Anale Ştiinţifice ale Academiei „Ştefan cel Mare" a MAI al Republicii Moldova
Scientific Annals of the Academy "Stefan cel Mare" of MIA of the Republic of Moldova

CZU: 343.84:343.346
DOI: https://doi.org/10.67457/asasm.26.23.05

INCOERENȚA REGIMULUI DE EXECUTARE A PEDEPSELOR ÎN CAZUL INFRACȚIUNILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR, COMISE ÎN STARE DE EBRIETATE

Alexandru FRUNZĂ [1]

Aliona FRUNZĂ [2]

Articolul de față analizează un paradox juridic surprinzător al legislației penale a Republicii Moldova:. o persoană care va conduce în stare de ebrietate mijlocul de transport (art. 264[1] Cod penal), va executa pedeapsa cu închisoarea într-un penitenciar de tip semiînchis chiar dacă această încălcare a sa nu are urmări pe carosabil; totodată, o persoană care, de asemenea în stare de ebrietate, provoacă un accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane (art. 264 alin. 4 și 6 Cod penal), execută pedeapsa într-un penitenciar de tip deschis. Această incoerență flagrantă derivă din interpretarea mecanică a art. 72 alin. (2) din Codul penal, care prevede regimul deschis pentru toate infracțiunile săvârșite din imprudență, fără a distinge între gravitatea consecințelor și gradul de pericol social al făptuitorului. Articolul argumentează că, prin mecanismul actual de individualizare și executare a pedepsei, un conducător auto aflat în stare de ebrietate care a lipsit de viață o persoană se află, sub aspectul executării pedepsei, într-o situație mai favorabilă decât un conducător auto care, deși a condus un mijloc de transport fiind în stare de ebrietate, nu a săvârșit acțiuni soldate cu victime. Studiul propune mai multe soluții de lege ferenda pentru remedierea acestei incoerențe, plecând de la criteriul individualizării pedepsei în funcție de gradul real de pericol social al făptuitorului.

Cuvinte-cheie: regim de executare a pedepselor, penitenciar de tip deschis, penitenciar de tip semiînchis, infracțiuni rutiere, conducere în stare de ebrietate, accident rutier mortal, individualizarea pedepsei.

THE INCOHERENCE OF THE SENTENCE-ENFORCEMENT REGIME IN THE CASE OF TRANSPORT-RELATED OFFENCES COMMITTED WHILE INTOXICATED

Alexandru FRUNZĂ [1]

Aliona FRUNZĂ [2]

This article analyses a striking legal paradox in the criminal legislation of the Republic of Moldova. Notwithstanding the fact that a person who drives a means of transport while intoxicated without causing any consequences (Article 264[1] of the Criminal Code) serves a custodial sentence in a semi-closed-type penitentiary, a person who, in the same state of intoxication, causes a road accident resulting in the death of one or more persons (Article 264 paras. 4 and 6 of the Criminal Code) serves the sentence in an open-type penitentiary. This flagrant incoherence derives from the mechanical interpretation of Article 72 para. (2) of the Criminal Code, which provides for the open regime for all offences committed through negligence, without distinguishing between the gravity of the consequences and the degree of social danger posed by the perpetrator. The article argues that, through the current mechanism for individualising and enforcing the sentence, a driver who, while intoxicated, has taken a person's life finds himself, from the standpoint of sentence enforcement, in a more favourable situation than a driver who, although he drove a means of transport while intoxicated, did not cause any victims. The study proposes several de lege ferenda solutions for remedying this incoherence, starting from the criterion of individualising the sentence according to the actual degree of social danger posed by the perpetrator.

Keywords: sentence-enforcement regime, open-type penitentiary, semi-closed-type penitentiary, road offences, driving while intoxicated, fatal road accident, individualisation of the sentence.

[1] Doctor în drept, șef al Serviciului detenție și escortă al Inspectoratului de poliție Sângerei al IGP al MAI al Republicii Moldova; e-mail: alexandru.frunza@igp.gov.md; ORCID ID: 0000-0001-9444-6561

PhD, Head of the Detention and Escort Service of the Sîngerei Police Inspectorate, General Police Inspectorate, Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova.; e-mail: alexandru.frunza@igp.gov.md; ORCID ID: 0000-0001-9444-6561

[2] Procuror în Procuratura Drochia, Oficiul Râșcani, Republica Moldova; e-mail: aliona.frunza@procuratura.md; ORCID ID: 0000-0003-2088-7289

Prosecutor at the Drochia Prosecutor's Office, Rîșcani Office, Republic of Moldova; e-mail: aliona.frunza@ procuratura.md; ORCID ID: 0000-0003-2088-7289

INTRODUCERE

Coerența unui sistem juridic constituie una dintre cele mai importante cerințe ale științei dreptului contemporan. Un sistem normativ coerent trebuie să asigure că, în situații cu un grad de pericol social comparabil sau superior, consecințele juridice să fie cel puțin echivalente, sau, în mod logic, mai severe pentru faptele cu o gravitate sporită. Atunci când această cerință elementară este contrazisă de modul de redactare a normelor, ne aflăm în prezența unei incoerențe legislative care ridică serioase probleme atât de natură teoretică, cât și de natură practică.

Tema prezentului articol o constituie tocmai o asemenea incoerență, identificată în legislația penală a Republicii Moldova, aceea privind regimul de executare a pedepselor cu închisoarea aplicabil în cazul infracțiunilor rutiere comise în stare de ebrietate. Plecând de la o lectură atentă a art. 72, 264 și 264[1] din Codul penal al Republicii Moldova, vom demonstra existența unui veritabil paradox juridic: o persoană care comite cea mai gravă infracțiune din domeniul transporturilor – accidentul rutier soldat cu decesul uneia sau mai multor persoane, săvârșit în stare de ebrietate, execută pedeapsa închisorii într-un regim mai blând (penitenciar de tip deschis) decât o persoană care doar conduce mijlocul de transport în stare de ebrietate, fără a produce victime (penitenciar de tip semiînchis) [1].

Această incoerență nu este o simplă curiozitate doctrinară, ea având implicații practice considerabile. Pe de o parte, ea generează o discrepanță între gravitatea infracțiunii săvârșite și severitatea regimului de executare, contrazicând principiul fundamental al individualizării pedepsei. Pe de altă parte, ea creează o situație percepută de comunitatea juridică și de societatea civilă ca fiind vădit nefirească, subminând încrederea populației în coerența sistemului penal. De asemenea, ea contrazice rațiunea înăspririi sancțiunilor pentru infracțiunile rutiere, operată succesiv prin reformele legislative din ultimii ani, în special prin Legea Republicii Moldova nr. 136/2024.

INTRODUCTION

The coherence of a legal system constitutes one of the most important requirements of contemporary legal science. A coherent normative system must ensure that, in situations with a comparable or higher degree of social danger, the legal consequences are at least equivalent or, logically, more severe for acts of increased gravity. When this elementary requirement is contradicted by the way the norms are drafted, we are in the presence of a legislative inconsistency that raises serious problems of both a theoretical and a practical nature.

The subject of this article is precisely such an inconsistency, identified in the criminal legislation of the Republic of Moldova – that concerning the regime for executing custodial sentences applicable in the case of road offences committed while intoxicated. Starting from a careful reading of Articles 72, 264 and 264[1] of the Criminal Code of the Republic of Moldova, we shall demonstrate the existence of a genuine legal paradox: a person who commits the most serious transport-related offence – a road accident resulting in the death of one or more persons, committed while intoxicated – serves the custodial sentence under a more lenient regime (open prison) than a person who merely drives the means of transport while intoxicated, without causing any victims (semi-open prison) [1].

This inconsistency is not a mere doctrinal curiosity; it has considerable practical implications. On the one hand, it generates a discrepancy between the gravity of the offence committed and the severity of the execution regime, contradicting the fundamental principle of individualisation of the sentence. On the other hand, it creates a situation perceived by the legal community and by civil society as manifestly unnatural, undermining the population's confidence in the coherence of the criminal-law system. Moreover, it contradicts the rationale for the toughening of sanctions for road offences, carried out successively through the legislative reforms of recent years, in particular through Law of the Republic of Moldova No. 136/2024.

METODE ȘI MATERIALE APLICATE

Metodologia cercetării îmbină analiza dogmatică a normelor juridice relevante cu metoda comparativă, prin examinarea soluțiilor adoptate în alte sisteme juridice europene. În cadrul studiului au fost analizate dispozițiile Codului penal și ale Codului de executare al Republicii Moldova, precum și literatura de specialitate și practica judiciară relevante pentru tema abordată. Totodată, cercetarea integrează o perspectivă teleologică, axată pe identificarea rațiunilor care au stat la baza instituirii diferitelor regimuri de executare a pedepselor și pe evaluarea coerenței acestora în raport cu gravitatea faptelor săvârșite și scopurile politicii penale.

DISCUȚII ȘI REZULTATE OBȚINUTE

1. Cadrul normativ relevant: art. 72, art. 264 și art. 264¹ din Codul penal

Înțelegerea problemei abordate în prezentul studiu presupune, în prealabil, o examinare detaliată a cadrului normativ relevant. Vom analiza, succesiv: textul art. 72 din Codul penal al Republicii Moldova, care reglementează categoriile de penitenciare în care se execută pedeapsa cu închisoarea; textele art. 264 și 264¹ din Codul penal, care incriminează infracțiunile din domeniul transporturilor, prevăd pedepsele aplicabile și clasificarea infracțiunilor după forma de vinovăție și după gravitate, conform art. 16, 17 și 18 din Codul penal.

Art. 72 din Codul penal al Republicii Moldova reglementează categoriile de penitenciare în care se execută pedeapsa cu închisoarea. Textul actualmente în vigoare prevede următoarele: la alin. (1), enumerarea celor trei categorii de penitenciare în care se execută pedeapsa cu închisoare: de tip deschis, de tip semiînchis și de tip închis. La alin. (2), se prevede că în penitenciarele de tip deschis execută pedeapsa persoanele condamnate pentru prima dată la închisoare pentru infracțiuni săvârșite din imprudență și pentru infracțiuni ușoare săvârșite cu intenție. La alin. (3), se prevede că în penitenciarele de tip semiînchis execută pedeapsa persoanele condamnate la închisoare pentru infracțiuni săvârșite din imprudență sau pentru infracțiuni

METHODS AND MATERIALS APPLIED

The research methodology combines the dogmatic analysis of the relevant legal norms with the comparative method, by examining the solutions adopted in other European legal systems. Within the study, the provisions of the Criminal Code and of the Enforcement Code of the Republic of Moldova were analysed, as well as the specialised literature and the case-law relevant to the topic addressed. At the same time, the research integrates a teleological perspective, focused on identifying the rationales underlying the establishment of the various sentence-execution regimes and on assessing their coherence in relation to the gravity of the acts committed and the aims of criminal policy.

DISCUSSION AND RESULTS OBTAINED

1. The relevant normative framework: Articles 72, 264 and 264¹ of the Criminal Code

Understanding the problem addressed in this study presupposes, first, a detailed examination of the relevant normative framework. We shall analyse, in turn: the text of Article 72 of the Criminal Code of the Republic of Moldova, which regulates the categories of prison in which the custodial sentence is served; and the texts of Articles 264 and 264¹ of the Criminal Code, which criminalise transport-related offences, set out the applicable penalties, and provide for the classification of offences according to the form of guilt and to gravity, in accordance with Articles 16, 17 and 18 of the Criminal Code.

Article 72 of the Criminal Code of the Republic of Moldova regulates the categories of prison in which the custodial sentence is served. The text currently in force provides the following: para. (1) enumerates the three categories of prison in which the custodial sentence is served - open, semi-open and closed. Para. (2) provides that persons convicted for the first time to imprisonment for offences committed through imprudence and for minor offences committed with intent serve the sentence in open prisons. Para. (3) provides that persons convicted to imprisonment for offences committed

ușoare săvârșite cu intenție, care nu cad sub incidența alin. (2), precum și pentru infracțiuni mai puțin grave și grave, săvârșite cu intenție. La alin. (4), se prevede că în penitenciarele de tip închis execută pedeapsa persoanele condamnate la închisoare pentru infracțiuni deosebit de grave și excepțional de grave. Minorii execută pedeapsa cu închisoare în centrele de detenție pentru minori și tineri, iar femeile condamnate — în penitenciare pentru femei (alin. (5) și (6)) [1].

Această reglementare are la bază un criteriu compus: forma de vinovăție, gravitatea infracțiunii și antecedența penală a condamnatului. Cu toate acestea, pentru infracțiunile săvârșite din imprudență criteriul gravității consecințelor nu operează: indiferent de gravitatea acestora, persoana condamnată pentru prima dată execută pedeapsa într-un penitenciar de tip deschis, în temeiul alin. (2), regimul de tip semiînchis fiindu-i aplicabil, potrivit alin. (3), doar în ipoteza în care nu se află la prima condamnare. Astfel, distincția introdusă prin sintagma „pentru prima dată" privește exclusiv antecedența penală, iar nu gravitatea reală a faptei imprudente. Aceasta este, după cum vom demonstra, sursa principală a incoerenței analizate.

Art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova incriminează infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Această infracțiune are mai multe forme agravate, prevăzute la alin. (2)-(6) ale articolului. Astfel, alin. (1) incriminează fapta de bază: încălcarea regulilor care a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății, pedepsită cu amendă, muncă neremunerată în folosul comunității sau închisoare de până la 3 ani. Alin. (2) definește aceeași faptă săvârșită în stare de ebrietate, care se pedepsește cu amendă sau închisoare de la 2 până la 5 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

Alin. (3) al aceluiași articol incriminează fapta de la alin. (1) care a provocat fie vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății, fie decesul unei persoane,

through imprudence or for minor offences committed with intent, who do not fall under para. (2), as well as for less serious and serious offences committed with intent, serve the sentence in semi-open prisons. Para. (4) provides that persons convicted to imprisonment for particularly serious and exceptionally serious offences serve the sentence in closed prisons. Minors serve the custodial sentence in detention centres for minors and young persons, and convicted women serve it in prisons for women (paras. (5) and (6)) [1].

This regulation is based on a composite criterion: the form of guilt, the gravity of the offence, and the convicted person's criminal record. However, for offences committed through imprudence, the criterion of the gravity of the consequences does not operate: regardless of their gravity, a person convicted for the first time serves the sentence in an open prison, pursuant to para. (2), the semi-open regime being applicable, under para. (3), only where the person is not a first-time convict. Thus, the distinction introduced by the phrase "for the first time" concerns exclusively the criminal record, and not the real gravity of the imprudent act. This is, as we shall demonstrate, the principal source of the inconsistency under analysis.

Article 264 of the Criminal Code of the Republic of Moldova criminalises the offence of breaching the rules on traffic safety or on the operation of means of transport by the person driving the means of transport. This offence has several aggravated forms, set out in paras. (2)-(6) of the article. Thus, para. (1) criminalises the basic act: a breach of the rules that has caused, through imprudence, a moderate injury to bodily integrity or health, punishable by a fine, unpaid community work, or imprisonment of up to 3 years. Para. (2) defines the same act committed while intoxicated, which is punishable by a fine or imprisonment of 2 to 5 years, in both cases with revocation of the right to drive means of transport.

Para. (3) of the same article criminalises the act referred to in para. (1) that has caused either serious injury to bodily integrity or health or the death of a person, punishable by imprisonment of 3 to 7 years,

pedepsită cu închisoare de la 3 la 7 ani, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport. Alin. (4), care prezintă o relevanță deosebită pentru analiza noastră, definește aceeași faptă săvârșită în stare de ebrietate, care se pedepsește cu închisoare de la 4 la 8 ani, cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport. Alin. (5) incriminează fapta care a cauzat decesul a două sau mai multor persoane, fiind prevăzută pedeapsa cu închisoare de la 6 la 10 ani. Alin. (6) prevede pedeapsa cu închisoare de la 8 la 12 ani pentru ultimă faptă săvârșită în stare de ebrietate [1].

Art. 264[1] din Codul penal al Republicii Moldova incriminează, în mod distinct, conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate, predarea cu bună știință a conducerii lui către o persoană care se află în stare de ebrietate și refuzul de a se supune testării alcoolscopice, examenului medical pentru stabilirea stării de ebrietate sau recoltării probelor biologice. Această infracțiune se distinge prin faptul că se consumă prin simpla acțiune de a conduce, fără să fie necesare urmări concrete asupra integrității corporale sau a vieții persoanelor [15].

Conform formei actuale a art. 264[1] alin. (1) din Codul penal, astfel cum a fost modificată prin Legea Republicii Moldova nr. 136/2024 [7], conducerea mijlocului de transport de către o persoană care are o concentrație de alcool în sânge ce depășește 0,7 g/l sau de vapori de alcool în aerul expirat ce depășește 0,35 mg/l ori care se află în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare se pedepsește cu amendă sau cu închisoare de la 1 la 3 ani, în ambele cazuri cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport. Aceasta, potrivit prevederilor legale, se consideră o infracțiune săvârșită cu intenție directă, în timpul săvârșirii căreia făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și dorește să conducă mijlocul de transport, aflându-se în stare de ebrietate [1].

Este esențial pentru analiza noastră să observăm că, în privința art. 264 din Codul penal, toate formele incriminate sunt infracțiuni săvârșite din imprudență. Aceasta rezultă din însăși natura infracțiunii: conducătorul auto care încalcă regulile

with revocation of the right to drive means of transport. Para. (4), which is of particular relevance to our analysis, defines the same act committed while intoxicated, which is punishable by imprisonment of 4 to 8 years, with revocation of the right to drive means of transport. Para. (5) criminalises the act that has caused the death of two or more persons, for which imprisonment of 6 to 10 years is provided. Para. (6) provides for imprisonment of 8 to 12 years for the latter act committed while intoxicated [1].

Article 264[1] of the Criminal Code of the Republic of Moldova separately criminalises the driving of a means of transport while intoxicated, the knowing handover of its driving to a person who is intoxicated, and the refusal to undergo breathalyser testing, medical examination for establishing the state of intoxication, or the collection of biological samples. This offence is distinguished by the fact that it is consummated by the mere act of driving, without any concrete consequences to persons' bodily integrity or life being required [15].

Under the current form of Article 264[1] para. (1) of the Criminal Code, as amended by Law of the Republic of Moldova No. 136/2024 [7], the driving of a means of transport by a person whose blood-alcohol concentration exceeds 0.7 g/l or whose alcohol-vapour concentration in exhaled air exceeds 0.35 mg/l, or who is in a state of intoxication produced by narcotic substances and/or other substances with similar effects, is punishable by a fine or by imprisonment of 1 to 3 years, in both cases with revocation of the right to drive means of transport. According to the legal provisions, this is regarded as an offence committed with direct intent, in the course of which the offender is aware of the prejudicial nature of his action and wishes to drive the means of transport while being intoxicated [1].

It is essential to our analysis to note that, as regards Article 264 of the Criminal Code, all the criminalised forms are offences committed through imprudence. This follows from the very nature of the offence: a driver who breaches the traffic rules and causes an accident does not wish the consequences (injury or death) to occur; at most, he foresees them as possible but lightly con-

de circulație și provoacă un accident nu dorește survenirea consecințelor (vătămarea sau decesul), cel mult, le prevede ca posibile, dar consideră în mod ușuratic că vor putea fi evitate. Conform art. 18 din Codul penal, infracțiunea se consideră săvârșită din imprudență dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate ori nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii.

Mai mult decât atât, conform prevederilor Hotărârii Plenului CSJ nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport, la aplicarea pedepsei pentru comiterea infracțiunii prevăzute la art. 264 alin. (2), (4) și (6) din Codul penal, aflarea în stare de ebrietate nu poate fi recunoscută și ca circumstanță agravantă [6].

Prin contrast, infracțiunea prevăzută la art. 264[1] din Codul penal este săvârșită cu intenție, directă sau indirectă, după caz. Făptuitorul își dă seama că se află în stare de ebrietate și, totuși, decide în mod conștient să conducă mijlocul de transport. Aceasta este o opțiune voluntară a făptuitorului, care presupune o atitudine subiectivă diferită calitativ de cea din cazul unui accident rutier provocat din imprudență.

2. Identificarea și analiza incoerenței legislative

După prezentarea cadrului normativ, suntem în măsură să identificăm și să analizăm incoerența care constituie obiectul principal al studiului nostru. Aceasta poate fi formulată în următorii termeni: prin aplicarea mecanică a art. 72 alin. (2) din Codul penal, care prevede că în penitenciare de tip deschis execută pedeapsa persoanele condamnate pentru prima dată la închisoare pentru infracțiuni săvârșite din imprudență, condamnații aflați pentru prima dată la închisoare în baza art. 264 din Codul penal, indiferent de gravitatea consecințelor faptei, execută pedeapsa în regim deschis. Pe de altă parte, condamnații pentru săvârșirea infracțiunii prevăzute la

siders that they can be avoided. According to Article 18 of the Criminal Code, an offence is regarded as committed through imprudence if the person who committed it was aware of the prejudicial nature of his action or inaction and foresaw its prejudicial consequences but lightly considered that they could be avoided, or was not aware of the prejudicial nature of the action.

Moreover, according to the provisions of Decision of the Plenum of the SCJ No. 20 of 08.07.1999 on the case-law concerning the application of the legislation in the examination of criminal cases relating to breaches of the rules on traffic safety or on the operation of means of transport, in applying the penalty for the offence provided for in Article 264 paras. (2), (4) and (6) of the Criminal Code, the state of intoxication cannot also be recognised as an aggravating circumstance [6].

By contrast, the offence provided for in Article 264[1] of the Criminal Code is committed with intent, whether direct or indirect, as the case may be. The offender is aware that he is intoxicated and yet consciously decides to drive the means of transport. This is a voluntary choice on the offender's part, which entails a subjective attitude qualitatively different from that in the case of a road accident caused through imprudence.

2. Identification and analysis of the legislative incoherence

Having presented the normative framework, we are in a position to identify and analyse the inconsistency that constitutes the principal object of our study. It may be formulated in the following terms: through the mechanical application of Article 72 para. (2) of the Criminal Code, which provides that persons convicted for the first time to imprisonment for offences committed through imprudence serve the sentence in open prisons, convicts serving their first custodial sentence under Article 264 of the Criminal Code, regardless of the gravity of the consequences of the act, serve the sentence under the open regime. On the other hand, convicts for committing the offence provided for in Article 264[1] of the Criminal Code, which is an offence committed with intent and classified as less serious (the maximum penalty being 3 years' imprison-

art. 264¹ din Codul penal, care reprezintă o infracțiune săvârșită cu intenție și calificată drept mai puțin gravă (pedeapsa maximă fiind de 3 ani închisoare), execută pedeapsa în regim semiînchis, întrucât alin. (2) rezervă regimul deschis, în cazul intenției, doar infracțiunilor ușoare, iar infracțiunile mai puțin grave săvârșite cu intenție intră, potrivit alin. (3), sub incidența regimului de tip semiînchis.

Pentru a ilustra în mod concret această incoerență, vom analiza trei sentințe de condamnare paradigmatice. Primul exemplu îl constituie Sentința Judecătoriei Drochia, sediul Rîșcani, din 20 iunie 2025 [13], în care M.R., fiind sub influența alcoolului, este stopat de salariații poliției în trafic și depistat cu o concentrație de alcool ce a depășit pragul prevăzut de art. 264¹ alin. (1) din Codul penal. M.R. nu a provocat niciun accident, nu a vătămat pe nimeni, nu a produs nicio consecință concretă. Acesta a fost recunoscut vinovat de săvârșirea infracțiunii prevăzută de art. 264¹ alin. (1) din Codul penal, fiindu-i stabilită o pedeapsă sub formă de închisoare pe un termen de un an. În conformitate cu prevederile art. 72 alin. (3) din Codul penal, M.R. urmează să execute pedeapsa stabilită prin sentința respectivă într-un penitenciar de tip semiînchis.

Al doilea exemplu îl constituie Sentința Judecătoriei Drochia, sediul Rîșcani, din 27 aprilie 2026 [14], în care D.M., fiind sub influența alcoolului, conduce mijlocul de transport, încalcă regulile de circulație și provoacă un accident soldat cu decesul unei persoane. În acest caz, D.M. comite infracțiunea prevăzută de art. 264 alin. (4) din Codul penal, încălcarea regulilor care a provocat decesul unei persoane, acțiunea fiind săvârșită în stare de ebrietate. D.M. a fost recunoscut vinovat de săvârșirea infracțiunii prevăzută de art. 264 alin. (4) din Codul penal, fiindu-i stabilită o pedeapsă sub formă de închisoare pe un termen de patru ani. Fiind condamnat pentru prima dată la închisoare pentru o infracțiune săvârșită din imprudență, în conformitate cu prevederile art. 72 alin. (2) din Codul penal, el urmează să execute pedeapsa stabilită prin sentința respectivă într-un penitenciar de tip deschis.

Un alt exemplu emblematic îl constituie Sentința Judecătoriei Bălți, sediul Central, din 10 iunie 2025 [12], în care L.S., aflându-se într-o stare avansată de intoxicație alcoolică și ignorând atât cererile polițiștilor de a opri mijlocul de transport

ment), serve the sentence under the semi-open regime, since para. (2) reserves the open regime, in the case of intent, only for minor offences, while less serious offences committed with intent fall, under para. (3), within the semi-open regime.

To illustrate this inconsistency concretely, we shall analyse three paradigmatic conviction judgments. The first example is the Judgment of the Drochia Court, Rîșcani seat, of 20 June 2025 [13], in which M.R., being under the influence of alcohol, was stopped in traffic by police officers and found to have an alcohol concentration exceeding the threshold provided for in Article 264¹ para. (1) of the Criminal Code. M.R. caused no accident, injured no one, and produced no concrete consequence. He was found guilty of committing the offence provided for in Article 264¹ para. (1) of the Criminal Code and was given a custodial sentence of one year. In accordance with the provisions of Article 72 para. (3) of the Criminal Code, M.R. is to serve the sentence imposed by that judgment in a semi-open prison.

The second example is the Judgment of the Drochia Court, Rîșcani seat, of 27 April 2026 [14], in which D.M., being under the influence of alcohol, drove the means of transport, breached the traffic rules, and caused an accident resulting in the death of a person. In this case, D.M. commits the offence provided for in Article 264 para. (4) of the Criminal Code, that is, a breach of the rules that caused the death of a person, the act being committed while intoxicated. D.M. was found guilty of committing the offence provided for in Article 264 para. (4) of the Criminal Code and was given a custodial sentence of four years. Being convicted for the first time to imprisonment for an offence committed through imprudence, in accordance with the provisions of Article 72 para. (2) of the Criminal Code, he is to serve the sentence imposed by that judgment in an open prison.

Another emblematic example is the Judgment of the Bălți Court, Central seat, of 10 June 2025 [12], in which L.S., being in an advanced state of alcohol-induced intoxication and ignoring both the police officers' demands to stop the means of transport

stituie Sentința Judecătoriei Bălți, sediul Central, din 10 iunie 2025 [12], în care, L.S., fiind în stare de ebrietate avansată produsă de alcool, ignorând cerințele salariaților poliției de a stopa mijlocul de transport pe care-l conducea, precum și culoare roșie a mai multor semafoare, a lovit lateral un mijloc de transport, care se deplasa regulamentar. În rezultatul accidentului rutier, a decedat o minoră. El a fost recunoscut vinovat de săvârșirea infracțiunii prevăzută de art. 264 alin. (4) din Codul penal, fiindu-i stabilită o pedeapsă sub formă de închisoare pe un termen de cinci ani. Fiind condamnat pentru prima dată la închisoare pentru o infracțiune săvârșită din imprudență, în conformitate cu prevederile art. 72 alin. (2) din Codul penal, L.S. urmează să execute pedeapsa stabilită prin sentința respectivă într-un penitenciar de tip deschis.

Confruntând cele trei situații, paradoxul devine evident. M.R., care nu a provocat nicio consecință concretă, execută pedeapsa în regim semiînchis. D.M. și L.S., condamnați pentru comiterea unor accidente rutiere soldate cu decesul unor persoane, în timp ce se aflau în stare avansată de ebrietate alcoolică, execută pedeapsa în penitenciar de tip deschis. În alți termeni, persoana care a comis un fapt cu o gravitate vădit superioară (lipsind de viață o ființă umană) se află, în executarea pedepsei, într-o situație mai favorabilă decât cea care nu a produs nicio consecință concretă. Această inversare a relației dintre gravitatea faptei și severitatea regimului de executare contravine logicii elementare a sistemului penal.

Înainte de a aprofunda implicațiile acestui paradox, trebuie să răspundem la o posibilă obiecție. S-ar putea susține că diferența de regim de executare se justifică prin faptul că art. 264[1] din Codul penal incriminează o faptă săvârșită cu intenție, în timp ce art. 264 incriminează o faptă săvârșită din imprudență, iar persoanele care comit infracțiuni cu intenție prezintă, în mod abstract, un grad de pericol social mai mare decât cele care comit infracțiuni din imprudență. Acest argument, deși are o anumită logică formală, eșuează în confruntarea cu realitatea concretă a faptelor.

În primul rând, gravitatea unei

he was driving and the red lights of several traffic signals, struck the side of a means of transport that was travelling in accordance with the rules. As a result of the road accident, a minor died. He was found guilty of committing the offence provided for in Article 264 para. (4) of the Criminal Code and was given a custodial sentence of five years. Being convicted for the first time to imprisonment for an offence committed through imprudence, in accordance with the provisions of Article 72 para. (2) of the Criminal Code, L.S. is to serve the sentence imposed by that judgment in an open prison.

Confronting the three situations, the paradox becomes evident. M.R., who produced no concrete consequence, serves the sentence under the semi-open regime. D.M. and L.S., convicted of committing road accidents resulting in the death of persons while in an advanced state of alcohol intoxication, serve the sentence in an open prison. In other words, the person who committed an act of manifestly greater gravity (taking a human being's life) is, in the execution of the sentence, in a more favourable position than the one who produced no concrete consequence. This inversion of the relationship between the gravity of the act and the severity of the execution regime runs counter to the elementary logic of the criminal-law system.

Before examining the implications of this paradox in greater depth, we must respond to a possible objection. It might be argued that the difference in the execution regime is justified by the fact that Article 264[1] of the Criminal Code criminalises an act committed with intent, whereas Article 264 criminalises an act committed through imprudence, and that persons who commit offences with intent present, in the abstract, a higher degree of social danger than those who commit offences through imprudence. This argument, although it has a certain formal logic, fails when confronted with the concrete reality of the facts.

First, the gravity of an offence cannot be assessed exclusively through the lens of the form of guilt. It must also take into account the gravity of the consequences produced, the offender's concrete social danger, and all the circumstances of the case. In

infracțiuni nu poate fi evaluată exclusiv prin prisma formei de vinovăție. Ea trebuie să țină cont și de gravitatea consecințelor produse, de pericolul social concret al făptuitorului și de toate circumstanțele cauzei. Or, în cazul de față, consecințele unei conduceri în stare de ebrietate fără urmări sunt incomparabil mai puțin grave decât consecințele unui accident mortal cauzat în aceeași stare. Diferența de pedeapsă cu închisoarea reflectă această realitate: 1-3 ani pentru art. 264[1] alin. (1), față de 4-8 ani pentru art. 264 alin. (4) și 8-12 ani pentru art. 264 alin. (6). În acest context, principiul proporționalității pedepsei, care impune o corelație între gravitatea faptei, sancțiunea aplicată și modul de executare a pedepsei principale ar trebui să fie consecvent oglindit și în severitatea regimului de executare [11].

În al doilea rând, conducerea în stare de ebrietate este, prin natura sa, o formă de comportament în care făptuitorul își asumă, în mod conștient, un risc considerabil pentru viețile altor persoane. A susține că o asemenea persoană, care a transformat acest risc abstract într-o consecință concretă (decesul victimei), prezintă un grad de pericol social mai mic decât cea care a fost depistată înainte de a produce vreo consecință, este o concepție care contravine normelor morale și principiilor justiției penale. Această analiză comparativă demonstrează că sistemul actual al art. 72 din Codul penal generează o ierarhie inversată a regimurilor de executare în cazul infracțiunilor rutiere asociate cu starea de ebrietate. Cu cât consecințele sunt mai grave (de la lipsa oricărei consecințe la decesul mai multor persoane), cu atât regimul de executare devine mai blând (de la semiînchis la deschis). Aceasta este o veritabilă antiteză logică a relației firești dintre gravitatea faptei și severitatea sancțiunii.

Trebuie subliniat că această incoerență nu este o simplă curiozitate teoretică. Ea are consecințe practice considerabile, atât pentru făptuitorul individual, cât și pentru societate în ansamblu. Pentru făptuitor, regimul de executare în penitenciarul de tip deschis presupune o restricție semnificativ mai redusă a libertății; deținuții se pot deplasa liber pe teritoriul penitenciarului fără pază permanentă, be-

the present case, however, the consequences of driving while intoxicated without any consequences are incomparably less serious than the consequences of a fatal accident caused in the same state. The difference in the custodial penalty reflects this reality: 1 to 3 years for Article 264[1] para. (1), as against 4 to 8 years for Article 264 para. (4) and 8 to 12 years for Article 264 para. (6). In this context, the principle of proportionality of the penalty, which requires a correlation between the gravity of the act, the sanction applied, and the manner of executing the principal penalty, ought to be consistently mirrored in the severity of the execution regime as well [11].

Second, driving while intoxicated is, by its very nature, a form of conduct in which the offender consciously assumes a considerable risk to the lives of others. To maintain that such a person, who has transformed this abstract risk into a concrete consequence (the victim's death), presents a lower degree of social danger than one who was detected before producing any consequence is a conception that runs counter to moral norms and to the principles of criminal justice. This comparative analysis demonstrates that the current system of Article 72 of the Criminal Code generates an inverted hierarchy of execution regimes in the case of road offences associated with the state of intoxication. The more serious the consequences (from the absence of any consequence to the death of several persons), the more lenient the execution regime becomes (from semi-open to open). This is a genuine logical antithesis of the natural relationship between the gravity of the act and the severity of the sanction.

It must be stressed that this inconsistency is not a mere theoretical curiosity. It has considerable practical consequences, both for the individual offender and for society as a whole. For the offender, execution of the sentence in an open prison entails a significantly lesser restriction of liberty; inmates may move freely within the prison premises without permanent guarding, benefit from more extensive reintegration programmes, and, as a rule, have less restrictive detention conditions [5, point 94]. For society, this differentiation conveys a problematic message: having caused

neficiază de programe de reintegrare mai ample și au, de regulă, condiții de detenție mai puțin restrictive [5, pct. 94]. Pentru societate, această diferențiere transmite un mesaj problematic: faptul de a fi provocat decesul unei persoane în trafic, în stare de ebrietate, conduce la o pedeapsă executată în condiții mai puțin restrictive decât simpla conducere a unui mijloc de transport în stare de ebrietate.

Mai mult decât atât, această incoerență subminează rațiunea reformelor legislative recente, în special a Legii Republicii Moldova nr. 136/2024, care a vizat înăsprirea sancțiunilor pentru infracțiunile din domeniul transporturilor. Înăsprirea pedepselor cu închisoarea, fără o reformă corespunzătoare a regimurilor de executare, riscă să rămână o reformă superficială, care nu produce efectele scontate de descurajare a comportamentului periculos pe drumurile publice.

3. Implicațiile practice ale incoerenței asupra principiilor fundamentale ale dreptului penal

Implicațiile practice ale incoerenței identificate în secțiunea anterioară sunt multiple și se manifestă pe planuri diferite. Vom examina, în continuare, consecințele asupra principiului individualizării pedepsei, asupra finalităților dreptului execuțional-penal, asupra coerenței interne a sistemului penal și asupra percepției publice a justiției penale.

Individualizarea pedepsei constituie unul dintre principiile fundamentale ale dreptului penal contemporan. Conform acestui principiu, pedeapsa aplicată unei persoane condamnate trebuie să corespundă gravității faptei comise și caracteristicilor personale ale făptuitorului. Principiul dat se manifestă pe trei planuri: individualizarea legală (prin diferențierea pedepselor prevăzute de lege în funcție de gravitatea infracțiunii), individualizarea judiciară (prin libertatea instanței de a stabili pedeapsa concretă în limitele prevăzute de lege) și individualizarea administrativă (prin adaptarea regimului de executare a pedepsei la specificul condamnatului) [1, art. 75].

Or, în cazul de față, sistemul actual al art. 72 din Codul penal contravine în mod manifest principiului individualizării,

a person's death in traffic while intoxicated leads to a sentence served under less restrictive conditions than the mere driving of a means of transport while intoxicated.

Moreover, this inconsistency undermines the rationale of recent legislative reforms, in particular Law of the Republic of Moldova No. 136/2024, which aimed to toughen the sanctions for transport-related offences. Toughening custodial penalties, without a corresponding reform of the execution regimes, risks remaining a superficial reform that does not produce the intended effects of deterring dangerous conduct on public roads.

3. The practical implications of the incoherence for the fundamental principles of criminal law

The practical implications of the inconsistency identified in the previous section are manifold and manifest themselves on different levels. We shall examine, in turn, the consequences for the principle of individualisation of the sentence, for the aims of enforcement-criminal law, for the internal coherence of the criminal-law system, and for the public perception of criminal justice.

Individualisation of the sentence constitutes one of the fundamental principles of contemporary criminal law. According to this principle, the penalty applied to a convicted person must correspond to the gravity of the act committed and to the offender's personal characteristics. This principle manifests itself on three levels: legal individualisation (through the differentiation of the penalties provided by law according to the gravity of the offence), judicial individualisation (through the court's freedom to set the concrete penalty within the limits provided by law), and administrative individualisation (through the adaptation of the sentence-execution regime to the specific features of the convicted person) [1, art. 75].

In the present case, however, the current system of Article 72 of the Criminal Code manifestly runs counter to the principle of individualisation, in particular on the level of administrative individualisation. By automatically applying the open regime to persons convicted for the first time of offences committed through imprudence,

în special pe planul individualizării administrative. Prin aplicarea automată a regimului deschis pentru persoanele condamnate pentru prima dată pentru infracțiuni săvârșite din imprudență, indiferent de consecințele faptei, sistemul actual ignoră diferențele substanțiale dintre cazuri concrete cu un grad de pericol social radical diferit. Un șofer care a provocat o vătămare corporală medie din imprudență (art. 264 alin. 1) este tratat ca și cel care a provocat în stare de ebrietate decesul unei sau mai multor persoane (art. 264 alin. 4 sau 6), toți executând pedeapsa în regim deschis.

Această incoerență contravine finalităților fundamentale ale dreptului execuțional-penal. Conform art. 61 din Codul penal al Republicii Moldova, pedeapsa penală urmărește restabilirea echității sociale, corectarea condamnatului, precum și prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni atât din partea condamnaților, cât și a altor persoane. Aceste finalități nu pot fi atinse atunci când regimul de executare este deconectat de gravitatea reală a faptei. Un regim prea blând pentru o faptă de gravitate majoră subminează atât funcția represivă a pedepsei (echitatea sociala nu este restabilită corespunzător), cât și funcția preventivă (mesajul de descurajare adresat societății este slăbit) [1].

În plus, incoerența semnalată afectează coerența internă a sistemului penal. Aceasta constituie o exigență fundamentală a oricărui sistem juridic și implică existența unui ansamblu normativ armonios, caracterizat prin compatibilitate logică și absența contradicțiilor manifeste între normele juridice. Or, în cazul de față, există o contradicție flagrantă între art. 72 alin. (2) care plasează automat în regim deschis toate infracțiunile săvârșite din imprudență și logica generală a sistemului penal, care impune ca gravitatea consecințelor să fie reflectată în severitatea sancțiunilor.

Totodată, incoerența afectează percepția publică a justiției penale. Rapoartele publice din ultimii ani arată că populația Republicii Moldova manifestă o îngrijorare considerabilă față de fenomenul accidentelor rutiere soldate cu decesul persoanelor, provocate de șoferi în stare de ebrietate. Această îngrijorare este alimen-

regardless of the consequences of the act, the current system ignores the substantial differences between concrete cases with radically different degrees of social danger. A driver who caused moderate bodily injury through imprudence (Article 264 para. 1) is treated in the same way as one who, while intoxicated, caused the death of one or more persons (Article 264 para. 4 or 6), all serving the sentence under the open regime.

This inconsistency runs counter to the fundamental aims of enforcement-criminal law. According to Article 61 of the Criminal Code of the Republic of Moldova, the criminal penalty pursues the restoration of social equity, the correction of the convicted person, and the prevention of the commission of new offences both by convicts and by other persons. These aims cannot be attained when the execution regime is disconnected from the real gravity of the act. A regime that is too lenient for an act of major gravity undermines both the repressive function of the penalty (social equity is not adequately restored) and the preventive function (the deterrent message addressed to society is weakened) [1].

In addition, the inconsistency noted affects the internal coherence of the criminal-law system. This constitutes a fundamental requirement of any legal system and implies the existence of a harmonious normative body, characterised by logical compatibility and the absence of manifest contradictions between the legal norms. In the present case, however, there is a flagrant contradiction between Article 72 para. (2), which automatically places all offences committed through imprudence under the open regime, and the general logic of the criminal-law system, which requires that the gravity of the consequences be reflected in the severity of the sanctions.

At the same time, the inconsistency affects the public perception of criminal justice. Public reports in recent years show that the population of the Republic of Moldova displays considerable concern about the phenomenon of road accidents resulting in the death of persons, caused by drivers who are intoxicated. This concern is fuelled by high-profile incidents that receive considerable media attention

tată de incidente de mare rezonanță publică, care au parte de o atenție mediatică considerabilă [10]. În acest context, faptul că un șofer condamnat pentru un accident mortal, săvârșit în stare de ebrietate execută pedeapsa în penitenciar cu regim deschis, generează nemulțumire publică și subminează încrederea în sistemul de justiție penală.

Un aspect specific al implicațiilor practice ale incoerenței semnalate îl constituie problema egalității de tratament. Art. 16 din Constituția Republicii Moldova garantează că toți cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără deosebire de rasă, naționalitate, origine etnică, limbă, religie, sex, opinie, apartenență politică, avere sau origine socială. Acest principiu fundamental implică, printre altele, că situații obiectiv similare trebuie tratate similar, iar situații obiectiv diferite trebuie tratate diferit, în mod proporțional cu diferențele dintre ele [3].

Or, sistemul actual contravine acestui principiu pe ambele dimensiuni. Pe de o parte, tratează în mod identic situații obiectiv diferite, persoana care a provocat vătămări medii și cea care a provocat decesul mai multor persoane executând pedeapsa în același tip de penitenciar. Pe de altă parte, tratează în mod diferit situații obiectiv comparabile sau chiar identice din perspectiva regimului.

Un alt aspect relevant, cu importante implicații practice, îl constituie impactul asupra eficacității generale a sistemului de combatere a infracțiunilor rutiere. Eficacitatea oricărei sancțiuni penale depinde nu doar de severitatea formal prevăzută a pedepsei, ci și de modul în care pedeapsa este executată în mod concret. Reformele recente, în special Legea Republicii Moldova nr. 136/2024, au înăsprit semnificativ pedepsele formale pentru conducerea în stare de ebrietate. Cu toate acestea, în lipsa unei adaptări corespunzătoare a regimului de executare, în special pentru cazurile de o gravitate sporită, efectul descurajator al sancțiunilor penale poate fi diminuat considerabil.

În doctrină s-a subliniat că eficiența funcției preventive a dreptului penal depinde nu doar de existența sancțiunii, ci și de percepția asupra regimului sancționator

[10]. In this context, the fact that a driver convicted of a fatal accident committed while intoxicated serves the sentence in an open-regime prison generates public dissatisfaction and undermines confidence in the criminal-justice system.

A specific aspect of the practical implications of the inconsistency noted is the problem of equal treatment. Article 16 of the Constitution of the Republic of Moldova guarantees that all citizens are equal before the law and the public authorities, without distinction as to race, nationality, ethnic origin, language, religion, sex, opinion, political affiliation, wealth, or social origin. This fundamental principle implies, among other things, that objectively similar situations must be treated similarly, and objectively different situations must be treated differently, in proportion to the differences between them [3].

The current system, however, runs counter to this principle on both dimensions. On the one hand, it treats objectively different situations identically, the person who caused moderate injuries and the person who caused the death of several persons serving the sentence in the same type of prison. On the other hand, it treats differently situations that are objectively comparable or even identical from the standpoint of the regime.

Another relevant aspect, with important practical implications, is the impact on the general effectiveness of the system for combating road offences. The effectiveness of any criminal sanction depends not only on the formally provided severity of the penalty but also on the manner in which the penalty is concretely executed. Recent reforms, in particular Law of the Republic of Moldova No. 136/2024, have significantly toughened the formal penalties for driving while intoxicated. Nevertheless, in the absence of a corresponding adaptation of the execution regime, in particular for cases of increased gravity, the deterrent effect of the criminal sanctions may be considerably diminished.

It has been emphasised in the doctrine that the efficiency of the preventive function of criminal law depends not only on the existence of the sanction but also on the perception of the sanctioning regime

și a consecințelor juridice asociate acestuia. În asemenea condiții, persoanele predispuse la săvârșirea unor asemenea fapte pot percepe că, chiar și în ipoteza producerii celor mai grave consecințe, pedeapsa va fi executată într-un penitenciar de tip deschis, fapt care poate reduce eficiența funcției preventive a normei penale [9].

Trebuie menționat și un argument de natură comparativă. Sistemele juridice ale altor state europene au abordat în mod diferit problema regimului de executare în cazul infracțiunilor rutiere mortale. În Franța, sistemul tradițional al executării pedepsei nu cunoaște o distincție rigidă între regimuri de executare bazate exclusiv pe forma de vinovăție, ci aplică o evaluare individualizată ce ține cont de toate circumstanțele cauzei [4]. În România, deși sistemul prevede patru regimuri de executare (maximă siguranță, închis, semideschis, deschis), criteriile de stabilire a regimului inițial includ atât gravitatea pedepsei pronunțate cât și conduita condamnatului, fără să se aplice o regulă automată bazată exclusiv pe forma de vinovăție [8].

Această perspectivă comparativă confirmă că modul de reglementare adoptat de Codul penal național, aplicarea automată a regimului deschis pentru toate infracțiunile săvârșite din imprudență, este o opțiune particulară, care nu este împărtășită de toate sistemele juridice europene. Mai mult, ea reprezintă o opțiune care, prin consecințele sale, contravine principiului individualizării pedepsei și principiului egalității de tratament, principii fundamentale ale dreptului penal modern.

4. Propuneri de *lege ferenda* pentru remedierea incoerenței

Având în vedere problemele identificate în secțiunile anterioare, se impune formularea unor propuneri concrete de remediere a incoerenței semnalate. Aceste propuneri trebuie să fie de natură să restabilească coerența sistemului penal, să asigure individualizarea adecvată a pedepsei și să contribuie la consolidarea efectului preventiv al sancțiunilor pentru infracțiunile rutiere comise în stare de ebrietate.

Vom prezenta, în continuare, mai multe variante de soluționare, plecând de la cea mai radicală până la cele mai conservatoare:

and of the legal consequences associated with it. Under such conditions, persons predisposed to committing such acts may perceive that, even where the most serious consequences occur, the sentence will be served in an open prison, a fact that may reduce the efficiency of the preventive function of the criminal norm [9].

A comparative argument must also be mentioned. The legal systems of other European States have addressed the problem of the execution regime in the case of fatal road offences differently. In France, the traditional system of sentence execution does not recognise a rigid distinction between execution regimes based exclusively on the form of guilt, but instead applies an individualised assessment that takes account of all the circumstances of the case [4]. In Romania, although the system provides for four execution regimes (maximum security, closed, semi-open, and open), the criteria for establishing the initial regime include both the gravity of the pronounced penalty and the convict's conduct, without an automatic rule based exclusively on the form of guilt being applied [8].

This comparative perspective confirms that the regulatory approach adopted by the national Criminal Code, namely the automatic application of the open regime to all offences committed through imprudence, is a particular option, one not shared by all European legal systems. Furthermore, it represents an option which, by its consequences, runs counter to the principle of individualisation of the sentence and to the principle of equal treatment, both fundamental principles of modern criminal law.

4. De *lege ferenda* proposals for remedying the incoherence

In view of the problems identified in the previous sections, it is necessary to formulate concrete proposals for remedying the inconsistency noted. These proposals must be capable of restoring the coherence of the criminal-law system, ensuring the appropriate individualisation of the sentence, and contributing to strengthening the preventive effect of the sanctions for road offences committed while intoxicated.

We shall present, below, several pos-

1. În opinia noastră, soluția optimă este aceea de a modifica art. 72 alin. (2) din Codul penal pentru a introduce o derogare de la regula generală în cazul anumitor infracțiuni săvârșite din imprudență cu consecințe grave. Concret, propunem ca textul art. 72 alin. (2) din Codul penal să fie reformulat astfel: „În penitenciare de tip deschis execută pedeapsa persoanele condamnate pentru prima dată la închisoare pentru infracțiuni săvârșite din imprudență și pentru infracțiuni ușoare săvârșite cu intenție, cu excepția persoanelor condamnate în baza art. 264 alin. (4) și (6) din prezentul cod, care execută pedeapsa în penitenciare de tip semiînchis".

Această propunere are mai multe avantaje. În primul rând, remediază în mod direct paradoxul identificat, persoana care aflându-se în stare de ebrietate comite un accident rutier soldat cu decesul unei sau mai multor persoane, va executa pedeapsa în regim semiînchis, cel puțin la fel de sever ca cel aplicat persoanei care a fost depistată conducând în stare de ebrietate fără urmări. În al doilea rând, respectă rațiunea generală a art. 72, care este aceea de a aplica regimuri de executare diferențiate în funcție de gravitatea reală a faptei. În al treilea rând, este o soluție punctuală, care nu necesită o reformă amplă a sistemului.

Această propunere ar putea fi extinsă pentru a include art. 264 alin. (3) și (5), în cazurile în care fapta nu este comisă în stare de ebrietate, dar a provocat decesul. Cu toate acestea, considerăm că prioritară trebuie să fie circumstanța agravantă a stării de ebrietate, întrucât aceasta evidențiază în mod special atitudinea irresponsabilă a făptuitorului față de viețile altor participanți la trafic.

2. Introducerea posibilității jurisdicționale pentru instanță de a dispune, prin Sentința de condamnare, executarea pedepsei într-un regim mai sever decât cel general aplicabil, în cazurile specifice de infracțiuni rutiere mortale comise în stare de ebrietate. Concret, art. 72 ar putea fi completat cu un alineat suplimentar care să prevadă: „În cazul condamnării pentru infracțiunea prevăzută la art. 264 alin. (4) sau (6), instanța de judecată poate dispune, motivat, executarea pedepsei într-un

sible solutions, ranging from the most radical to the most conservative:

1. In our view, the optimal solution is to amend Article 72 para. (2) of the Criminal Code so as to introduce a derogation from the general rule in the case of certain offences committed through imprudence with serious consequences. Concretely, we propose that the text of Article 72 para. (2) of the Criminal Code be reformulated as follows: "Persons convicted for the first time to imprisonment for offences committed through imprudence and for minor offences committed with intent serve the sentence in open prisons, with the exception of persons convicted under Article 264 paras. (4) and (6) of the present Code, who serve the sentence in semi-open prisons."

This proposal has several advantages. First, it directly remedies the paradox identified: a person who, while intoxicated, commits a road accident resulting in the death of one or more persons will serve the sentence under the semi-open regime, at least as severe as that applied to a person detected driving while intoxicated without consequences. Second, it respects the general rationale of Article 72, which is to apply differentiated execution regimes according to the real gravity of the act. Third, it is a targeted solution that does not require an extensive reform of the system.

This proposal could be extended to include Article 264 paras. (3) and (5), in cases where the act is not committed while intoxicated but has caused death. Nevertheless, we consider that priority should be given to the aggravating circumstance of intoxication, since it particularly highlights the offender's irresponsible attitude towards the lives of other traffic participants.

2. The introduction of a jurisdictional power for the court to order, in the conviction judgment, execution of the sentence under a more severe regime than the generally applicable one, in the specific cases of fatal road offences committed while intoxicated. Concretely, Article 72 could be supplemented with an additional paragraph providing: "In the case of a conviction for the offence provided for in Article 264 paras. (4) or (6), the court may order, with reasons, execution of the sentence in

penitenciar de tip semiînchis, ținând cont de gradul de pericol social al făptuitorului și de circumstanțele cauzei".

Această soluție prezintă avantajul de a păstra regula generală a art. 72 alin. (2), introducând o flexibilitate jurisdicțională pentru cazurile cele mai grave. Ea respectă autonomia decizională a instanței și permite o evaluare individualizată a fiecărui caz în parte. Inconvenientul său principal îl constituie posibilitatea unor practici jurisdicționale neuniforme, cu instanțe care aplică în mod inconsistent această putere discreționară.

3. De a interveni asupra Codului de executare al Republicii Moldova, în special asupra dispozițiilor referitoare la regimul aplicabil în diferitele tipuri de penitenciare. O astfel de intervenție ar putea consista în înăsprirea regimului aplicabil în penitenciarele de tip deschis pentru anumite categorii de infractori, în special pentru cei condamnați în conformitate cu art. 264 alin. (4) sau (6). Această soluție prezintă inconvenientul de a fragmenta în mod nejustificat regimul de executare al unei singure categorii formale de penitenciare, generând complicații administrative considerabile.

Pe lângă propunerile principale formulate mai sus, considerăm necesară și o serie de măsuri complementare, menite să consolideze coerența sistemului:

1. Clarificarea criteriilor de individualizare a pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport ar trebui actualizată pentru a oferi instanțelor orientări clare privind individualizarea pedepsei în cazurile cele mai grave.

2. Consolidarea programelor de reabilitare specializate pentru condamnații pentru infracțiunile din domeniul transporturilor, asociate cu starea de ebrietate. Aceste măsuri ar trebui să includă elemente de tratament al dependenței de alcool, programe educative privind responsabilitatea în trafic și consiliere psihologică. Implementarea

a semi-open prison, taking into account the offender's degree of social danger and the circumstances of the case."

This solution has the advantage of preserving the general rule of Article 72 para. (2) while introducing jurisdictional flexibility for the most serious cases. It respects the court's decisional autonomy and allows an individualised assessment of each case. Its main drawback is the possibility of non-uniform judicial practices, with courts applying this discretionary power inconsistently.

3. Intervention in the Enforcement Code of the Republic of Moldova, in particular in the provisions on the regime applicable in the various types of prison. Such an intervention could consist of toughening the regime applicable in open prisons for certain categories of offenders, in particular for those convicted under Article 264 paras. (4) or (6). This solution has the drawback of unjustifiably fragmenting the execution regime of a single formal category of prison, generating considerable administrative complications.

In addition to the principal proposals formulated above, we consider that a series of complementary measures is also necessary, intended to strengthen the coherence of the system:

1. Clarifying the criteria for individualising the sentence for the offences provided for in Article 264 of the Criminal Code. Decision of the Plenum of the Supreme Court of Justice of the Republic of Moldova No. 20 of 08.07.1999 on the case-law concerning the application of the legislation in the examination of criminal cases relating to breaches of the rules on traffic safety or on the operation of means of transport ought to be updated so as to provide the courts with clear guidance on individualising the sentence in the most serious cases.

2. Strengthening specialised rehabilitation programmes for those convicted of transport-related offences associated with the state of intoxication. These measures should include elements of alcohol-dependence treatment, educational programmes on responsibility in traffic, and psychological counselling. The implementation of such programmes should be mandatory for all persons convicted under Article 264 paras.

unor astfel de programe ar trebui să fie obligatorie pentru toți condamnații pentru art. 264 alin. (2), (4) și (6) și art. 264[1], indiferent de regimul de executare aplicabil.

3. Reforma criteriilor de aplicare a liberării condiționate înainte de termen. Conform art. 91 din Codul penal, liberarea condiționată poate fi aplicată în condiții relativ favorabile, ceea ce, combinat cu regimul deschis aplicabil, contribuie la atenuarea suplimentară a severității efective a pedepsei pentru infracțiunile rutiere mortale, comise în stare de ebrietate. Considerăm că, în cazurile prevăzute la art. 264 alin. (4) și (6), criteriile pentru liberarea condiționată ar trebui să fie mai stricte decât cele aplicabile altor infracțiuni săvârșite din imprudență.

Astfel, considerăm necesară și o reflecție mai amplă asupra întregului sistem de regimuri de executare a pedepsei privative de libertate în Republica Moldova. Conceptul sistemului progresiv de executare a pedepsei privative de libertate, elaborat de Ministerul Justiției al Republicii Moldova în 2023, oferă un punct de plecare util pentru o asemenea reformă. Acest concept propune o reorganizare a sistemului penitenciar bazată pe principiile individualizării reale a regimului de executare, evaluării sistematice a riscului fiecărui condamnat și progresului efectiv al condamnatului în pregătirea pentru reintegrarea socială. Implementarea acestui concept ar putea oferi soluții pe termen lung pentru problemele structurale ale sistemului actual, inclusiv pentru incoerența analizată în prezentul articol [2].

CONCLUZII

Legislația penală a Republicii Moldova prezintă, în privința regimului de executare a pedepselor pentru infracțiunile rutiere comise în stare de ebrietate, o incoerență semnificativă, care se manifestă prin paradoxul potrivit căruia o persoană care săvârșește cea mai gravă infracțiune din domeniul transporturilor execută pedeapsa în regim mai blând decât o persoană care doar conduce mijlocul de transport în stare de ebrietate, fără urmări concrete. Această incoerență derivă din aplicarea mecanică a criteriului formei de vinovăție în art. 72 alin. (2) din Codul penal, fără a se ține cont de (2), (4) and (6) and Article 264[1], regardless of the applicable execution regime.

3. Reforming the criteria for granting conditional release before term. According to Article 91 of the Criminal Code, conditional release may be granted under relatively favourable conditions, which, combined with the applicable open regime, contributes to further mitigating the effective severity of the penalty for fatal road offences committed while intoxicated. We consider that, in the cases provided for in Article 264 paras. (4) and (6), the criteria for conditional release ought to be stricter than those applicable to other offences committed through imprudence.

Accordingly, we consider that a broader reflection on the entire system of regimes for executing custodial sentences in the Republic of Moldova is also necessary. The Concept of the Progressive System for Executing the Custodial Sentence, drawn up by the Ministry of Justice of the Republic of Moldova in 2023, offers a useful starting point for such a reform. This concept proposes a reorganisation of the penitentiary system based on the principles of the real individualisation of the execution regime, the systematic assessment of each convict's risk, and the convict's effective progress in preparing for social reintegration. The implementation of this concept could offer long-term solutions to the structural problems of the current system, including the inconsistency analysed in this article [2].

CONCLUSIONS

As regards the regime for executing sentences for road offences committed while intoxicated, the criminal legislation of the Republic of Moldova presents a significant inconsistency, manifested through the paradox whereby a person who commits the most serious transport-related offence serves the sentence under a more lenient regime than a person who merely drives the means of transport while intoxicated, without concrete consequences. This inconsistency stems from the mechanical application of the criterion of the form of guilt in Article 72 para. (2) of the Criminal Code, without regard to the real gravity of the consequences of the act.

gravitatea reală a consecințelor faptei.

Incoerența semnalată are implicații practice considerabile. Ea contravine principiului individualizării pedepsei, subminează finalitățile dreptului execuțional-penal, afectează coerența internă a sistemului penal și generează nemulțumiri sociale. În același timp, această incoerență neutralizează parțial efectul descurajator al reformelor legislative recente, care au înăsprit pedepsele formale pentru infracțiunile rutiere asociate cu starea de ebrietate.

Soluția optimă pentru remedierea acestei incoerențe o constituie modificarea art. 72 din Codul penal pentru a introduce o derogare de la regula generală în cazul infracțiunilor rutiere mortale comise în stare de ebrietate. Această soluție, propusă în secțiunea finală a articolului, restabilește relația firească dintre gravitatea faptei și severitatea regimului de executare, fără a necesita o reformă amplă a sistemului. Această reformă punctuală ar trebui completată cu măsuri suplimentare, inclusiv cu actualizarea jurisprudenței Plenului Curții Supreme de Justiție, cu consolidarea programelor de reabilitare specializate și cu reforma criteriilor de aplicare a liberării condiționate, mijloace care ar trebui să se înscrie într-o reflecție mai amplă asupra întregului sistem de regimuri de executare a pedepsei privative de libertate, în acord cu Conceptul sistemului progresiv de executare elaborat în 2023.

Remedierea incoerenței analizate în prezentul articol nu este doar o cerință de logică juridică sau de tehnică legislativă, ci o necesitate de fond pentru consolidarea legitimității și eficacității sistemului de combatere a infracțiunilor din domeniul transporturilor în Republica Moldova. Într-o societate care își asumă în mod prioritar protecția vieții umane în trafic, este indispensabil ca sancțiunile penale și regimul de executare a acestora să fie adaptate proporțional gravității faptelor comise. Numai astfel sistemul penal își poate îndeplini, în mod efectiv, funcția de protecție a valorilor sociale fundamentale și de descurajare a comportamentelor periculoase.

The inconsistency noted has considerable practical implications. It runs counter to the principle of individualisation of the sentence, undermines the aims of enforcement-criminal law, affects the internal coherence of the criminal-law system, and generates social dissatisfaction. At the same time, this inconsistency partially neutralises the deterrent effect of the recent legislative reforms, which toughened the formal penalties for road offences associated with intoxication.

The optimal solution for remedying this inconsistency is to amend Article 72 of the Criminal Code so as to introduce a derogation from the general rule in the case of fatal road offences committed while intoxicated. This solution, proposed in the final section of the article, restores the natural relationship between the gravity of the act and the severity of the execution regime, without requiring an extensive reform of the system. This targeted reform should be supplemented by additional measures, including the updating of the case-law of the Plenum of the Supreme Court of Justice, the strengthening of specialised rehabilitation programmes, and the reform of the criteria for granting conditional release, means that should form part of a broader reflection on the entire system of regimes for executing custodial sentences, in line with the Concept of the Progressive Execution System drawn up in 2023.

Remedying the inconsistency analysed in this article is not merely a requirement of legal logic or of legislative technique, but a substantive necessity for strengthening the legitimacy and effectiveness of the system for combating transport-related offences in the Republic of Moldova. In a society that assumes, as a priority, the protection of human life in traffic, it is indispensable that criminal sanctions and their execution regime be adapted in proportion to the gravity of the acts committed. Only in this way can the criminal-law system effectively fulfil its function of protecting fundamental social values and deterring dangerous conduct.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

BIBLIOGRAPHICAL REFERENCES

1. Codul penal al Republicii Moldova nr. 985-XV din 18.04.2002. Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 72-74.
2. Conceptul sistemului progresiv de executare a pedepsei privative de libertate. Chișinău: Ministerul Justiției al Republicii Moldova, 2023 [citat 16.05.2026]. Disponibil: https://justice.gov.md/sites/default/files/document/concept_sistemul_progresiv_de_executare_a_pedepsei_rev.2023_final.pdf
3. Constituția Republicii Moldova din 29.07.1994. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr. 1.
4. Herzog-Evans M. Droit de l'exécution des peines. 5e éd. Paris: Dalloz, 2016-2017, pp. 234-256.
5. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 583 din 26.05.2006 cu privire la aprobarea Statutului executării pedepsei de către condamnați. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr. 91-94.
6. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție nr. 20 din 08.07.1999 cu privire la practica judiciară referitoare la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale privind încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport [citat 01.05.2026]. Disponibil: https://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
7. Legea nr. 136 din 06.06.2024 pentru modificarea unor acte normative. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr. 245-246.
8. Legea României nr. 254 din 19.07.2013 privind executarea pedepselor și a măsurilor privative de libertate dispuse de organele judiciare în cursul procesului penal. În: Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 514 din 14.08.2013.
9. Nagin D. S. Deterrence in the Twenty-First Century. In: Tonry M. (ed.). Crime and Justice in America: 1975–2025. Chicago: University of Chicago Press, 2013, pp. 199-263.
10. Raport tematic. Dreptul la viață, sănătate, siguranță și securitate în traficul rutier. Chișinău, 2024 [citat 08.05.2026]. Disponibil: https://ombudsman.md/raport-tematic-dreptul-la-viata-sanatate-siguranta-si-securitate-in-traficul-rutier/
11. Recomandarea nr. R (92)17 a Comitetului de Miniștri al Consiliului Europei privind consecvența în pronunțarea sentințelor [citat 05.05.2026]. Disponibil: https://rm.coe.int/16804d6ac8
12. Sentința Judecătoriei Bălți, sediul Central din 10.06.2025, pronunțată în cauza penală nr. 1-224/2025 [citat 20.05.2026]. Disponibil: https://jbl.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/ZjhmMDI5MDgtZTkwYy00MjAzLThkZjktMzQxNjIxYTE2MDg2
13. Sentința Judecătoriei Drochia, sediul Râșcani din 20.06.2025, pronunțată în cauza penală nr. 1-67/2025 [citat 08.05.2026]. Disponibil: https://jdr.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/Y2JkYjAxM2YtNWNjOC00Njg1LTg0MTQtYTQyNDZkZjUxMWQ0
14. 14. Sentința Judecătoriei Drochia, sediul Râșcani din 27.04.2026, pronunțată în cauza penală nr. 1-40/2026 [citat 08.05.2026]. Disponibil: https://jdr.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/MmVhYjc0MzgtOWY0MC00Nm-NiLTlmNWMtNjFhMmFmNjdjNGE3
15. Stati V. Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto. În: Revista Institutului Național al Justiției, 2009, nr. 1, pp. 47-56 [citat 08.05.2026]. Disponibil: https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/47-56_Aspecte%20teoretice%20si%20practice%20privind%20aplicarea%20raspunderii%20penale.pdf