

Pr. 339/2023
cy



CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 25-158-11998

Chișinău

15 noiembrie 2023

Biroul Permanent al Parlamentului

În temeiul art.58 din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr.797/1996, se prezintă la proiectul de lege pentru modificarea Codului penal al Republicii Moldova nr.985/2002 (*inițiativa legislativă nr.339 din 29.09.2023*), aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 885 din 15 noiembrie 2023.

Anexe:

1. Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Avizului (în limba română – 1 filă și în limba rusă – 1 filă);
2. Avizul la proiectul de lege (în limba română – 4 file).

Secretar general
adjunct al Guvernului

Roman CAZAN

Ex.: Viorica Mustea
Tel.: 022-250-128

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA		
D.D.P. Nr. <u>2937</u>		
"15"	<u>11</u>	<u>2023</u>
Ora _____		

Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 101

Fax:
+ 373 22 242696



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. 885

din 15 noiembrie 2023

Chișinău

**Cu privire la aprobarea Avizului la proiectul de lege pentru modificarea
Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002**

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului Avizul la proiectul de lege pentru
modificarea Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002.

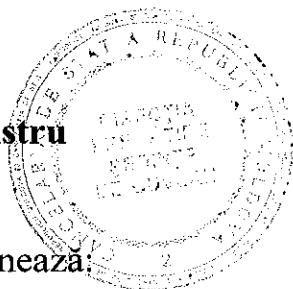
Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul justiției

Veronica Mihailov-Moraru



Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. 885/2023

AVIZ
la proiectul de lege pentru modificarea
Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002

Guvernul a examinat proiectul de lege pentru modificarea Codului penal al Republicii Moldova nr. 985/2002, înaintat cu titlu de inițiativă legislativă (nr. 339 din 29 septembrie 2023) de către dna Diana Caraman, deputat în Parlament, și comunică următoarele.

Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei informative, se urmărește completarea Codului penal nr. 985/2002 cu un articol distinct care să stabilească răspundere penală pentru accidentele rutiere soldate cu vătămarea gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății, sau cu decesul victimei survenit în condițiile depășirii vitezei de circulație și/sau a conducerii în stare de ebrietate. Prin adoptarea proiectului de act normativ se urmărește sporirea nivelului de securitate a persoanelor, îmbunătățirea securității rutiere și reducerea accidentelor rutiere.

Din punct de vedere conceptual, dată fiind problema existentă în societate, Guvernul susține necesitatea revizuirii cadrului normativ în sensul: sporirii siguranței rutiere, responsabilizării conducătorilor mijloacelor de transport, reducerii numărului de accidente rutiere și sporirii siguranței persoanelor în trafic și pe drumurile naționale.

Atragem atenția asupra faptului că, la reglementarea răspunderii pentru săvârșirea unor fapte de natură penală, este imperios să se țină cont de principiile fundamentale de legiferare. În mod special, urmează a se lua în calcul principiul reglementării clare și previzibile a unei conduite ilicite, precum și principiul respectării coerenței normative în procesul legiferării.

Prin inițiativa legislativă nr. 339, aceste principii sunt ignorate. În primul rând, textul normei de incriminare este redat într-o manieră neclară. În al doilea rând, acesta desconsideră textul altor norme ce cuprind forme ale ilicitului penal sau contravențional. În context, adăugăm subliniem că, întrucât în ședința Parlamentului din 27 octombrie 2023 s-a decis comasarea acestui proiect cu proiectul de lege inițiat de Guvern nr. 175/2023, prevederile respectivului se vor examina prin prisma conceptului proiectului de lege nr. 175/2023 și ale prevederilor din Codul penal nr. 985/2002 și din Codul contravențional nr. 218/2008.

La cuprinsul propriu-zis al proiectului, comunicăm următoarele:

Articolul din Codul penal nr. 985/2002, în redacția propusă, conține trei obiecte de reglementare distincte, și anume:

- 1) încălcarea regulilor de securitate a circulației;
- 2) depășirea vitezei de circulație stabilite pe sectorul respectiv de drum;

3) conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate.

Latura obiectivă a infracțiunilor prevăzute la alineatele (2) și (3) stabilește și urmările prejudiciabile survenite sub forma vătămării medii/grave a integrității corporale, a sănătății sau a decesului persoanei.

Respectiv, conchidem că infracțiunile propuse reprezintă comasări a unor norme juridice deja existente în legislația penală și în cea contravențională. Respectiv, incriminările propuse ar dubla nejustificat incriminările existente.

Astfel, ceea ce este prevăzut la alineatul (1) poate fi încadrat:

a) în baza art. 264¹ alin. (1) din Codul penal nr. 985/2002 (în cazul conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate narcotică) și conform uneia dintre normele Codului contravențional nr. 218/2008 (ce reglementează răspunderea pentru încălcarea unor sau altor reguli de securitate a circulației);

b) în baza art. 233 alin. (1) din Codul contravențional nr. 218/2008 (în cazul conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate cu grad minim) și conform uneia dintre normele Codului contravențional nr. 218/2008. (ce reglementează răspunderea pentru încălcarea unor sau altor reguli de securitate a circulației).

Calificarea faptelor de încălcare a regulilor de securitate a circulației, în mod normal, se realizează conform prevederilor Codului contravențional și doar la atingerea unui anumit grad de pericol social (*e.g.*, atunci când, în rezultat, sunt cauzate vătămări grave sau medii integrității corporale sau sănătății persoanei) acestea trebuie examinate prin prisma Codului penal nr. 985/2002.

Totodată, prevederile alineatului (2) al art. 264³ din proiect se regăsesc în art. 264 alin. (1) și (2) din Codul penal nr. 985/2002, iar alineatul (3) lit. a) și lit. b) – în art. 264 alin. (3) și, respectiv, (4) din Codul penal nr. 985/2002 – norme ce incriminează faptele de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, care a cauzat din imprudență vătămarea medie/gravă a integrității corporale, a sănătății persoanei sau decesul acesteia, inclusiv atunci când aceste fapte sunt săvârșite în stare de ebrietate.

În contextul celor expuse supra, prevederile propuse în proiect riscă să creeze dificultăți în aplicarea art. 264 din Codul penal nr. 985/2002, dat fiind faptul că vor avea o incriminare dublă, iar abrogarea art. 264 alin. (2) din Codul penal nr. 985/2002 nu va soluționa problema paralelismului juridic. Incriminarea aceleiași fapte în diferite articole va duce la interpretări neuniforme și la probleme în cazul aplicării normelor respective.

În plus, sancțiunile propuse la art. 264³ sunt disproporționate în raport cu sancțiunile care se regăsesc la art. 264¹ alin. (1) și art. 264 din Codul penal nr. 985/2002. Mai mult, referitor la sancțiunea normei de la art. 264³ alin. (3) se va ține cont că infracțiunea înscrisă în textul acestei norme este săvârșită din imprudență, iar prin definiție, în sensul art. 16 din Codul penal nr. 985/2002, infracțiunile comise din imprudență, maximum, pot fi grave. Respectiv, legea

penală pentru infracțiunile grave prevede pedeapsa maximă cu închisoare pe un termen de până la 12 ani inclusiv.

Adițional, nu se face distincție, cu referire la tipul de pedeapsă pasibilă de aplicat, între tipurile încălcărilor regulilor de securitate a circulației rutiere admise de către făptuitor. Or, potrivit autorului proiectului, pentru a fi incidentă această normă de incriminare, făptuitorul trebuie să conducă mijlocul de transport în stare de ebrietate și, subsecvent, să încalce reguli de securitate a circulației. Tipurile de încălcări ale regulilor de securitate a circulației însă, ca grad de pericol social, sunt diferite. Corespunzător, e inadmisibil ca tuturor acestor încălcări să li se confere, în mod artificial, o echivalență din perspectiva gradului de pericol social, ca și cum acestea sunt eclipsate de faptul conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate.

În altă ordine de idei, subliniem că textul articolului propus nu corespunde științei dreptului penal. Concret, sintagmele „se consideră tentativă de infracțiune intenționată” din alineatul (1) și „se consideră ca infracțiune intenționată” din alineatul (2) nu pot constitui parte a dispoziției unei norme speciale. Este incorectă expresia de la alineatul (1) „se consideră tentativă de infracțiune intenționată” deoarece tentativa poate fi doar la infracțiunile intenționate, nu și la cele comise din imprudență. De aceea, e superfluu cuvântul „intenționată”. Chiar și așa, formulări de tipul celor indicate mai sus sunt străine cadrului incriminator. Mai mult, asemenea formulări sunt greșite.

În plus, calificarea tentativei de infracțiune se realizează în conformitate cu articolul din Partea Specială a Codului penal nr. 985/2002, care incriminează infracțiunea consumată pe care făptuitorul a încercat să o comită, raportat la art. 27 din Codul penal nr. 985/2002, *i.e.* norma juridică din Partea generală din același cod, care stabilește conceptul și conținutul tentativei de infracțiune.

Prin natura sa, tentativa de infracțiune, ca și instituție de drept penal, este străină faptei prevăzute la alin. (1) al art. 264³. Or, în varianta propusă, infracțiunea este redată ca și consumată. *Per a contrario*, tentativa de infracțiune presupune că intenția făptuitorului nu este dusă până la capăt, *i.e.* nu este consumată.

Mai mult, faptele de încălcare a regulilor de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijlocului de transport soldate cu deteriorarea de bunuri, cu vătămări a integrității corporale sau a sănătății, ori cu decesul persoanei, inclusiv atunci când făptuitorul se află în stare de ebrietate, se consideră infracțiuni imprudente. În cazul în care persoana manifestă intenție față de urmările prejudiciabile, și anume, față de vătămarea medie/gravă a integrității corporale sau a sănătății ori față de decesul persoanei, și realizează această intenție prin încălcarea regulilor de securitate a circulației, fapta urmează a fi calificată prin prisma art. 145, 151 sau 152 din Codul penal nr. 985/2002.

În partea ce ține de sancțiunile prevăzute pentru faptele infracționale propuse, ținem să menționăm că la art. 62 din Codul penal nr. 985/2002 sunt prevăzute expres și exhaustiv categoriile de pedepse pasibile de aplicare

persoanelor fizice. În același timp, la art. 65¹ din Codul penal nr. 985/2002 este reglementată pedeapsa sub forma privării de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept. În textul acestui articol sunt reglementate condițiile și termenul pentru care poate fi aplicată respectiva pedeapsă. Din conținutul acestui articol rezultă că pedeapsa sub forma anulării dreptului de a conduce mijloace de transport nu poate fi aplicată pe viață. În acest sens, se va ține cont de faptul că persoana în privința căreia a fost aplicată o atare pedeapsă ar putea, în condițiile Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, să-și redobândească dreptul de a conduce mijloace de transport. De altfel, conform art.65¹ alin. (3) din Codul penal nr. 985/2002, „anularea dreptului de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată, cu redobândirea ulterioară a permisului de conducere, în modul stabilite de lege”. Prin urmare, propunerea de stabilire a pedepsei sub forma anulării dreptului de a conduce mijloace de transport pe viață nu concordă cu esența acestei pedepse, așa cum este reglementată la art.65¹ din Codul penal nr. 985/2002.

Complementar, în contextul argumentelor expuse supra, dar și având în vedere prevederile înscrise la art. 98 și 106 din Codul penal nr. 985/2002, „confiscarea mijlocului de transport” nu poate fi aplicată în calitate de sancțiune, întrucât aceasta face parte din categoria măsurilor de siguranță și nicidecum din categoria pedepselor aplicate persoanelor fizice. Prin urmare, apare necesitatea excluderii măsurii de siguranță din conținutul sancțiunii.

În contextul celor expuse mai sus, Guvernul nu susține proiectul de act normativ în redacția propusă, or, pentru atingerea scopului urmărit prin proiectul de lege, soluția ar fi înăsprirea sancțiunilor pentru componentele de infracțiune prevăzute de art. 264 și 264¹ din Codul penal nr. 985/2002.

Adițional, atragem atenția că, potrivit Strategiei privind asigurarea independenței și integrității sectorului justiției pentru anii 2022–2025, aprobată prin Legea nr. 211/2021 (Anexa nr. 1 Direcția strategică II, obiectivul 2.1), „(...) pentru asigurarea stabilității cadrului normativ și evitarea promovării unor concepte contradictorii de către diferite autorități, se impune:

1) centralizarea sarcinii de modificare a legislației codificate (Codul civil, Codul penal, Codul contravențional, Codul administrativ, Codul de procedură civilă, Codul de procedură penală, Codul de executare), cu împuternicirea expresă a Ministerului Justiției în acest sens;

2) reducerea numărului de inițiative de modificare a legislației codificate și oferirea unui termen rezonabil pentru punerea în aplicare a noilor proceduri/instituții sau a celor revizuite în scopul adaptării cu noile tendințe atât a profesioniștilor, cât și a justițiabililor”.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 885

от 15 ноября 2023 г.

Кишинэу

**Об утверждении Заключения на проект закона о внесении изменений
в Уголовный кодекс Республики Молдова № 985/2002**

Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Утвердить и представить Парламенту Заключение на проект закона о внесении изменений в Уголовный кодекс Республики Молдова № 985/2002.

Премьер-министр

ДОРИН РЕЧАН

Контрассигнует:

Министр юстиции

Вероника Михайлов-Морару