

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative

1. Condițiile care au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Prezentul proiect de lege, elaborat de către Procuratura Generală este rezultatul evaluării mecanismului normativ existent în partea reglementărilor penale, care vizează conducerea vehiculului în stare de ebrietate, fiind constatată o ineficiență în aplicarea fiabilă a sancțiunilor penale respective.

O problemă actuală cu care se confruntă societatea și care trebuie evidențiată în mod deosebit este problema securității în transport și problemele conexe ale acesteia.

Fiind condiționată de o serie de factori cum ar fi: disciplina participanților la trafic, calitatea instruirii și nivelul de disciplină a conducătorilor mijloacelor de transport ș.a., precum și reglementările legislației în vigoare din acest domeniu – securitatea în transport poate fi asigurată numai prin aplicarea eficientă a unui complex de măsuri.

Or, eficacitatea sistemului de impunere a legii penale în perioada anilor 2019- primul semestru a anului 2020 a demonstrat ineficiență în legătură cu prevenirea și combaterea infracțiunilor de acest gen, totodată, având loc criminalizarea excesivă a cetățenilor.

Astfel, în urma efectuării unei analize statistice s-a stabilit că, pe parcursul anului **2019** de către instanțele de judecată au fost examinate **3314** cauze penale, dintre care **3184** cazuri au fost soldate cu adoptarea sentințelor de condamnare, **110**- sentințe de încetare și **20** persoane achitate.

În perioada a 6 luni a anului **2020**, au fost examinate de către instanțele de judecată **1268** cauze penale, dintre care - **1218** au fost pronunțate sentințe de condamnare, **36** sentințe de încetare și **14** persoane achitate.

Analiza efectuată denotă faptul că, îmbunătățirea eficienței legii și a sistemului de justiție nu poate avea loc doar prin incriminarea unor fapte, fiind necesară sporirea gradului de conștientizare socială a siguranței rutiere la nivel național.

Or, majorarea indicilor statistici privind numărul infracțiunilor de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică atestă ineficiența mecanismului actual de a curma acest fenomen, exclusiv prin incriminarea acestor fapte.

Scopul proiectului de lege este de a perfecționa cadrul legislativ reieșind din problemele constatate în vederea prevenirii și combaterii acestui fenomen, care în ultimii ani, în pofida criminalizării excesive și a cheltuielilor judiciare suportate de către stat, nu se minimalizează.

Prin prisma modificărilor, operarea cărora se propune, tindem spre atingerea următoarelor rezultate:

- creșterea gradului de securitate socială;
- reducerea numărului accidentelor rutiere și a caracterului grav al acestora, prin îmbunătățirea disciplinei participanților la trafic;
- dezvoltarea și îmbunătățirea capacităților operaționale ale organelor de drept;
- excluderea din circuitul traficului rutier a persoanelor, care conduc vehicule în stare de ebrietate alcoolică sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare, fie cu grad minim sau cu grad avansat, pe un termen de la 6 luni până la 3 ani, sau prin anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, inclusiv aplicarea sancțiunii arestului contravențional.

2. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Securitatea traficului rutier prezintă un interes public major, fapt pentru care asigurarea securității în aspectul dat este o obligație pozitivă a statului.

Unitatea de transport reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligația de a respecta anumite reglementări impuse de autorități întru evitarea riscurilor rezultate din utilizarea autovehiculelor.

Așa cum s-a menționat *supra*, securitatea în transport poate fi asigurată numai prin aplicarea eficientă a unui complex de măsuri.

De remarcat că, ordinea publică și securitatea cetățenilor constituie o prioritate principală a Guvernului, or, Planul de acțiuni al Guvernului pentru anii 2020-2023, aprobat prin Hotărârea nr.636 din 11 decembrie 2019, stabilește drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, implementarea sistemelor automatizate de supraveghere și aplicare a amenzilor în traficul rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național.

De asemenea, reprezintă o prioritate și pentru toate instituțiile statului, în special a organelor de aplicare a legii, activitatea cărora fiind axată pe apropierea de comunitate, pregătirea antiinfracțională a cetățenilor și perfecționarea sistemului de ordine și securitate publică.

Respectiv, tendința organelor de drept de combatere a numărului accidentelor rutiere și faptelor ilicite în domeniul siguranței rutiere este în continuă perfecționare.

În context, menționăm, că în scopul responsabilizării participanților la trafic, în vederea conformării la prevederile normelor de siguranță rutieră, în vederea neadmiterii derogării de la normele stabilite, manifestate inclusiv prin conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate, se impune necesitatea intervenirii la nivel legislativ, de instituire a unui mecanism eficient de combatere a acestui flagel, nu prin criminalizarea societății, care rezidă în proceduri penale de lungă durată, costuri nejustificate (de personal, de timp, financiare etc.), care s-au dovedit a fi ineficiente, dar prin proceduri simple și timp redus de examinare, punându-se accentul pe aplicarea obligatorie a măsurilor complementare în procedurile contravenționale, care în plan de prevenție sunt mai efective, decât măsurile represive prevăzute de Legea penală.

Această abordare corespunde și principiilor de umanizare a politicii penale a statului, având în același timp și o eficiență mai mare în diminuarea numărului accidentelor rutiere.

Accidentul de circulație rutieră, în sine, deși nu constituie totdeauna o infracțiune, de multe ori, cauzele producerii acestuia constau în nerespectarea prevederilor legale, în special: conducerea mijloacelor de transport sub influența băuturilor alcoolice ori a altor substanțe, ori cu alcoolemie peste limita legală, fapte incriminate la art.264¹ din Codul penal.

Totodată, observăm, că potrivit art.264 din Codul penal, în fiecare caz, de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, fie ca încălcarea a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății, fie vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății, fie decesul unei persoane, sau a două sau mai multor persoane,

starea de ebrietate este prevăzută ca agravantă și, în toate cazurile, se sancționează cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

Respectiv, în scopul instituirii unui mecanism punitiv eficient la acest compartiment, prin proiectul de lege se propune, la art.264 în dispoziția alin.(2), alin.(4) și alin.(6), la final, după sintagma „starea de ebrietate”, să fie completat cu textul „, sau care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport”, circumstanțe care actualmente, se regăsesc în art. 264¹ din Codul penal.

Având în vedere consecințele survenite la art.264 din Codul penal, urmare a încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârșită în **stare de ebrietate**, considerăm judicioasă această propunere.

În același timp, dat fiind modificările menționate, propunem excluderea art. 264¹ din Codul penal și modificarea art.233 din Codul contravențional, prin includerea și *refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolică, 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*, precum și aplicarea în fiecare caz obligatoriu a sancțiunii - *anularea dreptului de a conduce mijloace de transport*.

În acest sens, menționăm legislația altor state cum ar fi a Ucrainei (*art.130 Cod contravențional*), a Federației Ruse (*art.12.26 Cod Contravențional*), care reglementează refuzul de a trece examenul medical în calitate de contravenție și nu de infracțiune, reieșind din pericolul social redus al faptei. De remarcat că, în decursul anului 2019 și pe durata primului semestru al anului 2020 pe această categorie de infracțiuni au fost emise **547** sentințe, dintre care **496** au fost sentințe de condamnare.

Modificările propuse în sancțiunea art.233 din Codul contravențional pun accent pe aplicarea, în fiecare caz obligatoriu, a sancțiunii complementare - *privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept*, **excluzând din traficul rutier**, în așa mod, persoanele care conduc vehicule în stare de ebrietate alcoolică sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similar, fie cu grad minim sau cu grad avansat.

Totodată, propunem și modificarea sancțiunii contravenționale a art.233 din Codul contravențional, prin introducerea sancțiunii alternative - *arestul contravențional pe un termen de până la 15 zile*, care este mai efectiv atât sub aspect preventiv, cât și ca durată a procedurilor, implicarea resurselor umane și financiare, logistice etc.

Mai mult, în prezentul proiect se propune și: a) revizuirea limitelor gradului minim al concentrației de alcool în sânge care va fi de la 0,3 g/l la 0,8 g/l și, respectiv, a gradului minim al concentrației de alcool în aerul expirat care va fi de la 0,15 mg/l până la 0,5 mg/l; b) sporirea pragului inferior pentru gradul avansat al concentrației de alcool care va fi de 0,8 g/l în sânge și de 0,5 mg/l în aerul expirat.

Totodată, se propune a reglementa în Codul contravențional, similar Codului penal starea de ebrietate, pentru a respecta principiile de individualizare a sancțiunilor în raport cu fapta contravențională săvârșită.

Astfel, Codul contravențional se completează cu articolul 15¹ cu următorul cuprins:

„Articolul 15¹. Starea de ebrietate

- (1) Prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare.
- (2) Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l.
- (3) Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.”

Menționăm, că modificările propuse vor contribui la decriminalizarea socială, vor absolvi statul de cheltuieli de judecată nejustificate, dar, în același timp, va oferi posibilitatea excluderii din circuitul traficului rutier a persoanelor, care conduc vehiculul în stare de ebrietate alcoolică sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare, fără a admite survenirea consecințelor prevăzute la art.264 Cod penal.

De asemenea, se propune dezincriminarea faptei prevăzute de art.264² din Codul penal, cu stipularea, corespunzătoare, a răspunderii contravenționale (introducerea în CC a art.233¹) și instituirea unor sancțiuni descurajante, argumentele invocate în cazul art.264¹ din Codul penal, specificate mai sus, fiind valabile și în acest caz.

Conform prevederilor articolului 25 alineatul (3) din Constituție, reținerea nu poate depăși 72 de ore. Luând în considerație că, fapta contravențională se caracterizează printr-un grad de pericol social mai scăzut decât infracțiunea și măsurile de constrângere aplicate în procesul contravențional, chiar dacă sunt similare celor din procesul penal, trebuie să fie aplicate în modul corespunzător. Totodată, actualmente, potrivit prevederilor articolului 435 alin.(2) din Codul contravențional, reținerea persoanei de până la 24 de ore, este posibilă doar în baza hotărârii instanței de judecată și doar în două situații:

- până la examinarea cauzei contravenționale – persoanei suspectate de săvârșirea unei contravenții pentru care sancțiunea prevede arestul contravențional;
- pentru a identifica persoana și a clarifica circumstanțele contravenției – persoanelor care au încălcat regulile de ședere a cetățenilor străini și apatrizilor în Republica Moldova, regimul de frontieră sau regimul punctelor de trecere a frontierei de stat.

Actualmente este problematică punerea în aplicare a acestui mecanism, iar finalitățile măsurii de constrângere – reținerea, nu pot fi atinse. Potrivit normei indicate, reținerea persoanei mai mult de 3 ore (până la 24 ore) este posibilă doar cu autorizația judecătorului de instrucție, respectiv, persoana trebuie adusă în decurs de 3 ore de la reținere în fața judecătorului de instrucție care se va expune dacă este sau nu rezonabilă extinderea reținerii până la 24 ore. Perioada scurtă de timp în cursul căreia urmează să fie obținută încheierea judecătorului de instrucție, face practic inoperantă această măsură de constrângere. Opinem pentru excluderea condiției obținerii autorizației judecătorului de instrucție, or, perioada de până la 24 ore se referă, în principal, la componentele contravenționale sancțiunea cărora prevede posibilitatea aplicării arestului contravențional, care ține de competența exclusivă a instanței de judecată.

De asemenea, art.440 CC se completează cu alin.(4³), care instituie interdicția opririi nejustificate a vehiculului de către agentul de circulație, decât în situația încălcării vădite de către conducătorul mijlocului de transport a regulilor circulației rutiere, fapt care va fi consemnat în procesul-verbal cu privire la contravenția administrativă.

Prevederea are drept scop excluderea utilizării abuzive de către agenții de circulație a opririi de serviciu, decât în situația admiterii de către conducătorul vehiculului a încălcării evidente a Regulamentului circulației rutiere.

3. Fundamentarea economico-financiară

Implementarea proiectului de lege nu presupune alocări sau cheltuieli financiare suplimentare din contul mijloacelor bugetare.

4. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Proiectul de lege se va încorpora perfect în sistemul legislativ în vigoare, iar adoptarea acestuia va determina consolidarea cadrului normativ existent.

5. Avizarea și consultarea publică a proiectului

În scopul respectării prevederilor *Legii nr.239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional*, proiectul de lege a fost plasat pe pagina web a Procuraturii (directoriul „Transparență”, compartimentul „Transparență decizională”).

Procuratura Generală