CARENȚE TEHNICO-LEGISLATIVE PRIVIND RĂSPUNDEREA CONTRAVENȚIONALĂ PENTRU CONDUCEREA VEHICULULUI ÎN STARE DE EBRIETATE

Vitalie IONAȘCU

Doctor în drept, conferențiar universitar, Universitatea de Studii Politice și Economice Europene”
Constantin Stere”, Chișinău, Republica Moldova
e-mail: vitalie.ionascu9@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-6976-615X>

Albert ANTOCI

Doctor în drept, conferențiar universitar, Universitatea de Studii Politice și Economice Europene”
Constantin Stere”, Chișinău, Republica Moldova
e-mail: antoci22@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0001-6304-2046>

Starea gravă a lucrurilor în domeniul siguranței traficului rutier determină intervenția fermă a statului în vederea prevenirii și combaterii eficiente, în special, a faptelor de conducere în stare de ebrietate, care s-a adeverit a fi una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere. În acest context, statul a instituit răspunderea pentru acest tip de comportament deviant, încriminând faptele de conducere a vehiculului în stare de ebrietate cu grad minim, predarea conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate, la art. 233 Cod contravențional al Republicii Moldova. O analiză profundă a structurii și a conținutului art. 233 din Codul contravențional ne-a permis să ne formăm opinia că autorul normei a fost prost inspirat, a admis mai multe erori și curențe tehnico-legislative, a neglijat cerințele de bază pe care trebuie să le întrunească actele normative, ceea ce a determinat o interpretare și aplicare defectuoasă a normei respective.

Cuvinte-cheie: alcool, accident rutier, ebrietate, vehicul, conducere, trafic rutier, securitate.

TECHNICAL AND LEGISLATIVE DEFICIENCIES REGARDING THE CONTRAVENTION LIABILITY FOR DRUNK DRIVING

The serious state of affairs in the field of road safety determines the firm intervention of the state in order to prevent and combat effectively, in particular, the acts of drunk driving, which has proven to be one of the main causes of road accidents. In this context, the state established liability for this type of deviant behavior, criminalizing in article 233 of the Contraventional Code of the Republic of Moldova the acts of driving a vehicle in a state of alcohol with a minimum degree or handing over the vehicle to a person who is in a state of drunkenness. An in-depth analysis of the structure and content of Article 233 of the Contravention Code allowed us to form the opinion that the author of the legal norm was poorly inspired, admitted several errors and technical-legislative deficiencies, neglected the basic requirements that must comply with the normative acts. This caused misinterpretation and misapplication of the law.

Keywords: alcohol, road accident, drunkenness, vehicle, driving, road traffic, security.

LACUNES TECHNIQUES ET LÉGISLATIVES CONCERNANT LA RESPONSABILITÉ CONTRAVENTIVE POUR LA CONDUITE DE VÉHICULE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

La gravité de la situation dans le domaine de la sécurité routière conditionne la ferme intervention de l'État afin de prévenir et de combattre efficacement, en particulier, les actes de conduite en état d'ébriété, qui se sont révélés être l'une des principales causes des accidents de la route. Dans ce contexte, l'État a établi la responsabilité de ce type de comportement déviant, incriminant les actes de conduite du véhicule en état d'intoxication alcoolique avec un minimum de degré, en confiant sa conduite à une personne en état d'intoxication alcoolique, à l'art. 233 Code des contraventions de la République de Moldova. Une analyse approfondie de la structure et du contenu de l'art. 233 du Code des contraventions nous a permis de nous forger une opinion selon laquelle l'auteur de la norme était mal inspiré, a admis plusieurs erreurs et lacunes technico-législatives, a négligé les exigences de base qui doivent répondre aux actes normatifs, ce qui a déterminé une interprétation erronée et une mauvaise application de cette règle.

Mots-clés: alcool, accident de circulation, ivresse, véhicule, conduite, circulation routière, sécurité.

ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ НЕДОСТАТКИ, КАСАЮЩИЕСЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЕМ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ

Серьезное положение дел в области безопасности дорожного движения определяет решительное вмешательство государства в целях эффективного предотвращения и борьбы, в частности, с незаконным вождением в нетрезвом виде, которые оказались одной из основных причин дорожно-транспортных происшествий. В этом контексте, государство установило ответственность за этот вид девиантного поведения, криминализируя в статье 233 Кодекса о правонарушениях Республики Молдова действия по управлению транспортным средством в нетрезвом состоянии с минимальной степенью тяжести или передачу его лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения. Углубленный анализ структуры и содержания статьи 233 Кодекса о правонарушениях позволил сформировать мнение, что у автора не было вдохновения, он допустил ряд технико-законодательных ошибок, пренебрегая основными требованиями, которым должна соответствовать правовая норма. Такое положение дел привело к неверному толкованию и неправильному применению закона о правонарушениях.

Ключевые слова: алкоголь, дорожно-транспортное происшествие, пьянство, транспортное средство, вождение, дорожное движение, безопасность.

Introducere

Conducerea unui vehicul în stare de ebrietate este una dintre cauzele de bază ale multor accidente în urma cărora foarte multe persoane au avut de suferit sau chiar și-au pierdut viața. Astăzi asistăm la multe cazuri și situații în care conducătorii auto în stare de ebrietate își riscă viața, punând în pericol viața și sănătatea pasagerilor și a altor participanți la traficul rutier.

Zilnic vizualizăm știri cu titluri de genul „În acest weekend, polițiștii au depistat peste 1600 de încălcări rutiere. În 49 de cazuri, șoferii au fost surprinși în stare de ebrietate la volan, informează Inspecto-

ratul Național de Securitate Publică” [1] sau „Peste 60 de șoferi în stare de ebrietate documentați în acest week-end în Moldova. 50 dintre ei în stare de ebrietate avansată” [2].

Datele statistice oficiale ale poliției pentru anul 2020, pentru primele nouă luni ale anului, au relevat 4120 de cazuri de conducere a vehiculului în stare de ebrietate, care au crescut cu 666 de cazuri sau 19,3% comparativ cu primele 9 luni ale anului 2019. Raportul cauzelor contravenționale din totalul cazurilor confirmate de conducere a vehiculelor de către persoane aflate în stare de ebrietate alcoolică este de 19,68%, iar a cauzelor penale de 80,31% [2].

Starea gravă a lucrurilor de fapt determină necesitatea intervenției ferme a statului în vederea prevenirii și combaterii eficiente a acestor categorii de fapte ilicite.

Un instrument eficient în contextul prevenirii și combaterii conducerii vehiculelor în stare de ebrietate este legea contravențională, cea care are scopul de bază de a apăra drepturile și libertățile legitime ale persoanei, apăra proprietatea, ordinea publică, alte valori ocrotite de lege, în soluționarea cauzelor contravenționale, precum și în prevenirea săvârșirii de noi contravenții [7, art. 3].

În acest context statul a instituit răspunderea pentru acest tip de comportament deviant, încriminând faptele de conducere a vehiculului sub influența alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, predarea conducerii lui către o persoană care se află sub influența alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe, la art. 233 Cod contravențional al Republicii Moldova.

Metodologia cercetării. La baza elaborării cercetării au fost utilizate numeroase metode și principii. Au fost utilizate următoarele metode: metoda analizei, metoda documentară, metoda studiului comparat, metoda logică etc.

Analiza profundă a tuturor aspectelor și concepțelor a fost posibilă datorită aplicării următoarelor principii: principiul științific, principiul obiectivității precum și principiul dialectic.

Idei principale ale cercetării

După cum s-a menționat, în contextul prevenirii și contracarării faptelor ilegale de conducere a vehiculelor în stare de ebrietate, statul a instituit măsuri juridice speciale de ordin penal și contravențional.

Acest articol este dedicat elucidării înțeleșurilor din conținutul dispoziției normei prevăzute de art. 233 CC al RM, care s-a adevărat a fi una ambiguă și contrară exigențelor prevăzute în Legea Republicii

Moldova cu privire la actele normative [11] conform căreia:

„a) conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație;

b) într-o frază este exprimată o singură idee;

c) terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi;

d) noțiunea se redă prin termenul respectiv, evitându-se definiția acesteia sau utilizarea frazeologică, aceleași noțiuni se exprimă prin aceiași termeni;

e) se interzice folosirea neologismelor dacă există sinonime de largă răspândire. În cazul în care se impune folosirea unor termeni și expresii din alte limbi, se indică, după caz, corespondentul acestora în limba română;

f) se evită folosirea regionalismelor, a cuvintelor și expresiilor nefuncționale, idiomatice, care nu sunt utilizate sau cu sens ambiguu;

g) se evită tautologiile juridice;

h) se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, în conformitate cu terminologia juridică. Dacă un termen este polisemantic, sensul în care este folosit trebuie să decurgă cu claritate din text;

i) exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire;

j) verbele se utilizează, de regulă, la timpul prezent” [11, art. 54].

În această ordine de idei, Codul contravențional al RM la fel ca și Codul penal al RM încriminează faptele de conducere a mijloacelor de transport în stare de ebrietate cu grad minim la art. 233. Acest articol este compus din trei componente de contravenție distincte, prevăzute la alin. (1), (2), (2¹), și trei forme agravante prevăzute la alin. (2²), (3) și (4) [7, art. 233].

Obiectul juridic nemijlocit al contravenției prevăzute la art. 233 CC al RM îl constituie relațiile sociale ce țin de securitatea circulației și a exploataării vehiculelor, ca parte componentă a securității și ordinii publice, condiționată de neadmiterea la circulația rutieră a persoanelor în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe, dacă aceste fapte nu constituie infracțiune.

Latura obiectivă a contravenției prevăzute la art. 233 alin. (1) CC al RM se manifestă prin acțiunea de conducere a vehiculului de către o persoană care se află sub influența alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, dacă fapta nu constituie infracțiune [8].

Unul dintre elementele de bază ale laturii obiective este acțiunea de a conduce vehiculul. Analizând practica judiciară constatăm că unii judecători consideră că *„conducerea vehiculului reprezintă o acțiune continuă care începe din momentul punerii în mișcare a motorului și se sfârșește odată cu stoparea acestuia”* [12]. Nu putem susține această opinie deoarece prin punerea în mișcare a motorului nu se determină momentul apariției pericolului social al aceste-i contravenții, iar regulile de circulație nu sunt încălcate deoarece vehiculul nu participă la circulația propriu-zisă.

Considerăm că conducerea vehiculului este acea operație tehnică prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit scopurilor urmărite. Deci este deplasare a vehiculului aflarea acestuia în mișcare. Cât timp vehiculul nu a pornit din loc, nu se poate vorbi despre o conducere a acestuia. În același timp, distanța parcursă în timpul conducerii este irelevantă pentru existența contravenției prevăzute la alin.(1) art. 233 CC al RM. Trebuie să se rețină existența unei activități de conducere, atunci când conducătorul sau persoana a fost găsită în timp ce staționa cu mijlocul de transport, însă din probele administrate rezultă neîndoiește că înainte de a se fi oprit el a condus vehiculul în acele condiții. Consi-

tuie o activitate de conducere dirijarea și manevrarea unui vehicul împins cu mâna, în scopul de a porni motorul. La fel, în situația tractării, în scopul de a fi pornit motorul, cel aflat la volanul vehiculului remorcat efectuează o activitate de conducere propriu-zisă. Se consideră conducere și dirijarea unui vehicul ce se deplasează pe o șosea, în pantă, coborând, în virtutea inerției, nu prin acționarea dispozitivului mecanic de propulsie.

O altă noțiune de bază care necesită a fi elucidată în contextul dat este cea de *„vehicul”*.

Conform prevederilor RCR [9] și Legii privind siguranța traficului rutier [5] vehiculul este definit drept *„sistem mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane și bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări”*. În această ordine de idei, noțiunea de vehicul include bicicleta (tricycle), ciclomotorul, motocicleta, cvadriciclu, autovehiculul (inclusiv tractorul) destinat executării unor lucrări de construcții, agricole, silvice sau a altor activități.

Legea penală operează cu noțiuni mai vechi cum ar fi *„mijloc de transport”* pe care legiuitorul nu le definește în RCR și Legea privind siguranța traficului rutier. În sensul legii penale *„prin mijloace de transport se înțeleg toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și troleibuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanice”* [3, art. 132].

Considerăm că această noțiune este una învechită, ba chiar o greșeală de stil a limbii române, fiind o calchiere din limba rusă *„транспортные средства”*. Prin urmare, optăm pentru unificarea utilizării noțiunii de vehicul atât în legea contravențională, cât și în cea penală.

În continuare, cerința esențială pentru întregirea faptei prejudiciabile prevăzute la alin. (1) art. 233 CC al RM este ca, în timpul conducerii vehiculului, făptuitorul să se afle în stare de ebrietate alcoolică cu grad minim

În genere, stare de ebrietate este cea survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care are drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului [8, pct. 2].

Prin stare de ebrietate alcoolică ce depășește gradul maxim admis de Guvern, dacă fapte nu constituie infracțiune se înțelege starea persoanei care are în sânge concentrația de alcool de la 0,3 până la 0,5 g/l, și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l [8, pct. 3].

În conformitate cu prevederile RCR [9], punctual 14 lit.(b) conducătorului de vehicul îi este interzis să încredințeze conducerea autovehiculului unei persoane care nu posedă permis de conducere de categoria (subcategoria) respectivă (cu excepția cazurilor în care se efectuează instruirea în conducere, în conformitate cu punctul 108 RCR, sau care se află în stare de ebrietate, sub influența drogurilor ori altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției, este bolnavă, traumatizată sau într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere. În același context, RCR, la pct. 126 alin. (1) obligă persoanele responsabile de exploatarea și starea tehnică a vehiculelor să nu admită la conducerea vehiculelor persoane care nu posedă permis de conducere de categoria (subcategoria) respectivă, nu au fost supuse testului psihofiziologic și medical, sunt în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau a altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției, sânt bolnave, traumatizate sau se află într-o stare avansată de oboseală de natură să le afecteze capacitatea de conducere [9, pct. 14].

Dorim să atragem atenția că unele prevederi din RCR, pct. 14, lit. (b) și pct. 126 alin.(1) sunt neclare, interpretabile și confuze, pentru neonorarea cărora legiuitorul nu prevede răspundere juridică (penală sau contravențională) cum ar fi „conducerea/

predarea unei persoane... sub influența drogurilor sau a altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției, sunt bolnave, traumatizate sau se află într-o stare avansată de oboseală de natură să le afecteze capacitatea de conducere”. Prin urmare, deși termenii utilizați la general sunt clari, devin neclari în raport cu procesul de conducere a unui vehicul, cum ar fi următoarele noțiuni: „sub influența...”, „substanțe contraindicate”, „bolnave”, „traumatizată”, „stare avansată de oboseală” etc. Din conținutul acestor prevederi nu identificăm anumite limite, definiții sau anumite elemente speciale de reper care ar oferi claritate sintagmelor utilizate. Autorul nu a stabilit clar care sunt limitele de intensitate a influenței substanțelor interzise, nu a specificat ce fel de substanțe contraindicate și nu a specificat pentru ce sunt contraindicate, nu a precizat despre care boli este vorba, în ce măsură și grad sunt traumatizate persoanele, utilizând arbitrar și noțiunea de „stare avansată de oboseala”, în situația în care nu sunt stabilite metodologii de stabilire a nivelurilor de oboseală a conducătorilor auto. Astfel, putem afirma că autorul a ignorat în mod absolut exigențe pe care trebuie să le întrunească un act normativ [8, pct. 3].

În aceeași ordine de idei, constatăm că autorul normei prevăzute de art. 233 alin. (1) CC al RM utilizează expresia cu elemente de ambiguitate „**sub influența alcoolului** ori în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, dacă fapta nu constituie infracțiune”. Imprecizia o determină anume sintagma „sub influența alcoolului”. Aceasta nu este definită în nici un act normativ al Republicii Moldova, mai mult ca atât, autorul normei nu prevede anumite precizări ale influenței alcoolului. Prin urmare, această formulare are un caracter interpretativ și nu permite efectuarea unei calificări juridice concrete în special în contextul normei analizate.

Presupunem că autorul normei s-a inspirat inoportun și necorespunzător din legea penală a României care incriminează la art. 336 fapta de „Conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe” [10, art. 336], prin urmare, se propune excluderea din conținutul art. 233 sintagma „sub influența alcoolului”.

Totodată, ne exprimăm dezacordul referitor la utilizarea sintagmei „starea de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil de lege dacă fapta nu constituie infracțiune”. Aceasta poate fi înlocuită cu o expresie mai simplă „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim”, conformă actelor normative în vigoare [8]. Astfel, optăm pentru această substituție în tot conținutul art. 233 CC al RM, ceea ce ar contribui la caracterul simplu, clar și concis al normei.

Latura subiectivă a contravenției prevăzute de art. 233 alin. (1) se caracterizează prin vinovăție sub formă de intenție sau imprudență în conformitate cu art. 14 CC al RM.

Caracterul intenționat este atunci când conducătorul de vehicul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și dorește să conducă vehiculul și îl conduce aflându-se în stare de ebrietate alcoolică cu grad minim de ebrietate. Accentuăm, conducătorul dorește nu pur și simplu să conducă vehiculul dar dorește să-l conducă, dându-și seama că se află în starea descrisă în dispoziția alin. (1) al art. 233 CC al RM și îl conduce.

Forma imprudenței poate exista în ipoteza în care conducătorul de vehicul după o anumită perioadă de timp după ce a consumat băuturi alcoolice, consideră că este în stare trează și pornește la conducerea vehiculului, dar concentrația de alcool în sânge încă depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, fapt despre care conducătorul nu cunoaște deși putea și trebuia să se asigure că a trecut o perioadă suficientă pentru ca concentrația de alcool să se reducă sub limitele admisibile.

Subiectul contravenției prevăzute la art. 233 alin. (1) CC al RM este persoana fizică ce a atins vârsta de 16 ani, se află în stare de responsabilitate [7, art. 17¹] în momentul în care conduce vehiculul și dispune de dreptul special de a conduce vehiculul.

Latura obiectivă în cazul contravenției prevăzute de art. 233 alin. (2) se manifestă prin acțiunea de predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află sub influența alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege sau în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare, dacă fapta nu constituie infracțiune.

DEX-ul definește expresia „preda” drept acțiunea de „a da cuiva în primire un obiect, un bun care îi revine de drept sau de care trebuie să răspundă; a înmâna, a încredința, a remite, a transmite [14].

Predarea conducerii vehiculului presupune exprimarea acordului de către posesorul vehiculului pentru conducerea acestuia de către o altă persoană, care se află în stare de ebrietate. Acordul poate fi exprimat atât în mod expres, cât și tacit. Precizăm că pe lângă exprimarea acordului posesorului vehiculului este necesar să fie realizată și transmiterea în posesie propriu-zisă a vehiculului unei persoane aflate în stare de ebrietate.

Analizând dispoziția normei de la alin. (2), identificăm anumite sintagme pe care le considerăm eronate și irelevante pentru calificarea corectă a faptei și tragerea la răspundere a făptuitorului. Această normă prezintă mai multe acțiuni alternative de realizare a acestei contravenții, după cum urmează:

1. predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află sub influența alcoolului, dacă fapta nu constituie infracțiune;

2. predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, dacă fapta nu constituie infracțiune;

3. predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare, dacă fapta nu constituie infracțiune.

Accentuăm că prima variantă propusă de autorul normei „predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află sub influența alcoolului, dacă fapta nu constituie infracțiune” are o formulare eronată deoarece este utilizată noțiunea „sub influența alcoolului” la care am făcut referire mai sus și precizarea „dacă fapta nu constituie infracțiune”. Considerăm important de a atrage atenția că la momentul realizării acestui studiu nu au existat infracțiuni în Codul penal al Republicii Moldova în dispoziția căreia să fie prezent aceste element sau sintagmă „sub influența alcoolului”.

Referitor la alternativa a doua și a treia, constatăm că nu există versiuni similare de săvârșire a unor infracțiuni. De exemplu, la art. 264¹ alin. (2) CP al RM este incriminată fapta de „predare 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” și nu mai există alte versiuni de predare către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante sau de alte substanțe.

Pornind de la definiția de „stare de ebrietate” propusă în regulamentul privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, care presupune „stare survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care are drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului” [8, pct. 2] se propune următoarea variantă a dispoziției pentru alin. (2) al art. 233 CC al RM, „Predarea cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate”. Această formulare s-ar sincroniza cu varianta infracțiunii prevăzute de art. 264¹ alin. (2) CP al RM

„predare 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”.

În continuare, elucidând părțile componente ale laturii obiective ale contravenției prevăzute de art. 233, alin. (2) CC al RM, statuăm că nu este necesar ca persoana care predă conducerea să fie în stare de ebrietate.

Pentru calificarea faptei în baza art. 233 alin. (2) CC al RM este important de stabilit dacă posesorul vehiculului predă benevol conducerea acestuia altei persoane, știind cu certitudine că ultimul se află în stare de ebrietate.

Latura subiectivă a contravenției prevăzute la art. 233 lin. (2) se caracterizează prin vinovăție sub formă de intenție. În cazul în care, fapta dată s-ar fi realizat prin imprudență aceasta nu ar fi fost considerată o contravenție deoarece lipsește elementul de bază „predare **cu bună știință** a conducerii”. În astfel de situații, agenții constataatori vor fi nevoiți și obligați să probeze în mod pertinent intenția posesorului anume asupra faptului că își dă seama de caracterul prejudiciabil al predării conducerii vehiculului anume unei persoane în stare de ebrietate și admite în mod conștient survenirea acestui pericol. În caz contrar, nu vor putea trage la răspundere posesorul vehiculului pentru astfel de fapte.

Subiectul contravenției prevăzute la art. 233 alin. (2) CC al RM este persoana fizică, în stare de responsabilitate, care a atins vârsta de 16 ani în momentul săvârșirii contravenției, dispune de dreptul special de a conduce vehiculul și are calitate de posesor sau proprietar al vehiculului.

Latura obiectivă a contravenției prevăzute de art. 233 alin. (2¹) CC al RM se manifestă prin acțiunea de consum de alcool, de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier, până la testarea alcoolică sau până la recoltarea pro-

belor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei, cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate.

Se prezumă că prin această normă a fost introdusă răspunderea contravențională a conducătorului de vehicul pentru nerespectarea obligației „să nu consume băuturi alcoolice sau droguri, precum și să nu administreze medicamente preparate în baza acestora până nu va fi supus testării alcoolscoapice, sau, după caz, examinării medicale și recoltării probelor biologice” [9, pct. 12.1, lit. h)] în cazurile de implicare a acestuia în accident rutier.

Considerăm că norma prevăzută la alin. (2¹) al art. 233 CC al RM este afectată de mai multe carențe tehnico-legislative, ceea ce pune în dificultate aplicarea ei. În primul rând, este necesar de specificat că latura obiectivă a acestei contravenții poate fi realizată prin mai multe acțiuni alternative, după cum urmează:

1. **consum de alcool** de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier până la testarea alcoolscoapică sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii;

2. **consum de substanțe stupefiante** de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier până la testarea alcoolscoapică sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii;

3. **consum de substanțe stupefiante și de alte substanțe** cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier;

4. **consum de alte substanțe cu efecte similare** de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier cu excepția consumului de medicamente cu efecte

similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate.

Analizând modalitățile de realizare a contravenției prevăzute la art. 233 alin. (2¹) CC al RM constatăm că obiectul nemijlocit al acestei componente de contravenții nu coincide cu obiectul nemijlocit al contravenției prevăzute de art. 233 CC al RM. În cazul componente de contravenție prevăzute la art. 233 CC al RM, drept obiect nemijlocit servesc relațiile sociale din domeniul siguranței traficului rutier condiționate de neadmiterea la circulația rutieră a persoanelor în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe, pe când în cazul contravenției prevăzute de art. 233, alin. (2¹) CC al RM obiectul nemijlocit al componente de contravenție îl constituie relațiile sociale care derivă din respectarea obligațiilor conducătorului de vehicul implicat în accident rutier și nu are nici o legătură cu admiterea/neadmiterea la circulație rutieră a persoanelor în stare de ebrietate.

Astfel, locul incriminării faptei prevăzute la alin. (2¹) din art. 233 CC al RM trebuie să fie la art. 242 alin. (3) CC al RM al cărui obiect nemijlocit îl constituie relațiile sociale care apar din momentul provocării accidentului în traficul rutier.

Analizând în continuare norma prevăzută la alin. (2¹) al art. 233 CC al RM, constatăm utilizarea neuniformă a diferitor termeni cum ar fi „substanțe stupefiante”, „substanțe psihotrope” și „alte substanțe cu efect similar” la descrierea modalităților de realizare a contravenției. Prin urmare se cere a utiliza un termen acceptat în legea penal cum ar fi „droguri, precursori, etnobotanice și analogii acestor” [3, art. 134¹].

În aceeași ordine de idei, ne exprimăm dezacordul față de formulările 3 și 4 ale modalităților de realizare a contravenției prevăzute de art. 233, alin. (2¹).

În cazul săvârșirii contravenției prin „consum **de substanțe stupeficante și de alte substanțe** cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier” nu este clară argumentarea legiuitorului de a combina cumulativ elementele „**de substanțe stupeficante și de alte substanțe**” din moment ce prevede a patra modalitate „...consum de alte substanțe cu efecte similare...”.

Prin urmare, considerăm că această modalitate a treia trebuie exclusă.

Referitor la cea de a patra modalitate manifestată prin „consum de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate”, avem la fel o apreciere critică deoarece sunt utilizați termeni și sensuri care determină ambiguități.

Respectiv, în aceeași normă legiuitorul utilizează termeni cum ar fi „accident rutier” și „accident de circulație”, ceea ce ar presupune același sens dar apare întrebarea de ce au fost folosiți termeni diferiți.

În acest context, RCR [9, pct. 7] și Legea cu privire la siguranța traficului rutier [5, art. 2] operează cu noțiunea de „accident în trafic rutier”. Prin urmare, ar fi necesar de unificat această terminologie pentru a exclude interpretările arbitrare și ambiguitățile care pot apărea în procesul de interpretare și aplicare a legii.

Totodată, analizând a patra modalitate de realizare a contravenției prevăzute de art. 233 alin. (2¹) CC al RM, identificăm o anumită excepție „cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate

de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate”, care la fel, prezintă o serie de ambiguități, de exemplu „cu excepția consumului... până la sosirea poliției la fața locului...”. După cum observăm, una dintre excepții este ca conducătorul de vehicul să consume medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului etc. Este important să menționăm că există o serie de excepții sau circumstanțe în care poliția nu mai vine la fața locului în cazurile de accidente în trafic rutier, cum ar fi de exemplu în cazurile de constatare amiabilă a accidentelor rutiere [4, art. 2] care presupune „procedură simplificată și benevolă de documentare a accidentului de autovehicul soldat doar cu daune materiale nesemnificative, prin completarea și semnarea de către conducătorii de autovehicule implicați în accident a formularului „Constatare amiabilă de accident”, stabilit de autoritatea de supraveghere”. O astfel de circumstanță înlătură răspunderea contravențională a contravenientului [7, art. 31¹, alin. (4)] și respectiv exclude necesitatea intervenției poliției la fața locului.

În același context, excluderea necesității deplasării poliției la fața locului în cazurile de accidente rutiere mai este determinată de prevederile pct. 13 al RCR conform cărora „Conducătorii de vehicule implicați într-un accident în traficul rutier soldat numai cu pagube materiale imediat la telefon trebuie să anunțe poliția despre producerea accidentului și, în cazul în care au ajuns la o înțelegere reciprocă în aprecierea circumstanțelor acestui accident și dacă starea tehnică a vehiculelor permite garantarea securității traficului, sunt obligați să se deplaseze, în timp de cel mult 2 ore, la cel mai apropiat post de poliție pentru întocmirea actelor necesare, având completat formularul de constatare a accidentului aferent poliției de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor mijloacelor de transport

auto sau, după caz, schița accidentului făcută în prealabil, care trebuie să fie semnate de cei implicați în accident” [9, pct. 13].

Latura subiectivă în cazul contravențiilor săvârșite în conformitate cu prevederile de la art. 233 alin. (2¹) CC al RM se poate realiza atât prin intenție cât și prin imprudență, în ipoteza în care conducătorul auto nu-și cunoștea obligațiile stipulate în RCR deși trebuia și era obligat să le cunoască.

Subiectul contravenției prevăzute la art. 233 alin. (2¹) CC al RM este persoana fizică ce a atins vârsta de 16 ani, este în stare de responsabilitate în momentul săvârșirii contravenției și este conducător al vehiculului care a fost implicat într-un accident în traficul rutier.

Analizând agravanta specificată la alin. (2²) al aceluiași articol „acțiunile prevăzute la alineatele (1)–(2¹), săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție, dacă aceste acțiuni nu constituie infracțiune”, identificăm la fel anumite formulări confuze care afectează claritatea normei ceea ce determină diferite interpretări, iar într-un final aplicarea defectuoasă a acesteia.

Constatăm că autorul normei nu face deosebire între „acțiune”, „contravenție” și „infracțiune”, ba chiar le confundă în anumite contexte, cum ar fi „**acțiunile prevăzute la alineatele (1)–(2¹), săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție, dacă aceste acțiuni nu constituie infracțiune**”. Care această contravenție sau cum poate o acțiune să constituie ori nu infracțiune?

Pentru a descrie conținutul dispozițiilor de la alin. (2²), (3) și (4), autorul utilizează o sintagma distonantă „Acțiunile prevăzute la alineatele (1)–(2¹)...”. Considerăm că o simplă acțiune nu poate fi considerată contravenție sau o infracțiune. Analizând literatura juridică de specialitate [15], stabilim că elementul material al unei fapte contravenționale

sau mai bine zis acea manifestare exterioară a unei contravenții formează latura obiectivă a conținutului constitutiv. Prin urmare, latura obiectivă a unei componente de contravenții este formată din elemente principale (fapta ilegală, consecința prejudiciabilă și legătura de cauzalitate) și elemente facultative (locul, timpul, metoda și mijloacele). În acest context, observăm că unul dintre componentele principale ale acestui element constitutiv este **fapta ilegală** care poate fi realizată atât prin *acțiune*, cât și prin *inacțiune*. În contextul observațiilor noastre, constatăm că autorul utilizează noțiunea de *acțiune* având în vedere o faptă ilegală integrală (contravenție sau infracțiune), excluzând posibilitatea calificării în baza art. 233 alin. (2) CC al RM a unei fapte care poate fi realizată printr-o *inacțiune*, cum ar fi de exemplu, predarea cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află sub influența alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool, atunci când această faptă se face în mod tacit, când nu este exprimată formal, dar care este subînțeleasă și admisă ca atare.

Din aceste raționamente, ajungem la concluzia că este necesar de înlocuit expresia „Acțiunile...” cu „Faptele...”, ceea ce ar permite o calificare a tuturor faptelor, realizate atât prin acțiuni, cât și prin inacțiuni, care cad sub incidența art. 233 CC al RM.

O altă formulare neadecvată din această normă este utilizarea repetată a sintagmei „*dacă fapta nu constituie infracțiune*” ce poartă un caracter de tautologie. Constatăm că la alin. (1) și (2) de la art. 233 CC al RM avem specificarea „...*dacă fapta nu constituie infracțiune*”. Ulterior, la agravantele de la alin. (2²) și (4) al aceluiași articol se face adăugător aceeași precizare „...*dacă fapta nu constituie infracțiune*”, totodată făcându-se trimitere la alin. (1)–(2¹) care conțin specificarea dată. Prin urmare, trebuie exclusă precizarea „*dacă fapta nu constituie infracțiune*” din conținutul agravantelor de la alin. (2²) și (4).

În conținutul normei de la alin. (2²), constatăm o altă eroare care denotă faptul că autorul nu a ținut cont de principiile dreptului contravențional, la formularea dispoziției, în special de principiul individualizării răspunderii contravenționale și sancțiunii contravenționale, conform căruia „*Nimeni nu poate fi supus de două ori răspunderii contravenționale pentru una și aceeași faptă*” [7, art. 9, alin. (2)]. Prin urmare, din conținutul dispoziției de la alin. (2²) se înțelege că făptuitorul urmează să fie tras la răspundere contravențională pentru care acesta deja a fost sancționat „*de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție*”. Putem doar presupune că autorul a avut în vedere sintagma „*de către o persoană sancționată deja pentru o contravenție similară*”.

Cea mai mare ambiguitate o formează sintagma „*acțiunile prevăzute la alineatele (1)-(2¹), săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție*”.

În ipoteza în care autorul a avut în vedere săvârșirea repetată a unei fapte similare, lucru de care nu suntem siguri, în contextul contravențiilor prevăzute la alin. (1)-(2¹) art. 233 CC al RM, constatăm că acestea de fapt pot fi realizate în mod repetat dar nu pot fi calificate în mod analogic (repetat) în conformitate cu aceleași norme, deoarece după săvârșirea contravențiilor prevăzute de art. 233 alin. (1)-(2¹) CC al RM, făptuitorul este sancționat cu amendă sau cu muncă neremunerată în folosul comunității, în toate cazurile „*cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la 1 an*”. Prin urmare, dacă făptuitorul săvârșește aceleași fapte în mod repetat în decursul unui an calendaristic, atunci acestea urmează a fi calificate conform alin. (4) al art. 233 CC al RM conform căruia „*Acțiunile prevăzute la alineatele (1)-(2¹), săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce vehicu-*

le, dacă fapta nu constituie infracțiune”, prevede re care face practic imposibil calificarea repetată a contravențiilor prevăzute la alin. (1)-(2¹) și prin urmare imposibil aplicarea normei de la alin. (2²), cu excepția cazurilor când faptele de la alin. (1)-(2¹) au fost săvârșite în decursul de la 6 luni până la un an, în ani calendaristici diferiți.

Din aceste considerente, formularea normei de la alin. (2²) face ca aceasta să devină practic caducă.

Latura obiectivă a contravenției prevăzute la art. 233 alin. (3) CC al RM se manifestă prin acțiunile specificate la alineatele (1)-(2¹), în cazul în care admiterea la trafic a conducătorului de vehicul nu prevede obligația de a deține permis de conducere, cum ar fi, de exemplu, conducerea bicicletei, a triciclei sau a unui alt vehicul destinat pentru anumite lucrări agricole.

Latura obiectivă a contravenției prevăzute la art. 233 alin. (4) CC al RM se manifestă prin acțiunile specificate la alin. (1) și (2¹) ale aceluiași articol, săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce vehicule, dacă fapta nu constituie infracțiune. Reflecțiile realizate mai sus referitoare la dispozițiile normelor de la alin. (1) și (2¹) al art. 233 CC al RM sunt valabile și pentru alin. (4), cu excepția faptului că făptuitorul trebuie să întrunească anumite condiții.

În cazul dat, subiectul trebuie să fie o persoană care a împlinit vârsta de 16 ani care nu deține un permis de conducere în conformitate cu categoria sau subcategoria vehiculului pe care îl conduce [6].

Totodată subiect al răspunderii contravenționale în baza art. 233 alin. (4) CC al RM poate fi persoana responsabilă care a împlinit vârsta de 16 ani căreia i-a fost aplicată printr-o decizie irevocabilă și definitivă sancțiunea, contravențională [7, art. 36] sau penală [3, art. 65¹], „privarea de dreptul de a conduce vehiculul”.

Concluzii

În urma analizei și a reflecțiilor realizate în acest studiu, constatăm, cu regret, că autorul sau autorii care au contribuit la formularea și elaborarea prevederilor din conținutul art. 233 Cod contravențional al Republicii Moldova au fost prost inspirați, nu au ținut cont de noțiunile și termenii utilizați în diferite acte normative de resort, au neglijat acele exigențe legale cu referire la cerințele de bază față de structura și conținutul actelor normative, fapt prin care au provocat confuzii, ambiguități, interpretări arbitrare și respectiv o aplicare defectuoasă a normelor respective.

Prin urmare, se propune următoarea variantă a normei prevăzută de art. 233 CC al RM:

„Articolul 233. Conducerea vehiculului în stare de ebrietate alcoolică cu grad minim, predarea conducerii lui către o persoană care se află în stare de ebrietate

(1) Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad minim, se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, în ambele cazuri cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la 1 an.

(2) Predarea cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, în ambele cazuri cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la 1 an.

(3) Faptele prevăzute la alineatele (1)-(2), săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru o contravenție similară, se sancționează cu amendă de

la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 2 la 3 ani.

(4) Faptele prevăzute la alineatele (1)-(2¹), în cazul în care admiterea la trafic a conducătorului de vehicul nu prevede obligația de a deține permis de conducere, se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale.

(5) Faptele prevăzute la alineatele (1)-(2¹), săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce vehicule, se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile”.

Referințe bibliografice

1. <https://newsmaker.md/ro/49-de-soferi-prinsi-in-stare-de-ebrietate-la-volan-in-acest-weekend-ce-incalcari-au-mai-depistat-politistii/> (accesat la data de 08.01.2021)
2. https://politia.md/sites/default/files/raport_9_luni_2020_.pdf (accesat la data de 08.01.2020).
3. Codul penal al Republicii Moldova nr. 985 din 18.04.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 72-74 din 18-04-2002. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=123534&lang=ro#, accesat la data de 11.-1.2021).
4. Legea Republicii Moldova nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32-35 din 26-02-2016. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=122881&lang=ro#, accesat la data 07.03.2021).
5. Legea Republicii Moldova nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 103-106 din 20-07-2007 (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=112505&lang=ro#, accesat la data de 11.01.2021).

6. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1452 din 24-12-2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 8-10 din 15-01-2008. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=121794&lang=ro#, accesat la data de 06.03.2021).

7. Codul contravențional al Republicii Moldova 218 din 24.10.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 78-84 din 17-03-2017 (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=124835&lang=ro, accesat la data de 11.01.2021).

8. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 10.04.2009 privind aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 80-81 din 24-04-2009. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=123200&lang=ro#, accesat la data de 11.01.2021).

9. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. În: Monitorul Oficial al Republicii

Moldova nr. 92-93 din 15-05-2009. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=124130&lang=ro, accesat la data de 11.01.2021).

10. Codul penal al României din 17 iulie 2009. În: Monitorul Oficial al României nr. 510 din 24 iulie 2009. (http://legislatie.just.ro/Public_Detalii_Document_Afis/223635, accesat la data de 06.03.2021)

11. Legea Republicii Moldova nr. 100 din 22-12-2017 cu privire la actele normative. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 7-17 din 12.01.2018. (https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=105607&lang=ro, accesat la data de 16.02.2021).

12. Hotărârea CSJ din 14.11.2018, Dosarul nr. 1re-121/2018 (http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=12387, accesat la data de 11.01.2021).

13. <https://piataauto.md/Stiri/2019/10/VIDEO-Peste-60-soferi-in-stare-de-ebrietate-documentati-in-acest-week-end-in-Moldova-50-dintre-ei-in-stare-de-ebrietate-avansata/> (accesat la data de 08.01.2021).

14. <https://dexonline.ro/definitie/preda> (accesat la data de 06.03.2021).

15. GUȚULEAC, V. *Tratat de Drept Contravențional*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2009.