis de conducere, a condus în stare de ebrietate alcoolică, automobilul de model XX, cu numere de înmatriculare xx. La intrarea în YY a fost stopat de inspectorii Regimentului de patrulare „Nord”, care având o bănuială rezonabilă că, S. C. conduce automobilul în stare de ebrietate alcoolică, i-au propus să fie testat alcoolscopic cu aparatul „Drager” în vederea stabilirii concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat, la ce,

ultimul categoric a refuzat. Refuzul în cauză a fost fixat în procesul-verbal de testare alcoolscoptică din 18 februarie 2021. Fiind îndreptat la Spitalul pentru recoltarea probelor biologice, S.C., la fel, a refuzat, acțiuni ce i-au fost încadrate la art. 264/1 alin.(4) Cod penal cu calificativele: *refuzul conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolscoptică, și de la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei, săvârșită de către o persoană care nu deține permis de conducere.*

Prin decizia Colegiului penal al Curții de Apel Bălți din 19.04.2023 ce a soluționat cauza în ordine de apel, în procedură generală, a fost admis apelul avocatului în numele inculpatului, din alte motive decât cele invocate, casată sentința instanței de fond în latura penală și emisă în această parte o soluție nouă prin care în temeiul art. 389 alin.(4) pct.3) Cod pr. penală, S. C. a fost liberat de pedeapsa penală pe art. 264/1 alin.(4) Cod penal, în legătură cu intervenirea termenului de prescripție pentru atragerea la răspunderea penală, prevăzut la art. 60 alin. (1) lit. a) Cod penal, cu anularea măsurii de constrângere – obligarea nepărsirii țării.

În motivarea soluției adoptate, Colegiul penal a reținut corectitudinea aplicării de către prima instanță pe parcursul judecării dosarului, a normelor legislației procesual-penale ce se referă la examinarea obiectivă, multilaterală și completă a cauzei penale cu respectarea principiului nemijlocirii, oralității și contradictorialității procesului penal (art. 314 Cod pr. penală); în limita învinuirii formulate în rechizitoriu (art. 325 alin. (1) Cod pr. penală); cu verificarea tuturor împrejurărilor de fapt și constatarea certă a aspectelor de drept importante pentru justa soluționare a cauzei, printr-o cercetare amplă a probelor administrate de către organul de urmărire penală, cărora li s-a dat o apreciere obiectivă din punct de vedere al pertinentei, utilității, veridicității, concludenței și coroborării reciproce (art. art. 100-101 Cod pr. penală). Probele verbale și cele scrise administrate la caz ce au fost statuate la baza sentinței de condamnare, au determinat temeinicia concluziei judiciare privind comiterea de către S. C. a infracțiuni prevăzute la art. 264/1 alin. (4) Cod penal.

*Referitor la pedeapsa aplicată inculpatului în baza articolului nominalizat, instanța de apel a reținut intervenirea pe caz a unor circumstanțe care impun modificarea în această parte a verdictului judiciar. Or, ținând cont de faptul, că infracțiunea prevăzută de art. 264/1 alin. (4) Cod penal, în accepțiunea art. 16 alin. (2) Cod penal face parte din categoria celor ușoare, pentru care legiuitorul a prevăzut pedeapsa maximă cu închisoare de până la 1 an, în raport cu data comiterii faptei – 18.02.2021, Colegiul a constatat intervenirea termenelor de prescripție prevăzuți la art. 60 alin. (1) lit. a) Cod penal, și ca urmare, în corespundere cu art. 389 alin. (4) pct. 3) Cod pr. penală a dispus liberarea lui S. C. de pedeapsa penală pe articolul incriminat.*

*Fiind verificată baza de date a hotărârilor Curții Supreme de Justiție s-a constatat că părțile nu au depus recurs ordinar împotriva deciziei instanței de apel.*

Ca urmare a studierii soluțiilor emise de Curtea de Apel Bălți pe cauzele penale privind infracțiunile supuse analizei în prezenta generalizare, au fost identificate motive de casare a sentințelor instanțelor de fond și în latura **aplicării sau nu a pedepsei complementare** prevăzute la art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

Dispozițiile art. 79 alin. (1) Cod penal nu sunt imperative, posibilitatea neaplicării pedepsei complementare obligatorii urmând a fi apreciată la discreția instanței rezultând din convingerea fermă că atingerea scopului pedepsei penale prevăzut la art. 61 alin. (2) Cod penal poate avea loc și fără aplicarea pedepsei complementare obligatorii, ținându-se cont de circumstanțele excepționale ale cauzei, legate de scopul și motivele faptei, de rolul vinovatului în săvârșirea infracțiunii, de comportarea lui în timpul și după consumarea infracțiunii, de alte circumstanțe care micșorează esențial gravitatea faptei și a consecințelor ei, precum și de contribuirea activă a participantului unei infracțiuni săvârșite în grup la descoperirea acesteia.

Conform recomandărilor Plenului CSJ expuse în Hotărârea nr. 8 din 11.11.2013 „Cu privire la unele chestiuni ce vizează individualizarea pedepsei penale”, s-a constatat că pentru aplicarea prevederilor art. 79 Cod penal trebuie să existe ori în împrejurările în care s-a derulat fapta infracțională, ori în datele privind personalitatea infractorului, circumstanțe, împrejurări, particularități, situații sau stări de lucruri, care constituie excepție de la starea obișnuită a lor, ori a personalității inculpatului, împrejurările obișnuite fiind cele care predomină și caracterizează majoritatea cetățenilor, ele nefiind considerate drept excepționale. Astfel, potrivit Plenului CSJ, *ca excepționale urmează a fi stabilite astfel de împrejurări care micșorează esențial gravitatea faptei și a consecințelor ei, precum și date privind personalitatea făptuitorului (grad de invaliditate – I, II (persoana cu dizabilități severe și accentuate), merite deosebite față de societate, alte circumstanțe de importanță majoră).*

**Drept exemplu** poate fi adusă decizia Curții de Apel Bălți din 21.12.2023 prin care a fost casată sentința instanței de fond, cu remiterea cauzei la rejudecare în aceeași instanță, în alt complet de judecată. Prin sentința primei instanțe, emisă la 19.10.2023, C. V. a fost condamnat pe art. 264<sup>1</sup> alin. (1) Cod penal la 134 ore muncă neremunerată în folosul comunității, fără aplicarea pedepsei complementare obligatorii sub formă de anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, în virtutea art. 79 Cod penal.

În fapt, instanța de fond a reținut, că C. V. la 11.02.2023, aproximativ la ora 20:40, deținând permisul de conducere a mijloacelor de transport pentru categoriile „A”, „B”, „C”, cu nr.xxx, eliberat la 06.10.2003, ignorând obligația pe care o are conducătorul mijlocului de transport de a evita starea de ebrietate alcoolică, cât și cerințele pct. 14, lit. a) al Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009, potrivit căruia „conducătorului de vehicul îi este interzis să conducă vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor

substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției, fiind bolnav, traumatizat sau într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere”, intenționat, dându-și seama de caracterul prejudiciabil al acțiunilor sale, prevăzând urmările prejudiciabile și admitând în mod conștient survenirea acestora, deplasându-se prin satul XX, a condus mijlocul de transport de model YY, cu numărul de înmatriculare yy, fiind în stare de ebrietate produsă de alcool.

C. V. a fost stopat legal în trafic pentru conducere neadecvată de către angajații Serviciului de Patrulare al Direcției de Patrulare Nord al Inspectoratului National de Securitate Publica a I.G.P. Drept rezultat, în timpul verificării actelor și discuțiilor purtate, a fost suspectat de conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică, fiindu-i propus și ulterior supus testării alcoolscopice cu alcooltesterul „Drager 6810”.

Potrivit rezultatului testării alcoolscopice cu alcooltesterul „Drager 6810”, nr., efectuat la data de 11.02.2023, ora 20:46, de către angajatul Serviciului de Patrulare al Direcției de Patrulare Nord al Inspectoratului National de Securitate Publica a I.G.P., la C. V. s-a stabilit o concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat de 0,68 mg/l, ceea ce, conform prevederilor alin. (3) art. 134<sup>12</sup> Cod penal, se atribuie la stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat.

Prin acțiunile sale intenționate, C.V. a comis infracțiunea prevăzută de art. 264<sup>1</sup> alin. (1) Cod penal – conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat.

Prin decizia Colegiului penal al Curții de Apel Bălți din 21.12.2023 ce a soluționat cauza în ordine de recurs, în procedură specială prevăzută de art. 364/1 Cod de procedură penală, a fost admis recursul procurorului, casată sentința și remiterea cauzei la rejudecare în aceeași instanță, în alt complet de judecată.

În motivarea soluției adoptate, Colegiul penal a conchis, că *juducând cauza instanța de fond nu și-a bazat concluziile pe o amplă analiză a probelor prezente la materialele cauzei, relevându-se examinarea superficială a circumstanțelor cazului penal dedus judecării, în special a celor circumstanțe pe care instanța le-a pus la baza aplicării prevederilor art. 79 Cod penal.* Or, în contradicție cu materialele cauzei instanța a reținut o serie de circumstanțe atenuante / excepționale, fără a face referire în acest sens la suport probatoriu.

La fel, Colegiul penal a constatat, că instanța de fond a reținut ca motiv pentru ne aplicarea față de C. V. a pedepsei complementare, aflarea în grija inculpatului a 4 persoane, inclusiv minore și cu grad de dizabilitate accentuat, contribuirea activă la descoperirea infracțiunii de care se face vinovat, dar și folosirea mijlocului de transport cu scopul obținerii principalei surse de venit, cu scopul întreținerii persoanelor ce necesită o îngrijire specială, concluzionându-se că cumulul dat de circumstanțe, reprezintă o situație excepțională, care prin prisma art. 79 Cod penal, permite de a nu aplica pedeapsa complementară obligatorie prevăzută la art. 264<sup>1</sup> alin. (1) Cod penal, și anume - anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

Totodată, prima instanță, la aplicarea art. 79 Cod penal, nu a ținut cont de faptul, că C.V. a fost anterior sancționat contravențional pentru încălcări din domeniul circulației rutiere.

Potrivit sentinței, instanța de fond a constatat și a reținut în sarcina inculpatului C. V. mai multe circumstanțe atenuante pe care în cumul le-a apreciat ca excepționale și determinante pentru aplicarea art. 79 Cod penal, însă Colegiul penal a opinat că *instanța a analizat defectuos împrejurările și nu le-a raportat la categoria infracțiunii săvârșită de inculpat, importanța valorilor sociale ocrotite prin lege - ce au fost lezate de acesta prin comiterea infracțiunii, necesitatea și caracterul pedepsei complementare.*

Astfel, Colegiul penal a specificat, că potrivit art. 449 alin. (1) pct. 2) lit. b) Cod de procedură penală instanța de recurs, rejudecă cauza cu adoptarea unei noi hotărâri, doar dacă prin aceasta nu se agravează situația inculpatului.

Reieșind din cele menționate și ținând cont de faptul, că pentru justa soluționare a cauzei, urmau a fi cercetate și respectiv reappreciate probele administrate pe cazul din speță, aprecierea căroră a fost insuficient realizată de către instanța de judecată la examinarea în fond, ceea ce nu putea fi corectat în cadrul judecării cauzei în ordine de recurs, Colegiul a considerat necesar de a dispune casarea sentinței, cu remiterea cauzei la rejudicare în prima instanță, în alt complet de judecată.

*Potrivit informației generate de Programul Integrat de Gestionare a Dosarelor, la moment, cauza respectivă se află cu statut de examinare în procedura instanței de fond.*

În cadrul judecării cauzelor penale în ordine apel și recurs privind infracțiunile comise în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, Colegiul penal a reținut **temeinicia sentințelor primelor instanțe** în ce privește constatarea ca fiind dovedită a vinovăției și încadrarea juridică a acțiunilor potrivit normelor dreptului penal, printr-o apreciere obiectivă a probatoriului conform art.93-101 Cod de procedură penală, cât și aplicarea pedepselor echitabile inculpaților.

Astfel, prin sentința judecătorei XXX sediul XX din 01.12.2022 C. C. a fost condamnat pe art. 264<sup>1</sup> alin. (3) Cod penal la 200 ore muncă neremunerată în folosul comunității, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport; pe art. 325 alin. (1) Cod penal la 2 ani închisoare, cu executare în penitenciar de tip semiînchis și amendă în mărime de 2000 unități convenționale, ceea ce constituie 100 000 lei, cu aplicarea art. art. 84 alin.(1); 87 alin.(1) Cod penal, la pedeapsa definitivă sub formă de 2 ani și 1 lună închisoare, cu executare în penitenciar de tip semiînchis, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport și cu amendă în mărime de 2000 unități convenționale, echivalentul sumei de 100 000 lei, cu calcularea termenului executării pedepsei din 01.12.2022.

Pentru a se expune, instanța de fond a reținut, că C. C. la 13.11.2021, aproximativ la orele 21:00, fiind posesor al permisului de conducere cu nr. cu categoria „B”, deplasându-se la volanul automobilului de model XX cu numărul de înmatriculare xx, a fost stopat de către ofițerii de patrulare ai Plutonului Soroca-Florești al Regimentului de patrulare Nord al Inspectoratului Național de Patrulare al IGP al MAI, inspectorii Procopii Gheorghe și Cîrțica Radu, în YY din motivul depășirii limitei de viteză admisibile și fiind suspectat că a consumat băuturi alcoolice și se afla sub influența alcoolului la volan, încălcări prevăzute de art. 236 Cod contravențional și art. 264<sup>1</sup> Cod penal. În procesul documentării de către inspectorii de patrulare, în pofida faptului, că a fost de mai multe ori avertizat verbal, despre răspunderea pe care o poartă pentru promisiunea, oferirea sau darea unei persoane publice a mijloacelor bănești ce nu i se cuvin, dându-și seama de caracterul prejudiciabil al acțiunilor sale, prevăzând urmările lor și admitând în mod conștient survenirea acestor urmări, aflându-se lângă automobilul de serviciu cu numerele de înmatriculare, intenționat, a oferit și a dat ofițerilor de patrulare, care în conformitate cu prevederile art.123 Cod penal, sunt persoane publice, iar în conformitate cu prevederile art. art. 385, 403 Cod Contravențional au calitatea de agent constator și în virtutea funcției deținute sunt în drept să întocmească procese verbale cu privire la contravenție și să documenteze persoanele suspecte de conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate, bunuri sub forma de mijloace bănești în sumă de 600 lei, 3 bancnote cu nominalul de 200 lei fiecare, punându-i pe bancheta din fața a automobilului de serviciu, pentru ca aceștia, să nu îndeplinească acțiuni în exercitarea atribuțiilor sale și anume să nu acționeze în vederea întocmirii procesului verbal cu privire la contravenție în baza art. 236 Cod contravențional și să nu fie documentat pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică.

Tot el, fiind posesor al permisului de conducere cu nr. cu categoria „B”, dându-și seama de caracterul prejudiciabil al acțiunilor sale, prevăzând urmările lor și admitând în mod conștient survenirea acestor urmări la 13.11.2021, în jurul orei 23:00, ignorând cerințele și prevederile art.14 lit.a) din Regulamentul Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.357 din 13.05.2009, care stipulează că, conducătorului de vehicul îi este interzis să conducă vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, s-a urcat la volanul automobilului de model XX cu numărul de înmatriculare xx și conducându-l prin YY, a fost stopat de către angajații serviciului patrulare Soroca-Florești a Direcției patrulare Nord a INSP al IGP din motivul depășirii limitei de viteză admisibile, unde fiind suspectat că a consumat băuturi alcoolice și se afla sub influența alcoolului la volan, i-a fost propus trecerea unui test la alcotestul din dotare de model „DRAGER” în rezultatul cărui fapt, C. C. a refuzat categoric testarea alcoolscopică, inclusiv și examenului medical cu recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii stării de ebrietate și naturii ei.

Conform art. 25 alin. (2) din Legea cu privire la activitatea Poliției și statutul poliștilor, nr. 320 din 27.12.2015, cerințele legale ale poliștilor înainte în

procesul exercitării atribuțiilor de serviciu sânt obligatorii pentru executare de către toate persoanele fizice și juridice.

Potrivit art. 438 Cod Contravențional, aprobat prin legea nr. 218 - AVI din 24.10.2008, persoana, dacă există temeieri suficiente de a presupune că se află în stare de ebrietate inadmisibilă produsă de alcool sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe, este obligată să accepte, la cererea agentului constatator, testarea alcoolsopică, examenul medical, prelevarea de sânge și de eliminări ale corpului pentru analiză. Legea privind siguranța traficului rutier, nr. 131- 4 XVI din 07.06.2007, stipulează că conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație, procedurii de testare a aerului expirat și examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei.

Prin decizia Colegiului penal al Curții de Apel Bălți din 22.02.2023 apelul declarat de către avocatul G. T. împotriva sentinței Judecătoriei XXX sediul XX din 01 decembrie 2022 în cauza lui C. C. a fost respins ca nefondat, cu menținerea acesteia fără modificări, cu calcularea executării termenului pedepsei din 22.02.2023, cu includerea în acesta a perioadei aflării în arest de la 01.12.2022 până la 22.02.2023.

Colegiul penal, examinând cauza în ordine de apel, în procedură generală, verificând probatoriului a conclud, că probele puse la baza sentinței de condamnare corespund cerințelor legale, prin prisma acestora instanța de judecată a apreciat obiectiv aspectele de fapt și de drept ale cauzei.

Instanța de apel a menționat, că prin fapta comisă, C. C. a atentat la obiectul juridic special – relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport de a refuza, a se împotrivi de la trecerea testării alcoolsopice în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice.

La fel, a considerat, că instanța de fond just a constatat că probele cercetate demonstrează cert că infracțiunea a avut loc, a fost comisă de inculpat, cu vinovăție, probele administrate coroborând între ele, fiind admisibile, utile și concludente, corect fiind plasate la baza unei sentințe de condamnare.

La stabilirea și individualizarea pedepsei pentru infracțiunea comisă de către C. C., Colegiul penal a constatat, că instanța de judecată a ținut cont de materialul caracterizant al inculpatului, prezent la materialele cauzei, care nu are antecedente penale, însă în perioada 01.01.2020 – 14.12.2021 a fost atras la răspundere contravențională de 4 ori pentru încălcarea regulilor circulației rutiere și o data pentru consum de băuturi alcoolice în loc public, la evidența medicilor narcolog și psihiatru nu se află, fiind caracterizat pozitiv la locul de trai, de gravitatea infracțiunilor săvârșite, de motivul acesteia, de persoana celui vinovat, de circumstanțele cauzei care atenuază ori agravează răspunderea, de influența pedepsei aplicate asupra corectării și reeducării vinovatului, precum și s-a condus de prevederile art. art. 7; 61; 75 Cod penal. În argumentarea pedepsei aplicate Colegiul

penal a stabilit că, inculpatul a comis două infracțiuni, care conform art. 16 Cod penal, se atribuie categoriei infracțiunilor ușoare și grave, ținând cont și de forma vinovăției inculpatului la săvârșirea infracțiunii incriminate, și anume intenție direct, fiind comisă în stare de ebrietate alcoolică.

Colegiul penal a considerat, că instanța de fond corect a reținut că infracțiunile săvârșite de inculpat sunt frecvente, luând amploare tot mai mare în societate, fiind îndreptate asupra siguranței în trafic, dar și asupra persoanelor ce asigură ordinea publică în societate, de comportamentul arogant și de lipsă de respect față de persoanele ce își îndeplinesc obligațiunile de serviciu, de faptul că inculpatul a intrat anterior în conflict cu legea penală, a dat dovadă de o desconsiderare totală față de normele morale de conviețuire în societate, în vederea atingerii scopului scontat al pedepsei penale și descurajarea comiterii infracțiunilor similare de către alte persoane, concluzionându-se că corectarea și reeducarea acestuia e posibilă doar prin aplicarea unei pedepse sub formă de închisoare, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, și cu amendă, deoarece anume această pedeapsă își va asigura atingerea scopului prevăzut de art. 61 alin. (2) Cod penal - restabilirea echității sociale, corectarea condamnatului, precum și prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni atât din partea condamnatului cât și a altor persoane. În contextul circumstanțelor constatate, analizând criteriile în baza cărora a fost stabilită și individualizată pedeapsa inculpatului C. C., Colegiul a conchis că scopul pedepsei penale va putea fi atins, or, instanța de fond corect a stabilit circumstanțele de fapt și de drept și vinovăția inculpatului în fapta incriminate lui, aplicându-i o pedeapsă corect individualizată și dozată corespunzător.

*La verificarea bazei de date a hotărârilor Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție, s-a atestat contestarea cu recurs ordinar a deciziei Curții de Apel Bălți din 22.02.2023, care a fost menținută fără modificări.*

## CONCLUZII

La etapa actuală a dezvoltării omenirii, automobilul nu mai este demult un obiect de lux, devenind disponibil practic pentru oricine. Numărul posesorilor de automobile crește zilnic. Conducerea acestora sub influența alcoolului este considerată un comportament periculos. Astfel, conducătorul auto, aflat în stare de ebrietate, 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. Se cunoaște că majoritatea conducătorilor auto depistați în trafic de către agenții de poliție, au condus de mai multe ori în stare de ebrietate, până a fi arestați. În asemenea cazuri putem vorbi despre comportament problematic la volan.



Alt tip de comportament deviant la conducerea mijloacelor de transport îl reprezintă șofatul cu viteză excesivă. Există multe motive pentru care o persoană conduce cu viteză. Conducerea cu viteze mari oferă o „răsplată” imediată (dacă nu în practică, măcar ca percepție) a unui timp de călătorie mai scurt. Acest beneficiu este consolidat de fiecare dată când conducătorul auto efectuează o călătorie și conduce peste limita de viteză fără nicio consecință negativă. Alții aleg să conducă mai repede pe drumurile „sigure”, mai ales dacă percep că riscul activității de aplicare a legii este redus. Mulți dintre conducătorii auto se consideră a fi peste medie în ceea ce privește îndemânarea.

Este important de notat că, deși viteza excesivă este implicată într-un număr foarte mare de accidente rutiere grave și fatale, din punctul de vedere al persoanei care conduce, șansa de a fi implicată într-un accident grav ca urmare a depășirii limitei de viteză este redusă, astfel încât amenințarea viteză-accident poate fi mai puțin luată în considerare de către un conducător auto comparativ cu amenințarea viteză-sanctiune.

Circumstanțele fiecărei călătorii în parte poate influența alegerea conducătorului auto de a merge cu viteză. De exemplu, dacă vehiculul este deținut de un angajator, conducătorul auto poate fi tentat să conducă cu viteze mai mari. Dacă o persoană este presată sau simte nevoia să se grăbească, poate alege să circule cu viteză mare. Uneori, conducătorii auto și motocicliștii circulă cu viteză doar pentru distracție. Conducătorii auto vor declara frecvent că nu au avut cunoștința de limita de viteză, de unde și nevoia de indicatoare adecvate, dar chiar și așa ignoranța nu este o scuză.

O serie de cercetări realizate în diferite țări din întreaga lume demonstrează că până la 90% dintre conducătorii auto se consideră a fi conducători cu risc redus peste medie. Din acest motiv, aceștia cred că pot conduce peste limită fără a se încadra în clasa de mare risc. Oricum, mulți privesc limitele ca fiind arbitrare și nu înțeleg în totalitate cât de mare este riscul asociat chiar cu o mică creștere a vitezei. În plus, un factor important în multe țări este reprezentat de presiunea exercitată de managerii de parcuri auto și de angajatori pentru a fi mai productivi (cum ar fi să conducă mai repede) în timp ce operatorii de transport public și însuși conducătorii auto se află sub presiunea de a respecta un program provocator și chiar să conducă cu viteză mărită pentru a ridica pasageri și mărfuri.

Subestimarea pericolului social al încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport are ca rezultat sporirea morbidității și mortalității prin accidente rutiere. Astfel de încălcări constituie proiecția tradițiilor și stereotipurilor de indisciplină și de impunitate, contribuind la consolidarea acestor fenomene în conștiința de grup și în cea individuală.

Există situații în care infrastructura neadecvată poate deveni factor de risc, în sensul producerii de accidente rutiere, printre care:

- lipsa trotuarelor în localități obligă practic pietonii să folosească acostamentele drumului pentru deplasare;

- trotuarele aflate într-o stare de degradare avansată nu sunt atractive pentru pietoni;
- subdimensionarea trotuarelor obligă pietonii, în special în orele de vârf, să caute alte trasee de deplasare, în general pe partea carosabilă a drumului;
- în multe cazuri trotuarele nu sunt amenajate pe întreaga lungime a localităților rurale, pentru deplasare pietonii vor renunța să folosească trotuarele existente pe lungimi mici, fiind obligați să utilizeze acostamentele drumului;
- lipsa trotuarelor pentru pietoni pe zonele rampelor podurilor aflate în interiorul localităților;
- dispunerea incorectă a trecerilor pentru pietoni în zonele concentratoare de trafic pietonal conduce la creșterea numărului traversărilor neregulate ale drumului;
- nesemnalezarea corespunzătoare a acestora și amenajarea în locații în care vizibilitatea conducătorilor auto este redusă;
- neutilizarea unor măsuri de calmare a traficului (reducere a vitezei de circulație) în zonele adiacente trecerilor pentru pietoni amplasate pe sectoarele de drum în aliniament;
- neamenajarea unui spațiu de refugiu în cazul zonelor de drum cu patru benzi de circulație;
- lipsa dotării trecerilor pentru pietoni cu parapete cu rol de canalizare a traficului pietonal către acestea.

Deseori, de rând cu vinovăția făptuitorului în accidentul rutier, se atestă și vina victimei. Pietonii, bicicliștii și alți participanți la trafic devin victime ale accidentelor rutiere inclusiv din cauza propriei imprudențe. În alte cazuri, vinovați sunt exclusiv conducătorii mijloacelor de transport, iar alți participanți la trafic nu poartă nici o vină. În acele situații, când vinovăția conducătorului mijlocului de transport lipsește, răspunderea pentru producerea accidentului rutier trebuie să o poarte acei participanți la trafic care se fac vinovați de producerea acestuia.

În vederea sporirii eficiente a siguranței traficului rutier, statul adoptă și implementează programe în domeniul siguranței rutiere; dezvoltă și pune în aplicare planuri de mobilitate urbană durabilă; reabilitează și modernizează rețeaua de drumuri etc.

Potrivit site-ului [www.politia.md](http://www.politia.md), în scopul asigurării siguranței rutiere în anul 2023 au fost puse în aplicare operațiuni după cum urmează: „Pietonul”, „Truck&Bus”, „Girofarul”, „Eucă. Oferă. Crește generații!”, „Siguranță copii”, „Las-o încet, viața n-are roată de rezervă!”, „Autobuz”, „Nu fi parte a statisticii – sărbătorim în siguranță”, inclusiv activități în contextul operațiunii ROADPOL „Focus on the Road”. Au fost lansate 4 campanii mediatiche: „Nu trece dincolo!”, „Împreună pentru siguranța ta”, inclusiv în parteneriat cu A.O „Automobil Club din Moldova, cu suportul financiar al OMS, Uniunea Europeană și FIA a fost inițiată campania „Siguranța rutieră pentru toți. Informând, prevenim!”. Concomitent, au fost desfășurate 30 măsuri de verificare în trafic (filtre) a conducătorilor de vehicule

asupra necesității respectării Regulamentului circulației rutiere. Ca rezultat, au fost verificate 5894 unități de transport, întocmite 2015 procese-verbale contravenționale, au fost reținute 3 vehicule anunțate în căutare, inclusiv ridicate 44 permise de conducere.

În perioada 12 luni ale anului 2023, au fost continuate proiectul „Școala + Poliția = Siguranță”, programul „Supraveghere de Vecinătate”, conceptul „Aleea Siguranței”. Au fost desfășurate 5 campanii și acțiuni de sensibilizare precum, „Evită să fii parte a statisticii-sărbătorim în siguranță”, „Educă. Oferă. Crește generații!”, „Oamenii au prioritate! Oprăști stigmatizarea și discriminarea, consolidați prevenirea!”, „Un Paște pentru fiecare”, „Împreună pentru siguranța ta”. Totodată, la nivel local de către Inspectoratele teritoriale ale Poliției au fost inițiate 86 campanii de informare a populației cu privire la măsurile de securitate necesare pentru preîntâmpinarea săvârșirii infracțiunilor. În scopul intensificării activităților de prevenire și combatere a fenomenului infracțional, au fost puse în aplicare operațiunile speciale „Căutarea”, „MAC-2023”.

Totodată, pe parcursul perioadei raportate, au fost elaborate și aprobate proiecte de acte normative în domeniu, după cum urmează:

- Proiectul legii pentru modificarea unor acte normative (testarea antidrog), aprobat prin LP nr. 311/2023, privind modificarea prevederilor Legii nr. 713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope;

- Proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea unor hotărâri ale Guvernului (HG nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere și HG nr. 500/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind cerințele generale de echipare a autovehiculelor cu regim prioritar de circulație și a autovehiculelor speciale), aprobat prin HG 190/2023;

Totodată, menționăm, că la 01.09.2023 Curtea de Apel Bălți s-a adresat Ministerului Justiției al Republicii Moldova cu propunerea de a interveni, în calitate de organ central de specialitate care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniile de activitate ce îi sunt încredințate, una din funcțiile atribuite fiind perfecționarea legislației, pentru implementarea unor propuneri de modificare a cadrului normativ, și anume art. 264<sup>1</sup> Cod penal, care prevede conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe.

Una din modificările propuse fiind adăugarea pedepsei pecuniare la sancțiunea articolului amintit, care, la moment, prevede doar munca neremunerată în folosul comunității ca pedeapsă principală la alineatele (1) – (3), pedeapsa complementară fiind anularea dreptului de a conduce mijlocul de transport.

Necesitatea includerii modificării a apărut în urma unei ședințe de lucru organizate în cadrul Curții de Apel Bălți cu genericul ”Dificultățile întâmpinate de executorii judecătorești la executarea pedepselor penale/contravenționale și Birourile de Probațiune Regiunea Nord la executarea pedepselor penale non

privative de libertate”, unde au participat executori judecătorești și reprezentanți ai Birourilor de Probațiune Regiunea Nord.

În cadrul ședinței au fost discutate subiecte de ordin comun: impedimentele întâlnite de către consilierii de probațiune la executarea pedepselor penale non privative de libertate, măsurile întreprinse de executorii judecătorești cu privire la executarea operativă a documentelor executorii și modalitatea de executare silită și alte subiecte care au o importanță deosebită în procesul de îndeplinire a justiției.

Motivul pentru care la art. 264<sup>1</sup> Cod penal ar urma să fie prevăzută ca măsură de pedeapsă și amenda, rezidă din faptul că, de cele mai multe ori consilierii de probațiune întâmpină dificultăți în procesul de monitorizare continuă a comportamentului persoanei în cazurile de executare a sancțiunii non privative de libertate cum ar fi munca neremunerată în folosul comunității.

În vederea eficientizării procesului decizional și sporirii funcționalității acestuia, a fost solicitată de către Curtea de Apel Bălți implicarea în modificarea cadrului normativ actual și la completarea sancțiunii prevăzute la art. 264<sup>1</sup> alin. (1) – (3) Cod penal cu noțiunea: „sau cu închisoare de până la 3 luni”. Includerea modificării este necesară din considerentul că la moment un număr considerabil de hotărâri judecătorești rămân a fi neexecutate.

În acord cu constatările reflectate supra, instanța de apel a considerat necesară dezvoltarea mecanismelor care ar asigura o corectă implementare în practică a cadrului normativ, or, scopul final al justiției fiind echitatea socială.

Este incontestabil faptul că siguranța traficului rutier este unul din elementele cheie ale securității publice, și care alături de celelalte componente care asigură liniștea și ordinea publică, reprezintă o valoare socială inerentă în cadrul unui stat de drept și democratic care, fără nici o ezitare, necesită o protecție juridică cuvenită. Pentru ca scopul primordial de apărare a acesteia să fie atins, răspunderea pentru faptele care pun în pericol sau care atentează și prejudiciază grav siguranța traficului rutier este stabilită în legi organice cu caracter general și impersonal care prevăd și sancțiuni corespunzătoare în dependență de gradul prejudiciabil al faptelor precum și de caracterul sau gravitatea urmărilor prejudiciabile ale acestora.

Siguranța traficului rutier reprezintă doar o verigă în cadrul sistemului de valori și relații sociale existente în societate, iar protecția juridică a acesteia are drept scop și apărarea altor valori mult mai importante, cum ar fi viața și sănătatea persoanei, proprietatea, și nu în ultimă instanță - mediul. Astfel, întru realizarea acestui deziderat, statului îi revine obligația pozitivă de a institui pedepse potrivite pentru săvârșirea de asemenea fapte, care vor fi pe măsură de a asigura acel cadru preventiv și de sancționare în caz de atentare la securitatea traficului rutier în principal, precum și la celelalte valori în consecință.

Menționăm, că prin Legea pentru modificarea unor acte normative (modificarea Codului penal și a Codului contravențional) nr. 136 din 06.06.2024, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 245 – 246 din 07.06.2024, au fost operate modificări la prevederile art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal și anume:

1) la **art. 264 Cod penal**:

- în sancțiunea alineatului (1), după textul “sau cu închisoare de până la 3 ani” se introduce textul “, în toate cazurile”;
- sancțiunea alineatului (2) va avea următorul cuprins:  
“se pedepsește cu amendă de la 2500 la 3000 de unități convenționale sau cu închisoare de la 2 la 5 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.”
- alineatul (4) va avea următorul cuprins:  
“(4) Acțiunea prevăzută la alin. (3) săvârșită cu depășirea limitelor de alcool admisibile sau în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare sau săvârșită de către o persoană care nu deține permis de conducere ori care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau în privința căreia a fost anulat dreptul de a conduce mijloace de transport se pedepsește cu închisoare de la 4 la 8 ani.”
- alineatul (6) va avea următorul cuprins:  
“(6) Acțiunea prevăzută la alin. (5) săvârșită cu depășirea limitelor de alcool admisibile sau în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare sau săvârșită de către o persoană care nu deține permis de conducere ori care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau în privința căreia a fost anulat dreptul de a conduce mijloace de transport se pedepsește cu închisoare de la 8 la 12 ani cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.”

2) **Art. 264<sup>1</sup> Cod penal** va avea următorul cuprins:

“**Articolul 264<sup>1</sup>.** Conducerea mijlocului de transport cu depășirea limitelor de alcool admisibile sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe

(1) Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care are o concentrație de alcool în sânge ce depășește 0,7 g/l sau de vapori de alcool în aerul expirat ce depășește 0,35 mg/l ori care se află în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1500 la 2500 de unități convenționale sau cu închisoare de la 1 la 3 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(2) Predarea cu bună-știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în starea menționată la alin. (1), dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264,

se pedepsește cu amendă de la 1500 la 2500 de unități convenționale sau cu închisoare de la 1 la 3 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(3) Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolscoptică și/sau testarea antidrog, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical

se pedepsește cu amendă de la 2000 la 3000 de unități convenționale sau cu închisoare de la 1 la 4 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(4) Consumul de alcool, de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare, cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, de către conducătorul mijlocului de transport implicat în accident rutier, până la testarea alcoolscoptică și/sau testarea antidrog sau până la recoltarea probelor biologice în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei,

se sancționează cu amendă de la 2000 la 3000 de unități convenționale sau cu închisoare de la 1 la 4 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(5) Faptele prevăzute la alin. (1) – (4) săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere ori care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau în privința căreia a fost anulat dreptul de a conduce mijloace de transport

se pedepsește cu amendă de la 2500 la 3000 de unități convenționale sau cu închisoare de la 2 la 5 ani.”

Respectivele modificări vor intra în vigoare și vor fi aplicate începând cu 07.09.2024.

Reieșind din situațiile descrise, urmează ca populația să prezinte prudență și să evite neglijența în cazurile unde este posibil, în sensul prevenirii comiterii infracțiunilor săvârșite în baza art. art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal, și astfel, cu siguranță vor avea de suferit mult mai puțini, iar numărul infracțiunilor nominalizate va scădea.

Ca măsură de prevenire a comiterii acestor infracțiuni ar servi aplicarea corectă de către instanțele judecătorești a pedepsei penale, care urmează a fi individualizată just în raport cu toate circumstanțele cauzei, cu persoana inculpatului și comportamentul acestuia, astfel ca sancțiunea să nu genereze dispreț față de ea, nici să nu fie insuficientă pentru corectarea infractorului și pentru prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni.

Disproporționalitatea dintre gravitatea infracțiunii și pedeapsă ar trebui evitată, iar practica de aplicare a pedepselor ar trebui să fie supusă reevaluării critice pentru a evita o severitate nejustificată. În cazul în care o instanță judecătorească dorește să ia în considerare, ca circumstanțe agravante, unele aspecte care nu fac parte din definiția infracțiunii, trebuie să se asigure că circumstanța agravantă este probată dincolo de orice îndoială rezonabilă și, înainte ca o instanță judecătorească să refuze să țină cont de o circumstanță atenuantă, ar trebui să se asigure că circumstanța respectivă nu există.

Legea spune clar că, adoptând o soluție, aceasta trebuie să ducă la restabilirea echității sociale, să corecteze comportamentul condamnatului, iar pedeapsa să nu determine nici pe cel condamnat și nici pe altcineva din societate să mai comită din nou aceeași infracțiune.

Prioritatea națională de integritate europeană propulsează spre dezvoltarea conceptului unei justiții penale umanizate și racordate la înaltele standarde de responsabilizare și exigență profesională a organelor de ocrotire a normelor de drept care devin instituții-garanții ale statului de drept și protecție a individului.

Astfel, principiile enunțate de Convenția Europeană a Drepturilor Omului devin din ce în ce mai mult partea integrantă a metodologiei de lucru a judecătorului, procurorului și ofițerului de urmărire penală – fapt care duce ca sistemul penal din Republica Moldova să devină tratat unul care să răspundă cu adevărat necesităților societății.

Ca finalitate a procesului judiciar, o importanță primordială are calitatea actului de justiție – act ce va asigura autoritatea de lucru judecat. Calitatea actului de justiție are un impact nu numai asupra intereselor justiției, ce derivă din dreptul la un proces echitabil, dar și pentru garantarea nereluării arbitrare a urmăririi penale sau a judecării persoanei pentru aceeași faptă.

Dacă o eroare judiciară în alte materii poate fi reparată eventual prin despăgubire pecuniară, erorile procesului penal provoacă de cele mai multe ori consecințe iremediabile, fiind în joc soarta omului.

Drept urmare, efectuând o analiză obiectivă și multiaspectuală a practicii judiciare cu privire examinarea cauzelor penale ce vizează infracțiunile comise în baza art. 264; 264<sup>1</sup> Cod penal asupra sentințelor primelor instanțe din raza de activitate a Curții de Apel Bălți, se atestă respectarea normelor legale a Codului penal și Codului de procedură penală a Republicii Moldova la emiterea soluțiilor de către instanțele nominalizate, însă se constată totuși că în unele situații, în cadrul judecării cauzelor și adoptării sentințelor pe caz, au fost aplicate incorect pedepsele în privința inculpaților pentru comiterea infracțiunilor supuse analizei, și anume au fost greșit individualizate.

Instanțele de fond urmează să țină cont de cele menționate în prezenta notă informativă și să examineze cauzele efectuând o vastă cercetare, multiaspectuală și obiectivă a circumstanțelor cu verificarea tuturor aspectelor de drept ce au importanță pentru justa soluționare a spețelor penale, pentru adoptarea și pronunțarea sentințelor legale și motivate, în scopul efectuării unei justiții echitabile și imparțiale.

Pentru a întruni obiectivul diminuării erorilor judiciare asemenea celor sus menționate, spre pronunțarea unor hotărâri judecătorești legale și întemeiate, și în scopul unei practici judiciare uniforme, având în vedere rezultatele generalizării în cauză,

**SE PROPUNE:**

A se discuta nota informativă în cadrul ședinței operative a Colegiului penal ale Curții de Apel Bălți.

A plasa prezenta notă informativă pe Pagina-Web a Curții de Apel Bălți.

**Coordonator,  
Judecător al Colegiului penal  
al Curții de Apel Bălți**

**Ghenadie Liulca**

**Executor, Specialist principal a  
Direcției Sistematizare, Generalizare  
a Practicii Judiciare și Relații cu publicul**

**Alina Braga**