

## ASPECTE ALE CRIMINALIZĂRII ȘI DECRIMINALIZĂRII INFRAȚIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR (Partea a II-a)

Irina IACUB

avocat,

doctor în drept, conferențiar universitar (i),  
Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată

Gheorghe PETREA

absolvent,

Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată

Articolul este consacrat cercetării problemei criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor prin prisma legislației penale a Republicii Moldova. Scopul urmărit este de a elucida și explica cele mai relevante forme și modalități de realizare a acestor metode ale politicii penale în evoluția legii penale. Dat fiind faptul că problema este destul de complexă, studiul este divizat în două părți. Prima parte este consacrată considerațiilor generale cu privire la categoria infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și caracterizării de ansamblu a criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării ca metode ale politicii penale. A doua parte este consacrată nemijlocit problemei criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor.

**Cuvinte-cheie:** lege penală, criminalizare, decriminalizare, penalizare, depenalizare, infracțiuni, infracțiuni din domeniul transporturilor.

### ASPECTS OF CRIMINALIZATION AND DECRIMINALIZATION TRANSPORT CRIMES (Part II)

The article is dedicated to the investigation of the problem of criminalization and decriminalization of crimes in the field of transport through the prism of the criminal legislation of the Republic of Moldova. The aim is to elucidate and explain the most relevant forms and ways of achieving these methods of criminal policy in the evolution of criminal law. Given that the problem is quite complex, the study is divided into two parts. The first part deals with general considerations on the category of transport crimes, as well as the overall characterization of criminalization, decriminalization, penalization and decriminalization as methods of criminal policy. The second part is directly devoted to the issue of criminalization, decriminalization, penalization and decriminalization of transport crimes.

**Keywords:** criminal law, criminalization, decriminalization, penalization, decriminalization, crimes, transport crimes.

**Introducere.** După cum am enunțat și în prima parte a demersului nostru științific, *criminalizarea și decriminalizarea* este un subiect important și actual atât pentru doctrina juridică penală, cât și pentru practica realizării politicii penale a statului. După cum se știe, odată cu progresul înregistrat în domeniul mijloacelor de transport, au apărut și diferite pericole ale utilizării acestora. Pentru prevenirea și evitarea acestora au fost elaborate și implementate o serie de reguli, printre care și de natură contravențională și penală, destinate să pedepsească conduitele prin care sunt încălcate regulile de folosire a mijloacelor de transport. Cel mai important instrument de prevenire și combatere a acestor conduite a fost și rămâne a fi Legea penală a statului, care pe lângă faptul că le interzice, prevede și pedepse destul de severe pentru comiterea lor.

Realitatea din ultima perioadă însă a determinat legiuitorul să revadă normele penale în domeniu și să re-evalueze atât gradul prejudiciabil al acestor infracțiuni, cât și pedepsele aplicabile. Scopul urmărit a fost de a spori rolul și eficiența legii în contracararea acestor infracțiuni. Pentru a evalua corectitudinea și eficiența măsurilor luate de legiuitor, este nevoie de a cunoaște ce modificări au fost operate la nivelul normelor penale și a aprecia în ce măsură ele se circumscriu metodelor de politică penală, precum: criminalizarea, decriminalizarea, penalizarea și depenalizarea.

**Scopul studiului.** Ținând cont de cele enunțate, în cele ce urmează ne propunem să cercetăm problema criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor, pentru a identifica cele mai relevante forme și modalități de realizare a acestor metode ale politicii penale din Republica Moldova.

Dat fiind faptul că în prima parte a demersului nostru științific am reușit să prezentăm unele considerații generale cu privire la categoria infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și cu privire la criminalizare, decriminalizare, penalizare și depenalizare ca metode ale politicii penale, în cele ce urmează ne vom axa nemijlocit pe problema criminalizării, decriminalizării, penalizării și depenalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor.

În analiza noastră ne vom baza pe conținutul normativ al Codului penal al RM în vigoare, versiunea actualizată (în continuare CP al RM) [3], versiunea sa originală [2] și, pe alocuri unde va fi cazul, pe Codul penal din 1961 [4] (în continuare CP din 1961), preluate toate de pe site-ul Registrului de stat al actelor juridice al Republicii Moldova – [www.legis.md](http://www.legis.md).

**Rezultate obținute și discuții.** Pentru a da o anumită logică analizei noastre, ne propunem să abordăm fiecare articol din legea penală ce reglementează infracțiunile din categoria dată, în mod separat.

**Încălcarea regulilor de zbor (art. 262 CP al RM):** *Încălcarea regulilor de zbor* este o faptă ilicită, ce a fost calificată drept infracțiune și în Codul penal din 1961 (art. 81), doar că era atribuită „altor categorii de infracțiuni contra statului” (Capitolul II). Diferențe majore pot fi atestate la nivelul penalizării acestei fapte. Astfel, în varianta CP din 1961, pentru comiterea faptei în cauză pedeapsa penală aplicabilă era măsura *privațiunii de libertate pe un termen de la 1 la 10 ani*, ceea ce comparativ cu situația actuală este o pedeapsă cu mult mai severă. În versiunea originală a CP al RM a fost reglementată *închisoarea de la 2 la 5 ani*, iar conform ultimelor modificări operate de legiuitor, termenul s-a redus, pedeapsa actuală fiind *închisoare de până la 2 ani*.

Putem constata astfel o tendință de depenalizare accentuată, soldată cu „transferarea” faptei în cauză din categoria *infracțiunilor mai puțin grave* în categoria *infracțiunilor ușoare* (potrivit art. 16 din CP al RM).

**Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian (art. 263 CP al RM):** *Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian* este o faptă ce a fost incriminată la fel și în CP din 1961, în art. 82, doar că cu alte consecințe (fiind vorba despre „accidente cu oameni, deraiere, avarie, sau alte urmări grave”). În prezent, legiuitorul a limitat consecințele periculoase la *vătămarea gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății ori daune materiale în proporții mari*.

Totodată, în definiția legală a infracțiunii reglementată de CP din 1961, latura obiectivă era mai extinsă, deoarece cuprindea și „repararea necalitativă a mijloa-

celor de transport, a căilor, a mijloacelor de semnalizare și de telecomunicație, dacă a provocat aceleași urmări”. Nu putem vorbi în acest caz despre o dezincriminare/decriminalizare, întrucât această parte a laturii obiective se regăsește la moment reglementată într-un articol distinct din CP al RM – art. 267 „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice”, la care ne vom referi ceva mai jos.

O atenție distinctă și, în acest caz, merită sancțiunea normei, care a fost modificată deja de câteva ori. Astfel, în timp ce inițial, conform CP din 1961, pedeapsa cuprindea exclusiv *privațiunea de libertate pe un termen de la 3 la 15 ani* (moment justificat de faptul că infracțiunea era catalogată ca una împotriva statului), în varianta inițială a CP al RM în sancțiunea normei au fost incluse deja trei măsuri de pedeapsă: „*amendă* în mărime de la 300 la 1.000 unități convenționale sau cu *închisoare* de la 3 la 7 ani, în ambele cazuri cu (sau fără) *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de până la 2 ani”. În prezent, sancțiunea cuprinde același set de măsuri de pedeapsă, doar că amenda a fost mărită „de la 650 la 1350” u.c., iar pedeapsa închisorii a fost micșorată, fiind „de până la 4 ani”. Deci, putem constata o depenalizare pronunțată a acestei fapte, la moment ea trecând din categoria *infracțiunilor grave*, în cea a *infracțiunilor mai puțin grave* (potrivit art. 16 CP al RM).

Un alt moment important, ține de faptul că în varianta CP din 1961, a doua parte a art. 82, prevedea răspunderea pentru comiterea faptei date fără survenirea consecințelor indicate în prima parte (deci, o variantă atenuantă a acesteia), pentru care era prevăzută și o pedeapsă mai blândă – *privațiune de libertate pe un termen de la unu la trei ani sau amendă în mărime de până la cincizeci de salarii minime*. În CP al RM nu atestăm o astfel de prevedere, ceea ce denotă decriminalizarea acestei fapte.

În schimb, în legea penală în vigoare, alin. (2) al articolului în discuție a cuprins o variantă agravată a faptei și anume: „*aceleași acțiune care a provocat: a) decesul unei persoane; b) alte urmări grave.*” Inițial, pentru această variantă agravată a faptei s-a prevăzut o pedeapsă „cu închisoare de la 5 la 15 ani cu (sau fără) *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de până la 5 ani” (în varianta originală a CP al RM). În rezultatul intervențiilor ulterioare ale legiuitorului, la moment, sancțiunea normei date cuprinde: „*închisoare de la 3 la 7 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de până la 5 ani”. Observăm că și în cazul dat, ca rezultat al depenalizării, infracțiunea a fost trecută din categoria *infracțiunilor deosebit de grave* în

cea a *infracțiunilor grave*, fiind reevaluat gradul prejudiciabil al acesteia.

**Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP al RM):** *Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* a fost incriminată la fel în CP din 1961 (în art. 177). Important este că, inițial, în varianta CP din 1961, latura obiectivă a faptei cuprindea consecința „ce a pricinuit victimei leziune corporală mai puțin gravă”. Ulterior, în varianta originală a CP al RM, atestăm criminalizarea unei astfel de fapte și în condițiile cauzării de „daune materiale în proporții mari”, urmată mai târziu de o decriminalizare a acesteia. La moment, latura obiectivă a infracțiunii cuprinde în calitate de consecințe „cauzarea din imprudență a unei vătămări medii a integrității corporale sau a sănătății”.

Anumite particularități pot fi atestate și în evoluția sancțiunii normei penale în cauză. Astfel:

- în varianta CP din 1961, fapta era pedepsită cu: „*privațiune de libertate* pe un termen de pînă la **trei ani** sau printr-o *amendă* în mărime de pînă la treizeci de salarii minime cu *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de pînă la **doi ani** sau fără ea”;

- în varianta inițială a CP al RM – cu: „*amendă* în mărime de pînă la **300** unități convenționale sau cu *arest* de la 4 la 6 luni, sau cu *închisoare* de pînă la **3 ani**, în toate cazurile cu (sau fără) *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de pînă la **2 ani**” (observăm că legiuitorul a reglementat deja patru măsuri de pedeapsă în loc de trei, cu păstrarea laturii cantitative a acestora);

- în varianta actualizată a CP al RM – cu: „*amendă* în mărime de pînă la **650** unități convenționale sau cu *muncă neremunerată în folosul comunității* de la 180 la 240 de ore, sau cu *închisoare* de pînă la **3 ani** cu (sau fără) *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de pînă la **2 ani**”.

Referitor la varianta actualizată a CP al RM, atragem atenția că pedeapsa *arestului* a fost substituită cu *munca neremunerată în folosul comunității*, ceea ce denotă o penalizare prin instituirea unei noi măsuri de pedeapsă. Acest moment, sub aspect cantitativ, ne vorbește că pericolul social/caracterul prejudiciabil al faptei a rămas practic același. Totodată, este de menționat că penalizarea s-a extins și la înăsprirea *amenzii* (mărimea acesteia fiind practic dublată).

În continuare, merită atenție și variantele agravate ale infracțiunii analizate. Astfel, o primă variantă agravată presupune *comiterea faptei în stare de ebrietate*. Sancțiunea în acest caz, la fel, a suportat în timp unele

modificări. De la „*privațiune de libertate* pe un termen de pînă la **patru ani** sau printr-o *amendă* în mărime de pînă la șaizeci de salarii minime cu *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de pînă la **trei ani**” (în varianta CP din 1961), s-a trecut la „*amendă* în mărime de la **300** la **600** unități convenționale sau cu *închisoare* de pînă la **4 ani**, în ambele cazuri cu *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport* pe un termen de pînă la **3 ani**” (conform versiunii originale a CP al RM), pentru ca la moment, această faptă să fie sancționată cu: „*amendă* în mărime de la **950** la **1350** unități convenționale, sau cu *muncă neremunerată în folosul comunității* de la 200 la 240 de ore sau cu *închisoare* de **pînă la 4 ani**, în toate cazurile cu *anularea dreptului de a conduce mijloace de transport*” (versiunea actualizată a CP al RM).

Urmărind această evoluție, constatăm că în esență, pericolul social al infracțiunii/caracterul prejudiciabil a rămas practic același (mai ales pornind de la nemodificarea termenului pedepsei închisorii). Dincolo de înăsprirea pedepsei *amenzii* și completarea sancțiunii cu pedeapsa *muncă neremunerată în folosul comunității*, o atenție distinctă merită, substituirea (prin intermediul ultimei intervenții legislative) a pedepsei *privarea dreptului de a conduce mijloace de transport* pe un anumit termen cu pedeapsa *anulării dreptului de a conduce mijloace de transport* (moment caracteristic pentru toate variantele agravate ale faptei analizate).

Astfel, putem constata că în cazul dat legiuitorul a optat pentru o măsură de penalizare mai amplă, exprimată prin introducerea unui nou articol în Partea generală a CP al RM [9] (**Articolul 65<sup>1</sup>**. *Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept*), care a marcat instituirea unei noi pedepse penale, urmată de ajustarea corespunzătoare a mai multor sancțiuni a normelor penale din Partea specială a CP al RM, care reglementează infracțiuni în domeniul transporturilor (inclusiv art. 264 CP al RM).

Referindu-ne la a doua variantă agravată a infracțiunii (fapta prevăzută la alin. (1) care a provocat: a) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; b) decesul unei persoane), precizăm că chiar dacă, în timp, sancțiunea a fost modificată, pericolul social al acesteia nu a fost reevaluat, deoarece atât în varianta CP din 1961, cât și în variantele CP al RM, limita maximă a celei mai aspre pedepse – *închisoarea*, a rămas aceeași – 7 ani. Cu toate acestea, totuși, atestăm o înăsprire în CP al RM a acestei pedepse prin indicarea limitei sale minime („de la 3 ani”). O anumită evoluție a înregistrat și pedeapsa *privării de dreptul de a conduce*, inițial (în CP din 1961), fiind aplicabilă pe un termen „de pînă la cinci ani”, ulterior (în versiunea originală a CP al RM) termenul fiind redus la

4 ani, pentru ca actualmente această pedeapsă să fie substituită cu *anularea dreptului* în cauză.

A treia variantă agravată a infracțiunii (fapta prevăzută la alin. (3) săvârșită în stare de ebrietate), a înregistrat la fel o evoluție la nivelul sancțiunii, exprimată prin: modificarea termenului *închisorii* (*de la trei pînă la zece ani* /în CP din 1961/; *de la 5 la 10 ani* /în CP al RM original/; *de la 4 la 8 ani* /în CP al RM actualizat/. În cazul dat observăm că mai întâi s-a optat pentru o însăprire a pedepsei (prin ridicarea limitei inferioare a pedepsei în CP al RM original), după care legiuitorul s-a orientat spre depenalizare prin împlânzirea pedepsei (reducerea nivelului minim și maxim al acesteia).

A patra variantă agravată a infracțiunii (fapta prevăzută la alin. (1) care a cauzat decesul la două sau mai multe persoane), a suportat intervenții legislative asemănătoare la nivelul sancțiunii, exprimate în special prin: modificarea termenului *închisorii* (*de la trei pînă la doisprezece ani* /în CP din 1961/; *de la 6 la 12 ani* /în CP al RM original/; *de la 6 la 10 ani* /în CP al RM actualizat/. La fel ca și în cazul precedent, observăm că mai întâi s-a optat pentru o însăprire a pedepsei (prin ridicarea limitei inferioare a acesteia în CP al RM original), după care legiuitorul s-a orientat spre depenalizare prin împlânzirea pedepsei (reducerea nivelului maxim al acesteia).

Ultima variantă agravată a infracțiunii (fapta prevăzută la alin. (5) săvârșită în stare de ebrietate), la fel a înregistrat unele modificări la nivelul sancțiunii, exprimate, în special, prin: modificarea termenului *închisorii* (*de la cinci pînă la cincisprezece ani* /în CP din 1961/; *de la 5 la 15 ani* /în CP al RM original/; *de la 7 la 12 ani* /în CP al RM actualizat/. Observăm că o dată cu adoptarea noului CP al RM, legiuitorul a optat pentru același termen în cazul pedepsei cu *închisoarea*, după care ulterior, a recurs la depenalizare prin împlânzirea pedepsei (reducerea nivelului maxim al acesteia). Ca rezultat al acestei intervenții legislative, fapta a trecut din categoria infracțiunilor *deosebit de grave*, în categoria celor *grave* (potrivit art. 16 din CP al RM).

**Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art. 264<sup>1</sup> CP al RM):** Articolul 264<sup>1</sup> a fost introdus în CP al RM în anul 2009, prin *Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative* din 03.02.2009 [7]. Potrivit cercetătorilor, anterior incriminării distincte a acestei fapte în normă penală separate [16, p. 60], conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate era cuprinsă de modalitatea normativă „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației” – care formează și la

moment conținutul faptei prejudiciabile prevăzute la art. 265 CP al RM.

Ținând cont de acest moment, putem constata o incriminare distinctă realizată de legiuitor prin completarea CP al RM cu un articol nou. Mai mult, la o analiză atentă a conținutului acestui articol, atestăm faptul că legiuitorul a incriminat nu doar o faptă, ci patru: în trei variante-tip și o variantă agravată, după cum urmează:

- „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante” (alin. 1);

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

- „Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolscopică, 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” (alin. 3).

Alineatul (4) al articolului reglementează varinata agravată a acestor fapte: „Acțiunile prevăzute la alin. (1)–(3), săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport”. Într-o astfel de variantă infracțiunile în cauză deja pot fi calificate ca infracțiuni ușoare (potrivit art. 16 din CP al RM).

Sub aspect comparativ, am putea spune că una din faptele penale enunțate (cuprinse în art. 264<sup>1</sup> din CP al RM), a fost într-o anumită formă reglementată și în CP din 1961. Este vorba despre art. 177<sup>3</sup> – „Predarea conducerii mijlocului de transport unei persoane aflate în stare de ebrietate”. Deosebirea dintre cele două reglementări constă în faptul că în CP din 1961 condiția era ca fapta să fi fost săvârșită de „o persoană supusă anterior unei sancțiuni administrative pentru același delict”, în timp ce în CP al RM – condiția este ca fapta să fi provocat urmările indicate în art. 264 CP. Pornind de la aceste distincții, putem susține că prin abrogarea CP din 1961, fapta în cauză a fost decriminalizată totalmente, iar prin completarea CP al RM cu art. 264<sup>1</sup>, au fost incriminate alte fapte noi.

Dacă e să rămânem în același plan comparativ, trebuie să mai precizăm că prin abrogarea CP din 1961 s-a mai produs o decriminalizare prin aceea că infracțiunea reglementată în art. 177<sup>2</sup> (*Admiterea la conducerea mijloacelor de transport a unor persoane, aflate în stare de ebrietate*) nu se regăsește sub nicio formă în conținutul legii penale noi.

Un alt moment, pe care ținem să-l precizăm în contextul analizei art. 264<sup>1</sup> din CP al RM, se referă la însăși noțiunea de „stare de ebrietate”, la nivelul căre-

ia în CP al RM s-a intervenit legislativ deja de câteva ori. Astfel, prin *Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative*, nr.3073/2016 [6] au fost operate unele modificări în dispozițiile art.134<sup>12</sup> „Starea de ebrietate” din CP al RM. În concret, s-au redus cifrele care indică concentrația de alcool în sânge și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat. Prin aceasta, s-a urmărit, în linii mari, revenirea la abordarea dinainte de 14.06.2013 (atunci când art.134<sup>12</sup> din CP RM a fost supus unor modificări). La acest subiect, cercetătorii [1, p. 9] susțin că această inconsecvență a legiuitorului demonstrează o dată în plus că în Republica Moldova lipsește o politică penală coerentă, iar autoritățile reacționează cazual, și nu sistemic, la problemele din societate.

În fine, prezintă importanță în contextul dat și modificările operate în legea penală în anul 2018, care au atins într-o anumită măsură și materia infracțiunilor din domeniul transporturilor.

Potrivit *Notei informative* [11] care a însoțit *Proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative* nr. 209/2018 [5], „la capitolul aplicării frecvente de către procuror și instanțele de judecată, a prevederilor art. 55 CP al RM („Liberarea de răspundere penală cu tragerea la răspundere contravențională”), s-a impus necesitatea operării modificărilor în Codul penal, prin includerea în textul art. 55, după cifrele „256” a textului „art. 264 alin. (2), art. 264<sup>17</sup>”. Respectiv, în rezultatul adoptării acestei legi, în cazul pornirii urmăririi penale pe semnele elementelor constitutive ale infracțiunii prevăzute la art. 264 alin. (2) și art. 264<sup>1</sup> CP al RM, nu se mai poate recurge la aplicarea art. 55 CP, ceea ce, în consecință, asigură aplicarea corectă și uniformă a legii, fără posibilitatea eschivării de la răspunderea penală.

Ulterior, în anul 2019 [10], s-a propus operarea și altor modificări în normele penale la acest capitol. În concret, este vorba despre includerea, în textul art. 57-59, art.78, art.79 CP al RM, a sintagmei „...cu excepția pedepsei anulara dreptului de a conduce mijloace de transport în cazul infracțiunilor prevăzute de art.264 alin. (2), (4) (6) și art.264<sup>1</sup>”. La moment, asemenea modificări nu au fost operate în legea penală. Cu toate acestea, trebuie să subliniem că prin modificările operate în legea penală în anul 2018, s-a reușit consolidarea răspunderii penale pentru comiterea infracțiunilor prevăzute de art. 264 alin. (2) și art. 264<sup>1</sup> CP al RM.

**Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP al RM):** *Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite* este o faptă ce a fost incriminată și în CP din 1961, în art. 178 – „Darea în exploatare a unor mijloace de transport defectate din punct de vedere tehnic”. În rezultatul comparării definițiilor lega-

le conținute în art. 265 din CP al RM și 178 din CP din 1961, constatăm că în legea penală nouă, legiuitorul a recurs la criminalizare prin extinderea cercului subiecților pasibili de răspundere pentru fapta nominalizată. În concret, este vorba despre menționarea în definiția legală a comiterii faptei de către „o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală”.

La nivelul sancțiunii, constatăm că legiuitorul a recurs la depenalizare, întrucât cea mai severă pedeapsă – *închisoarea*, la început (în CP din 1961 și CP al RM original) a fost stabilită „de pînă la 5 ani”, iar în anul 2016 a fost redusă, la moment, fiind de „pînă la 3 ani” (CP al RM actualizat). Cu toate că prin aceasta s-a reevaluat caracterul prejudiciabil al faptei, totuși pedeapsa amenzii a fost mărită: de la 200-700 u.c. la 500-1050 u.c.

**Părăsirea locului accidentului rutier (art. 266 CP al RM):** În Codul penal din 1961 nu a fost stabilită răspunderea pentru o asemenea faptă infracțională [14, p. 42], aceasta fiind incriminată în CP al RM, adoptat în anul 2002.

În opinia cercetătorului V. Stati [14, p. 46; 15, p. 19-24; 17, p. 164-170], promovată pe parcursul a mai multor ani, art.266 CP al RM (ca și art.243 din *Codul contravențional al RM*) urmează a fi abrogat. Desigur, cercetătorul atrage atenția că problema dată nu pare a fi deloc simplă. Dovadă este și faptul că între anii 1990-1999, oportunitatea incriminării faptei de părăsire a locului accidentului rutier a fost examinată de Curțile Constituționale ale Franței, Germaniei, Spaniei, Croației, Coreei de Sud, precum și de Curtea Supremă de Justiție a Canadei. În majoritatea dintre aceste cazuri s-a ajuns la concluzia că prin obligarea conducătorului mijlocului de transport să nu părăsească locul accidentului rutier, i se încalcă disproporționat dreptul de a nu mărturisii împotriva sa. O soluție opusă în acest sens a pronunțat însă Curtea Constituțională a Federației Ruse [18], care nu a întrevăzut o astfel de încălcare. Cu toate acestea, contrar poziției Curții Constituționale, legiuitorul rus a abrogat norma penală în cauză în anul 2003.

Un alt argument invocat de V. Stati, ține de extinderea sferei de incidență a art. 266 CP al RM. Astfel, dacă am admite teoretic o astfel de extindere s-ar obține că pentru comiterea oricărei infracțiuni, cel care părăsește locul săvârșirii acesteia, urmează să fie atras la răspundere penală. De aici, se poate deduce că art. 266 CP al RM este un asemenea exemplu de represivitate excesivă, numai că la o scară nu atât de extinsă. Pornind de la toate aceste considerente, cercetătorul a recomandat cu insistență legiuitorului autohton abrogarea art.266 CP al RM (și a art. 243 *Codul contravențional al RM*).

Contrar acestei poziții doctrinare, legiuitorul s-a preocupat în timp de penalizarea acestei fapte, diversificând setul de măsuri de pedeapsă. De rând cu *amenda* (pe care a mărit-o în contextul general al modificării amenzii penale) și *închisoarea*, sancțiunea normei a fost completată cu *munca neremunerată în folosul comunității*.

**Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice (art. 267):** După cum am enunțat ceva mai sus, fapta de *reparare necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice* o regăsim reglementată în CP din 1961, în art. 82, făcând astfel parte din categoria „altor infracțiuni contra statului”, pedepsită destul de dur – cu *privațiune de libertate de la trei la cincisprezece ani*. Prin adoptarea CP al RM în 2002, fapta în cauză a fost transferată în categoria infracțiunilor din domeniul transporturilor, ceea ce implicit a determinat și o depenalizare substanțială, pedeapsa închisorii fiind redusă „de la 3 la 7 ani”. Ulterior, prin *Legea nr. 207 din 29.07.2016*, legiuitorul a mai intervenit cu o modificare, eliminând plafonul minim al pedepsei, moment ce poate fi apreciat la fel ca o depenalizare (prin înlănzirea pedepsei).

**Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport (art. 268 CP al RM):** Fapta de *deteriorare sau distrugere intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport*, la fel ca și cea anterioară, a fost reglementată în CP din 1961, în art. 83, fiind la fel catalogată pe atunci ca o infracțiune împotriva statului, moment reflectat implicit și în urmările indicate în definiția legală a acesteia.

Referitor la sancțiunea normei, la fel ca și în cazul precedent, inițial (prin CP din 1961), fapta era sancționată exclusiv cu *privațiune de libertate de la trei la cincisprezece ani*. Prin adoptarea CP al RM în 2002, legiuitorul, reevaluând caracterul prejudiciabil al faptei, a recurs la depenalizare, stabilind ca măsuri de pedeapsă: „amenda în mărime de la 200 la 1000 unități convenționale sau închisoare de la 3 la 7 ani”. Ulterior, legiuitorul a mai făcut un pas în direcția depenalizării, prin excluderea plafonului minim al pedepsei închisorii, totodată, modificând și mărimea amenzii.

**Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art. 269 CP al RM):** Incriminarea faptei de *încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației* poate fi atestată și în CP din 1961, în art. 179 cu denumirea marginală „Încălcarea regulilor în vigoare la transporturi”.

În această variantă, legiuitorul nu a precizat subiectul infracțiunii, care conform CP al RM actual este – *pasagerul, pietonul sau alt participant la trafic*.

Dincolo de această deosebire, merită atenție și sancțiunea normei, care inițial (în CP din 1961) prevedea „*privațiune de libertate pe un termen de la șase luni până la cinci ani*”, ulterior (în CP al RM original) fiind modificată în „*amendă în mărime de la 300 la 800 unități convenționale sau cu închisoare de la 2 la 6 ani*”, iar în prezent (în CP al RM actualizat) – prevede „*amendă în mărime de la 650 la 1050 unități convenționale sau cu închisoare de până la 5 ani*”. Observăm că prin ultima modificare operată în sancțiunea normei, ce reprezintă în esență o depenalizare, infracțiunea a fost trecută din categoria *infracțiunilor grave* în cea a *infracțiunilor mai puțin grave*.

**Oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului (art. 270 CP al RM):** *Oprirea samovolnică, fără necesitate, a trenului* a fost incriminată în CP din 1961, în art. 179<sup>1</sup>, în două variante: una tip – fapta ce avea ca urmare „dereglaarea circulației normale a trenurilor” și una agravată – fapta soldată cu „accidente de oameni, deraierea deteriorarea materialului rulant sau alte urmări grave”. CP al RM din 2002 a preluat doar varianta agravată a infracțiunii, moment ce poate fi calificat ca o decriminalizare a faptei prevăzute în partea întâi din art. 179<sup>1</sup> CP din 1961.

În ceea ce privește sancțiunea, în CP din 1961 (variante agravată) fapta era sancționată cu *privațiune de libertate până la opt ani*; în CP al RM (versiune originală) – „*amendă în mărime de la 300 la 1000 unități convenționale sau cu închisoare de la 2 la 7 ani*”; în CP al RM actualizat „*amendă în mărime de la 650 la 1350 unități convenționale sau cu închisoare de până la 7 ani*”.

Observăm că, în timp, legiuitorul a reevaluat puțin caracterul prejudiciabil al faptei, reducând pentru început plafonul maxim al pedepsei cu închisoarea de la 8 la 7 ani, după care a optat pentru anularea plafonului minim al acestei pedepse, ceea ce reprezintă o înlănzire a acesteia. Desigur, în paralel, la fel ca și în cazul tuturor infracțiunilor a înăsprit pedeapsa *amenzii* prin mărirea acesteia.

**Blocarea intenționată a arterelor de transport (art. 271 CP al RM):** Fapta de *blocare intenționată a arterelor de transport* a fost incriminată pentru prima dată în CP al RM din 2002. Inițial, pentru comiterea acestei fapte legiuitorul a prevăzut o pedeapsă destul de severă – *închisoare de la 5 la 10 ani*, iar ulterior a recurs la depenalizare, exprimată prin reducerea termenului închisorii *de la 2 la 6 ani* și completarea sancțiunii normei cu o nouă măsură de pedeapsă – *amenda în mărime de la 650 la 1350 unități convenționale*.

**Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval sau aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu (art. 272 CP al RM):** Fapta de constrângere a lucrătorului din transportul feroviar, naval sau aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu a fost incriminată pentru prima dată în CP din 1961, în art. 179<sup>3</sup>, în două modalități normative – o variantă tip și una agravată, modalități ce au fost preluate de legiuitor și în CP al RM din 2002.

În general, pericolul social/gradul prejudiciabil al faptei (în varianta sa tip) nu a fost reevaluat de către legiuitor, moment sugerat de pedeapsa *închisorii* prevăzută de sancțiunea normei date. Astfel, așa cum a fost stabilită inițial (în CP din 1961) – pe un termen *de până la un an*, așa a rămas și în varianta actualizată a CP al RM. Totodată, legiuitorul a intervenit și cu unele măsuri de penalizare, în varianta actuală a legii penale, înăsprind pedeapsa *amenzii* prin mărirea acesteia și instituind încă o măsură de pedeapsă – *munca neremunerată în folosul comunității*.

În ceea ce privește varianta agravată, legiuitorul a intervenit atât cu măsuri de penalizare (prin însprirea *amenzii* și introducerea *muncii neremunerate*), cât și cu măsuri de depenalizare. Este vorba, în special, de pedeapsa *închisorii*, care inițial (în CP din 1961) a fost *de până la cinci ani*, ulterior (în CP al RM original) – *de la 2 la 5 ani*, iar în prezent, este redusă *până la 3 ani*. Acest moment denotă o reevaluare a gradului prejudiciabil al faptei.

**Articole excluse (art. 273 și 274 din CP al RM):** Articolul 273 din CP al RM, exclus la moment, a reglementat infracțiunea de *răpire a mijlocului de transport*, faptă ce a fost incriminată și în CP din 1961, în art. 182. La rândul său, art. 274 din CP al RM a reglementat *răpirea mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și animalelor de tracțiune*, incriminând această faptă pentru prima dată.

Este important de precizat că prin excluderea acestor articole din legea penală, legiuitorul nu a dezin-criminat faptele date, întrucât în rezultatul unei reevaluari, ele au fost catalogate la categoria infracțiunilor contra patrimoniului, fiind reglementate în Capitolul VI din CP al RM actual – *Infracțiuni contra patrimoniului*, la art. 192<sup>1</sup> – „Răpirea mijlocului de transport” și art. 192<sup>2</sup> – „Răpirea mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune”. Din considerentele date, noi nu le vom examina întrucât nu mai țin de obiectul cercetării noastre.

**Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime, sau fluviale (art. 275 CP al RM):** Fapta de *deturnare sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime, sau fluviale* a fost incriminată pentru prima dată în art. 182<sup>1</sup> din CP din 1961, într-o variantă tip și două vari-

ante agravate, modele normative preluate și în CP al RM din 2002. Cu toate acestea, după cum am enunțat ceva mai sus, la nivelul normei penale în cauză putem atesta și o nouă incriminare în varianta actualizată, prin introducerea în definiția legală a infracțiunii a sintagmei „exercitarea ilegală a controlului asupra”, prin aceasta realizându-se o extindere a laturii obiective a infracțiunii date.

O atenție distinctă, ca și în cazul celorlalte infracțiuni, merită sancțiunea normei penale analizate, care a suportat modificări la nivelul tuturor variantelor normative, după cum urmează:

- varianta tip: inițial (în CP din 1961) a fost pasibilă de pedeapsa *închisorii* – „de până la opt ani”; ulterior (potrivit CP al RM original) – „închisoare de la 2 la 7 ani” (ceea ce reprezintă o depenalizare); la moment fapta fiind pasibilă de „închisoare de la 5 la 10 ani”. Observăm că legiuitorul, prin ultimele modificări legislative, a optat pentru înăsprirea considerabilă a pedepsei.

- prima variantă agravată: inițial (în CP din 1961) a fost pasibilă de pedeapsa *închisorii* – „de la trei până la zece ani cu confiscarea averii”; ulterior (potrivit CP al RM original) – „închisoare de la 5 la 10 ani”; la moment fapta fiind pasibilă de „închisoare de la 7 la 15 ani”. Observăm că, de rând cu depenalizarea (exprimată prin excluderea pedepsei *confiscării averii*), legiuitorul a fost preocupat și de înăsprirea treptată a pedepsei pentru o astfel de faptă. Ca rezultat al reevaluarii pericolului social/gradului prejudiciabil pe care îl prezintă fapta, penalizarea accentuată a acesteia a dus la transferul său din categoria *infracțiunilor grave* în cea a *infracțiunilor deosebit de grave*.

- a doua variantă agravată: inițial (în CP din 1961) a fost pasibilă de pedeapsa *închisorii* – „de la cinci până la cincisprezece ani cu confiscarea averii”; ulterior (potrivit CP al RM original) – „închisoare de la 10 la 20 ani”; la moment fapta fiind pasibilă de „închisoare de la 10 la 15 ani”. Observăm că și în cazul dat legiuitorul a optat pentru depenalizare prin excluderea din sancțiune a *confiscării averii*. Totodată, în ceea ce privește pedeapsa *închisorii*, legiuitorul nu a dat dovadă de consecvență, întrucât mai întâi a fost preocupat de înăsprirea pedepsei, iar ulterior – de îmblânzirea acesteia.

**Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor (art. 276 CP al RM):** Fapta de *falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor* a fost incriminată pentru prima dată în CP al RM din 2002, în două variante normative: o variantă tip și una agravată.

Prezintă importanță sancțiunea normei, deoarece inițial, legiuitorul a stabilit pentru varianta tip următoarele pedepse: „amendă în mărime de pînă la 500

unități convenționale sau cu închisoare de pînă la 3 ani”. Ulterior, s-a recurs la depenalizare prin: includerea unei noi pedepse – *munca neremunerată în folosul comunității* și reducerea termenului închisorii „pînă la 1 an”. Această ultimă intervenție legislativă a determinat transferul faptei date din categoria infracțiunilor *mai puțin grave* în cea a *infracțiunilor ușoare*.

Referitor la sancțiunea variantei agravate a infracțiunii, la fel, atestăm preocuparea legiuitorului de a completa spectrul pedepselor cu o nouă măsură – *privarea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate pe un termen de pînă la 3 ani* și a depenaliza prin reducerea termenului închisorii, sintagma „de la 3 la 7 ani” fiind substituită cu „pînă la 3 ani”. Prin aceasta, fapta a fost recalificată din infracțiune *gravă* în una *mai puțin gravă*.

**Articol exclus (art. 277 CP al RM):** Prin adoptarea CP al RM în 2002, în art. 277 a fost incriminată pentru prima dată infracțiunea de *folosire a unui autovehicul cu elemente de identificare false*, ca infracțiune ușoară, pasibilă de o pedeapsă cu „amendă în mărime de pînă la 300 unități convenționale sau cu închisoare de pînă la 2 ani”.

Prin *Legea privind modificarea și completarea unor acte legislative* din 21.12.2007 [8], art. 277 a fost abrogat, ceea ce poate fi calificat drept o decriminalizare, întrucât fapta nu se regăsește în nicio altă normă penală. La moment, fapta, care altădată antrena răspunderea conform art. 277 CP al RM, este sancționată în baza alin. (1) art. 229 *Cod contravențional* al RM (încălcarea regulilor de înmatriculare sau de înregistrare de stat a vehiculelor) [14, p. 52].

**În perspectivă.** Dincolo de toate evenimentele legislative pe care le-a suportat CP al RM până acum (la capitolul infracțiunilor în domeniul transporturilor), constatate mai sus, atragem atenția că recent, ca urmare a gravelor accidente produse inclusiv în Capitala Republicii Moldova, a fost expus spre consultări publice un Proiect de *Lege pentru modificarea unor acte legislative* (art. 248, 264<sup>2</sup> Cod penal, art. 287 Cod Contravențional) [13]. Prin acesta se propune completarea CP al RM cu un nou articol – 264<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

**„Articolul 264<sup>2</sup>. Desfășurarea curselor ilegale**

(1) Participarea conducătorului mijlocului de transport la întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice se pedepsește cu amendă în mărime de pînă la 650 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de pînă la 2 ani.

(2) Acțiunea prevăzută la alin. (1), ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale

sau a sănătății, se pedepsește cu amendă în mărime de pînă la 700 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore, sau cu închisoare de pînă la 3 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de pînă la 2 ani.

(3) Acțiunea prevăzută la alin. (1) săvîrșită în stare de ebrietate se pedepsește cu amendă în mărime de la 950 la 1350 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore sau cu închisoare de pînă la 4 ani, în toate cazurile cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(4) Acțiunea prevăzută la alin. (1), care a provocat: a) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; b) decesul unei persoane, se pedepsește cu închisoare de la 3 la 7 ani cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(5) Organizarea întrecerilor, concursurilor sau antrenamentelor neautorizate pe drumurile publice se pedepsește cu amendă în mărime de la 1350 la 1500 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore sau cu închisoare de la 1 la 2 ani.”

Potrivit *Notei informative*[12] la acest proiect, prin curse ilegale se înțelege de obicei o formă nesancționată și ilegală de curse auto care au loc pe drumurile publice. Acestea sunt asociate nu numai cu siguranța rutieră și a traficului și cu riscul de provoca vătămări grave ale integrității corporale sau chiar decesul persoanei, precum și cu consumul de alcool și substanțe narcotice. Prin urmare, este de responsabilitatea statului să întreprindă măsuri pentru a aborda problema curselor stradale ilegale și a comportamentului asociat cu acestea.

Autorii proiectului fac trimitere la experiența altor state care stabilesc răspunderea penală pentru asemenea fapte (fiind vorba despre Germania, Ungaria, Portugalia, România, Canada, SUA).

La o analiză atentă a conținutului art. 264<sup>2</sup> din Proiect, constatăm că partial, mai ales sub aspectul sancțiunii (alin. (2)-(4)), acesta se suprapune cu conținutul art. 264 alin. (1)-(3) din CP al RM. Ca rezultat, noi incriminări se conțin doar în alin. (1) și (5) din art. 264<sup>2</sup> din Proiect. În opinia noastră, o asemenea dublare nu poate fi justificată.

Pe de altă parte, subliniem că în general nu se recomandă ca legiuitorul să reacționeze cu măsuri penale la diferite cazuri sau evenimente negative produse în societate. Potrivit tuturor standardelor, la represiunea penală se poate recurge doar atunci când măsurile de altă natură se dovedesc a fi ineficiente în combaterea unor sau altor fenomene negative. Din perspectiva dată, recomandăm legiuitorului să fie destul de dili-



gent în cazurile în care urmează să decidă asupra recurgerii la repressiunea penală.

**Concluzii:** În încercarea de a contura câteva concluzii importante în baza cercetării realizate, subliniem că problema criminalizării și decriminalizării infracțiunilor din domeniul transporturilor cuprinde două momente distincte: pe de o parte, **substituirea CP din 1961 cu CP al RM din 2002** și, pe de altă parte, **evoluția CP al RM**. Ambele momente prezintă importanță, deoarece au marcat într-un fel sau altul domeniul infracțiunilor analizate.

Referitor la **substituirea legii penale vechi cu cea nouă**, subliniem că majoritatea infracțiunilor incriminate în CP din 1961 au fost preluate de către legiuitor în CP al RM din 2002. Totodată, adoptarea CP al RM în 2002 a determinat mai multe efecte, printre care:

- *decriminalizarea* faptelor prevăzute la: art. 82 partea a doua, art. 179<sup>1</sup> partea întâi și art. 180 CP din 1961;

- *incriminarea pentru prima dată* a faptelor prevăzute la art. 266, 271, 274 (la moment abrogat), 276, 277 CP al RM.

- *incriminarea faptelor prevăzute* la: art. 177 CP din 1961 – prin completarea laturii obiective cu mențiunea comiterii faptei și în condițiile cauzării de „daune materiale în proporții mari” și art. 178 CP din 1961 – prin extinderea cercului subiecților pasibili de răspundere penală.

Un alt moment important la acest capitol ține de faptul că trei infracțiuni reglementate în CP din 1961, ca fiind infracțiuni contra statului (art. 81, 82 și 83), au fost preluate în CP al RM din 2002, fiind catalogate la categoria infracțiunilor din domeniul transporturilor. Acest fapt a determinat în mod implicit recalificarea acestora:

- din infracțiuni *grave* (art. 81 CP din 1961) în infracțiuni *mai puțin grave* (în varianta inițială a CP al RM), după care în infracțiuni *ușoare* (art. 262 CP al RM actualizat);

- din infracțiuni *deosebit de grave* (art. 82 CP din 1961) în infracțiuni *grave* (în varianta inițială a CP al RM), după care în infracțiuni *mai puțin grave* (art. 263 CP al RM actualizat);

- din infracțiuni *deosebit de grave* (art. 82 și 83 CP din 1961) în infracțiuni *grave* (art. 267 și 268 CP al RM).

În ceea ce privește **evoluția CP al RM din 2002**, precizăm că este vorba despre modificările, completările și abrogările operate în *Capitolul infracțiunilor din domeniul transporturilor*, din anul 2002 până în prezent. Aceste evenimente legislative prezintă importanță, întrucât denotă reale măsuri de criminalizare/decriminalizare și penalizare/depenalizare întreprinse de legiuitor.

Astfel, *la capitolul criminalizări/decriminalizări* atestăm următoarele momente importante:

- în primul rând, a fost decriminalizată fapta prevăzută la art. 264 alin. (1) CP al RM, soldată cu cauzarea de daune materiale în proporții mari (decriminalizarea a avut loc prin excluderea sintagmei „daune materiale în proporții mari” din definiția legală a infracțiunii);

- în al doilea rând, au fost incriminate patru fapte distincte prin introducerea art. 264<sup>1</sup> în CP al RM;

- în al treilea rând, a fost incriminată o nouă modalitate de comitere a infracțiunii prevăzute la art. 275 CP al RM (prin completarea definiției legale cu sintagma „exercitarea ilegală a controlului”, ceea ce a dus la extinderea laturii obiective a infracțiunii);

- în al patrulea rând, a fost decriminalizată infracțiunea reglementată la art. 277 CP al RM (fapta a fost contravenționalizată, fiind prevăzută la moment în art. 229 alin. (1) *Cod contravențional al RM*).

- în fine, este de menționat și faptul că au fost excluse art. 273 și 274 din CP al RM, dar în acest caz nu atestăm o decriminalizare a acestor fapte, întrucât infracțiunile reglementate de aceste articole au fost recalificate în infracțiuni contra patrimoniului, fiind incluse în Capitolul VI din CP al RM – art. 192<sup>1</sup> și art. 192<sup>2</sup>.

*La capitolul penalizări/depandalizări*, la fel, atestăm câteva momente importante după cum urmează:

- a) în primul rând, la toate infracțiunile pedeapsa amenzii a fost înăspriată;

- b) în al doilea rând, a fost introdusă o nouă măsură de pedeapsă pentru categoria dată de infracțiuni – *anularea dreptului de a conduce mijloace de transport* (inclusiv prin completarea Părții generale a legii penale cu art. 65<sup>1</sup>);

- c) în al treilea rând, la unele infracțiuni sancțiunea normei a fost:

- fie completată cu noi măsuri de pedeapsă: *munca neremunerată în folosul comunității* /art. 264 alin. (2); art. 266; art. 272 alin. (1)-(2); art. 276 alin. (1)/; *amendă* /art. 271/; *privarea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate* /art. 276 alin. (2)/;

- fie o măsură de pedeapsă a fost substituită cu alta: *arestul cu munca neremunerată în folosul comunității* /art. 264 alin. (1)/; *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport* /art. 264 alin. (2)-(6); art. 264<sup>1</sup> alin. (1)-(3)/.

- d) în al patrulea rând, unele infracțiuni au fost depenalizate prin înlănzirea pedepsei cu *închisoarea*. Este vorba despre infracțiunile prevăzute la: art. 264 alin. (4)-(5); art. 265; art. 267-268; art. 270-271; art. 272 alin. (2) și art. 275 alin. (3).

În unele cazuri, acest fapt a dus la recalificarea infracțiunilor după cum urmează:

- din una *mai puțin gravă* în una *ușoară* /art. 262; art. 276 alin. (1)/;

- din una *gravă* în una *mai puțin gravă* /art. 263 alin. (1); art. 269; art. 276 alin. (2)/;

- din una *deosebit de gravă* în una *gravă* /art. 263 alin. (2); art. 264 alin. (6)/.

e) în al cincilea rând, câteva infracțiuni au fost penalizate prin înăsprirea pedepsei cu *închisoarea*. Este vorba despre infracțiunile prevăzute la art. 275 alin. (1)-(2). În cazul, art. 275 alin. (2), infracțiunea a fost recalificată din una *gravă*, în una *deosebit de gravă*.

În fine, referitor la Proiectul de *Lege pentru modificarea unor acte legislative* (art. 248, 264<sup>2</sup> Cod penal, art. 287 Cod Contravențional), prin care se propune completarea CP al RM cu art. 264<sup>2</sup> *Desfășurarea curselor ilegale*, subliniem că conținutul acestui articol se suprapune parțial cu conținutul art. 264 din CP al RM, ceea ce reprezintă o încălcare a regulilor de tehnică legislativă. Prin urmare, propunem ca, în redacția finală, articolul să fie constituit doar din două alineate care să reflecte conținutul alin. (1) și (5) din Proiect. Într-o asemenea variantă, legiuitorul va incrimina două fapte distincte ca infracțiuni în domeniul transporturilor.

## Bibliografie

1. Brânză S. *Opinii pe marginea proiectului de Lege nr.3073/2016 pentru modificarea și completarea unor acte legislative*. În: Integrare prin cercetare și inovare, Conferința științifică națională cu participare internațională din 28-29 septembrie 2016. Științe juridice. Volumul I. Chișinău: CEP USM, 2016, p. 6-10.

2. *Codul penal al Republicii Moldova*, nr. 985 din 18.04.2002. În: Monitorul Oficial Nr. 128-129 din 13-09-2002.

3. *Codul penal al Republicii Moldova*, nr. 985 din 18.04.2002. Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 72-74 din 14.04.2009 (actualizat prin Legea nr. 52 din 12.03.20).

4. *Codul penal al RSSM* nr. 41 din 24.03.1961. În: Vestile R.S.S.M nr. 10 din 24.04.1961.

5. *Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative* nr. 209/2018. Proiect. [URL]: <http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/4253/language/ro-RO/Default.aspx>.

6. *Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative*. Proiect. [URL]: [http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro\\_3073\\_01.04.2016-Proiect-de-lege-unit.-conv-final.pdf](http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro_3073_01.04.2016-Proiect-de-lege-unit.-conv-final.pdf).

7. *Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative* din 03.02.2009. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.47-48.

8. *Legea privind modificarea și completarea unor acte legislative* din 21.12.2007. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.28-29.

9. *Legea privind modificarea unor acte legislative* nr. 138 din 19.07.2018. În: Monitorul Oficial Nr. 347-357 din 14.09.2018.

10. *Notă informativă cu privire la aprobarea proiectului de lege privind modificarea și completarea unor acte normative*. [URL]: <http://www.particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=6992>.

11. *Notă informativă la Legea pentru modificarea și completarea unor acte legislative*. [http://www.particip.gov.md/public/documente/131/anexe/ro\\_3073\\_29.03.2016-Nota-Informativa-laproiect-unit.-conventionala.pdf](http://www.particip.gov.md/public/documente/131/anexe/ro_3073_29.03.2016-Nota-Informativa-laproiect-unit.-conventionala.pdf).

12. *Notă Informativă la proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264<sup>2</sup> Cod penal, art. 287 Cod contravențional)*. [URL]: [http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro\\_7365\\_NI-\(curse-ilegale,-contrabanda\).pdf](http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_NI-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf).

13. *Proiect de lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264<sup>2</sup> Cod penal, art. 287 Cod Contravențional)*. [URL]: [http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro\\_7365\\_proiect-\(curse-ilegale,-contrabanda\).pdf](http://www.particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_proiect-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf).

14. Stati V. *Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266, 269 și 276 CP RM*. În: Revista Națională de Drept, 2010, nr. 3, p. 42-54.

15. Stati V. *Infracțiunea de lăsare în primejdie: problemele conexiunii cu alte fapte infracționale*. În: Revista Națională de Drept, 2007, nr.9, p.19-24.

16. Stati V. *Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vândite (art.265 C.pen. RM): analiza elementelor constitutive*. În: Revista Națională de Drept, 2010, nr. 1, p. 55-62.

17. Stati V. *Lăsarea în primejdie și unele infracțiuni conexes acesteia. Unele aspecte ale aplicării răspunderii penale*. În: Revista Științifică a USM „Studia Universitatis”. Seria „Științesociale”, 2008, nr.4, p.164-170.

18. *Постановление Конституционного Суда Российской Федерации по делу о проверке конституционности ст.265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А.А. Шевякова*. В:Российскаягазета, 2001, nr.23, p. 16-18.

## DESPRE AUTORI/ABOUT AUTHORS

Iacob Irina, avocat,  
doctor în drept, conferențiar universitar (i),  
Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată  
[irinaiacob@mail.ru](mailto:irinaiacob@mail.ru)  
Petrea Gheorghe, absolvent,  
Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată  
[gheorghe\\_p@inbox.ru](mailto:gheorghe_p@inbox.ru)