

Sugestii pe marginea hotărârilor Plenului Curții Supreme de Justiție

Vitalie STATI
doctor în drept,
conferențiar universitar
formator INJ

INFRAȚIUNEA DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAȚIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT (ART.264 CP RM): CONOTAȚII PRACTICE ȘI TEORETICE

A complex juridical-penal analysis of the offences provided by art.264 of the Criminal Code of Republic of Moldova is carried out in the framework of the present paper. Utilizing a large number of examples from the national judicial practice, the examination of the integrant elements of the mentioned offence is undertaken – the offence object, the objective side of the offence, the subjective side of the offence, the offence subject. The specific aggravated circumstance of the offence provided by art.264 of the Criminal Code of Republic of Moldova, committing the crime being intoxicated, is analyzed as well. The conclusions and the recommendations formulated in the framework of this study can be used in the practical activity, in the process of improving the penal law, as well as in the didactic process.

Articolul 264 CP RM stabilește răspunderea pentru infrațiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Acest articol face parte din Capitolul XII „Infrațiuni în domeniul transporturilor” al Părții Speciale a Codului penal. Având în vedere denumirea acestui capitol, **obiectul juridic generic** al infrațiunii prevăzute la art.264 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport. Așa cum se desprinde din art.13 „Securitatea în transport” al Legii Republicii Moldova cu privire la transporturi, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 21.05.1997¹, securitatea în transport reprezintă lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, siguranța exploatării mijloacelor de transport, căilor de comunicație, clădirilor, instalațiilor și în protecția mediului înconjurător. Potrivit art.1 din aceeași lege, transportul este una dintre ramurile principale ale economiei naționale și o verigă a structurii sociale a Republicii Moldova, fiind chemat să asigure necesitățile în transporturi de mărfuri și călători. Iar din Capitolul III al Legii cu privire la transporturi aflăm că sistemul de transporturi al Republicii Moldova

include: transportul feroviar; transportul auto; transportul aerian; transportul naval; transportul urban electric; transportul prin conducte.

Obiectul juridic generic al infrațiunii este constituit din valoarea socială fundamentală în a cărei componentă este inclusă, într-o formă specifică, valoarea socială individuală care constituie obiectul juridic special al infrațiunii.

După cum rezultă din art.264 CP RM, obiectul juridic special al infrațiunii analizate are un caracter complex: **obiectul juridic principal** îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier; **obiectul juridic secundar** îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

Conform art.2 al Legii privind siguranța traficului rutier, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.2007², siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el împotriva accidentelor și consecințelor acestora.

Obiectul material al infrațiunii prevăzute la art.264 CP RM îl reprezintă corpul persoanei.

Cît privește mijlocul de transport, acesta nu mai poate să reprezinte obiectul material al infrațiunii examinate. El poate să reprezinte exclusiv mijlocul de săvîrșire a infrațiunii prevăzute la art.264 CP RM.

Aceasta își are cauza în Legea Republicii Moldova pentru modificarea art.264 CP RM din Codul penal al Republicii Moldova, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 21.04.2005.³ Prin această lege, din dispoziția articolului specificat au fost excluse în special cuvintele „ori daune materiale în proporții mari”. Ca urmare a acestei modificări, mijlocul de transport, alte bunuri mobile sau imobile reprezintă obiectul material al faptei prevăzute la art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative („Încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație rutieră, încălcare care a atras după sine deteriorarea mijloacelor de transport ori a altor bunuri, precum și încălcarea altor reguli de circulație rutieră”).

Tocmai de aceea, la 11.10.2005, Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție a decis aplicarea art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative, și nu a art.264 CP RM, pentru următoarea faptă: la 17.09.2003, C.A., conducînd automobilul „Nissan-Micra”, care era în stare tehnică bună, se deplasa pe str. Uzinelor din mun. Chișinău, din direcția str. Izmail spre str. Voluntarilor. Deplasarea se făcea pe timp de ploaie. Ajungînd în apropierea depozitului pentru materiale de construcție, situat pe str. Uzinelor 9, dorind să facă manevra de întoarcere, C.A. nu a luat măsuri de asigurare la schimbarea direcției de mers, astfel încît această manevră să

fie în siguranță și să nu creeze obstacole pentru ceilalți participanți la trafic, prin aceasta încălcând cerințele Regulamentului circulației rutiere. El nu a oprit autovehiculul pentru a nu pune în pericol siguranța traficului și a comis tamponarea cu automobilul VAZ-2114, condus de O.V., care se deplasa regulamentar pe str. Uzinelor. În urma accidentului, acest automobil a fost deteriorat, înregistrând un prejudiciu de 14683,12 lei.⁴

În ce privește următorul element constitutiv al infracțiunii – **latura obiectivă** – menționăm că nici pe departe oricare accident rutier este un temei de aplicare a răspunderii penale conform art.264 CP RM. Latura obiectivă a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM poate avea numai următoarea structură:

- 1) fapta prejudiciabilă care constă în acțiunea sau inacțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) urmările prejudiciabile, care se exprimă, după caz, în:
 - a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății (alin.(1) sau (2));
 - b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății ori decesul unei persoane (alin.(3) sau (4));
 - c) decesul a două sau a mai multor persoane (alin.(5) sau (6));
- 3) legătura causală;
- 4) mijlocul de săvârșire a infracțiunii.

În această privință, în pct.3 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție, nr.20 din 8.07.1999, „Despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației în cadrul examinării cauzelor penale referitor la încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport” (în continuare – Hotărârea Plenului nr.20/1999)⁵ se menționează: „Dacă instanța judecătorească conchide că în acțiunile făptuitorului există o componentă a infracțiunii, în sentință urmează să se indice de încălcarea căror reguli de circulație rutieră și/sau de exploatare a mijloacelor de transport persoana este recunoscută vinovată, în ce mod s-au manifestat concret aceste încălcări și dacă consecințele survenite se află în legătură de cauzalitate cu încălcările indicate”.

Astfel, în procesul calificării se va stabili, înainte de toate, ce reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport au fost încălcate de către făptuitor. Un exemplu în acest caz îl poate reprezenta sentința Judecătoriei Buiucani, mun. Chișinău, din 7.03.2007, de condamnare a lui I.T. conform lit.b) alin.(3) art.264 CP RM. În fapt, la 4.12.2006, I.T., încălcând prevederile alin.(3) pct.8 al Regulamentului circulației rutiere (care stabilește vârsta minimă de 18 ani a conducătorului mijlocului de transport), aflându-se la volanul automobilului „Dodge Neon”, care era în stare tehnică bună, se deplasa pe str. I.Pelivan, din direcția str. N.Costin spre str. A.Donici. De asemenea, I.T. a încălcat prevederile: alin.(1) pct.45 al Regulamentului circulației rutiere (conform căruia conducătorul mijlocului de transport

urmează să conducă ținând cont de starea sa psihofiziologică ce influențează atenția și reacția, de condițiile și situația rutieră); alin.(1) pct.47 al Regulamentului circulației rutiere (care stabilește limita maximă de viteză în localități – 60 km/h), iar I.T. se deplasa cu viteza de 116 km/h. Ca urmare, la intersecția str. I.Pelivan – str. G.Muzicescu, cu automobilul pe care îl conducea a tamponat pietonul E.N. care se deplasa regulamentar pe trotuar. În consecință, E.N. a decedat la 4.12.2006.⁶

Regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport sînt stabilite în mod obligatoriu în cadrul unor acte normative. În primul rînd, după cum s-a putut vedea din cele consemnate mai sus, ele sînt stabilite în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.713 din 27.07.1999 (în continuare – RCR).⁷ Acest act normativ este principalul act de referință pentru art.264 CP RM. Chiar dacă denumirea acestui act normativ este „Regulamentul circulației rutiere”, pe lângă reguli de securitate a circulației el conține și reguli de exploatare a mijloacelor de transport.

Aceasta o confirmă, înainte de toate, alin.(1) pct.11 RCR, conform căruia conducătorul de autovehicul, înainte de plecare și în timpul deplasării, este obligat să verifice starea tehnică a vehiculului, în special sistemele de direcție, de frînare, dispozitivele de iluminare și semnalizare.

Cele mai multe reguli de exploatare a mijloacelor de transport le conține Capitolul XVIII „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor” din Regulamentul circulației rutiere. În particular, sînt nominalizate devierile de la normativele tehnice, cazuri în care este interzisă exploatarea vehiculelor: pentru sistemele de frînare (alin.(1) pct.122 RCR); pentru sistemul de direcție (alin.(2) pct.122 RCR); pentru dispozitivele de iluminare, semnalizare luminoasă și sonoră (alin.(3) pct.122 RCR); pentru dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului (alin.(4) pct.122 RCR); pentru roți și anvelope (alin.(5) pct.122 RCR) etc.

În dispoziția art.264 CP RM regulile de securitate a circulației sînt delimitate prin conjuncția „sau” de regulile de exploatare a mijloacelor de transport. Totodată, legiuitorul a învederat că încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport i se poate incumba doar unei persoane care conduce mijlocul de transport. Cu alte cuvinte, încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport este de neconceput în alte situații, decît în legătură cu conducerea mijlocului de transport de către aceeași persoană. Datorită acestui specific, încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport în condițiile art.264 CP RM trebuie diferențiată de încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport în condițiile art.265 „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” din Codul penal.

Legată de un alt aspect este opinia unor autori, potrivit căreia, dacă în urma încălcării regulilor de exploatare a unei mașini autopropulsate (buldozer, excavator, combină de recoltat etc.) victimei i-au fost cauzate vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori decesul, atunci făptuitorul trebuie să răspundă pentru una din infracțiunile în domeniul transporturilor.⁸ Se pare că această viziune este unilaterală și nu ia în considerație întreaga gamă a faptelor care pot fi săvârșite în asemenea condiții. Pe bună dreptate, în pct.10 al Hotărârii Plenumului nr.20/1999 se menționează: „Instanțele judecătorești urmează să diferențieze infracțiunile contra securității circulației rutiere și exploatarea mijloacelor de transport de infracțiunile legate de încălcarea regulilor securității tehnice sau de protecție a muncii la efectuarea lucrărilor cu utilizarea mijloacelor de transport sau de cele contra vieții și sănătății. În cazul în care decesul sau leziunile corporale sînt provocate în urma încălcării regulilor de încărcare și debarcare a încărcăturilor, reparației mijloacelor de transport, efectuării lucrărilor de construcție, lucrărilor agricole etc., acțiunile persoanelor care au comis astfel de încălcări trebuie să fie încadrate, în dependență de circumstanțele concrete, în baza normei ce prevede responsabilitatea pentru infracțiunile legate de încălcarea regulilor protecției muncii și securității tehnice ori contra vieții și sănătății populației”.

Mai exact, în asemenea ipoteze este aplicabil nu art.264 CP RM. După caz, se vor aplica art.149, 157, 183, 300 etc. din Codul penal.

Însă, în contextul infracțiunii analizate, fapta prejudiciabilă poate consta nu doar în acțiunea sau inacțiunea de încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport. Încălcarea regulilor de securitate a circulației constituie cealaltă modalitate a acțiunii (inacțiunii) prejudiciabile.

Astfel, ca încălcări active ale regulilor de securitate a circulației sînt considerate:

- intrarea conducătorilor de vehicule în intersecție, chiar dacă semnalul verde este în funcțiune, în cazul în care situația rutieră în direcția de deplasare este de așa natură, încît nu ar putea elibera intersecția pînă la schimbarea semnalului (încălcarea regulilor fixate în nota 1 la alin.(3) pct.20 RCR);
- depășirea vitezei maxime de deplasare de 60 km/h în cazul în care se transportă persoane în caroseria camionului (încălcarea regulii fixate la alin.(2) pct.48 RCR);
- frînarea bruscă, dacă această acțiune nu este impusă de siguranța circulației (încălcarea regulii fixate la lit.d) pct.50 RCR);
- reducerea bruscă a vitezei și oprirea imediat după executarea depășirii, dacă acesta nu este un caz excepțional (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.51 RCR);

- angajarea în traversarea trecerii la nivel cu calea ferată în cazul în care situația rutieră îl va impune pe conducătorul de vehicul să oprească pe calea ferată (încălcarea regulii fixate la lit.a) pct.65 RCR);
- oprirea pe sectoarele de drum cu vizibilitate limitată: frînturi convexe ale profilului longitudinal al drumului, curbe periculoase (încălcarea regulii fixate la lit.c) pct.69 RCR);
- remorcarea pe drumurile acoperite cu polei, prin intermediul unei legături flexibile (încălcarea regulii fixate la lit.a) pct.76 RCR) etc.

Prezentarea acestor exemple are un caracter absolut aleatoriu, scopul fiind relevarea diversității de forme și variații care marchează încălcarea activă a regulilor de securitate a circulației. Același scop îl vom urmări în punctarea formelor și variațiilor încălcării pasive a regulilor de securitate a circulației:

- omiterea de asigurare de către conducătorul de vehicul – prealabil începerii deplasării, reîncolonării sau altei schimbări a direcției de mers – că această manevră va fi în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.39 RCR);
- omisiunea de a ceda trecerea vehiculelor ce se deplasează din sens opus și care urmează a se deplasa înainte sau la dreapta, precum și a pietonilor (încălcarea regulii fixate la lit.b) pct.40 RCR);
- omisiunea de a lăsa liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz de frînare bruscă, i-ar crea posibilitatea să oprească evitînd coliziunea (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.49 RCR);
- nereducerea vitezei și neasigurarea că nu se apropie nici un tren la apropierea de trecerea la nivel cu calea ferată (încălcarea regulii fixate la pct.61 RCR);
- neluarea măsurilor adecvate care vor exclude pornirea de la sine a vehiculului sau utilizarea lui în lipsa conducătorului, înainte de părăsirea vehiculului de către conducător (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.71 RCR);
- omisiunea de a scoate vehiculul imediat în afara carosabilului sau de a-l deplasa cît mai aproape de bordură și neanunțarea asistenței tehnice, în cazul în care vehiculul rămîne în pană (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.74 RCR) etc.

Nu putem să nu agreăm punctul de vedere al lui A.I. Korobeev, care susține că, în vederea evitării erorilor în procesul de stabilire a faptului de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport și în vederea evaluării corecte a acestui fapt, este necesară dispunerea unei expertize autotehnice.⁹

De exemplu, într-o speță este menționat că raportul de expertiză autotehnică confirmă că automobilul condus de B.L. se deplasa, înainte de a începe frînarea, cu

79 km/h. Ceea ce a și condiționat condamnarea lui B.L. inclusiv conform alin.5 art.177 CP RM din 1961 (corespunde cu alin.(5) art.264 CP RM). În fapt, la 12.07.1996, B.L., conducând automobilul Audi-80 pe str. Calea Ieșilor, mun. Chișinău, dinspre str. Bariera Sculeni spre piața Dimitrie Cantemir, pe banda a treia, cu viteza de 79 km/h, a încălcat brutal prevederile pct.45 și lit.a) alin.(1) pct.46 RCR. Drept urmare, fiind neatent și neadaptând viteza automobilului la condițiile traficului, a comis tamponarea pietonilor C.I. și C.A., în urma căreia aceștia au decedat.¹⁰

Într-o altă speță, în recurs s-a solicitat anularea sentinței de condamnare în privința lui M.A. conform alin.3 art.177 CP RM din 1961 (corespunde cu lit.b) alin.(3) art.264 CP RM) și trimiterea cauzei spre rejudecare din motivul nerezolvării fondului cauzei. În urma admiterii recursului, s-a constatat că instanța de fond nu a examinat sub toate aspectele, complet și obiectiv, circumstanțele cauzei în ansamblul lor. Astfel, în baza demersului apărătorului, prin încheierea instanței, pe marginea dosarului penal a fost numită o expertiză autotehnică, iar judecarea cauzei a fost suspendată pînă la efectuarea expertizei.¹¹

De cele mai multe ori, chestiunile adresate spre soluționare expertizei autotehnice sînt:

- la ce distanță unul de altul se aflau mijloacele de transport în momentul intrării unuia din ele în intersecție și al apariției pericolului de impact? era oare suficientă această distanță pentru o oprire prin frînare?
- care era viteza de deplasare a mijlocului de transport, dacă lungimea parcursului de frînare pe asfaltul uscat a constituit... metri?
- în ce poziție unul față de altul se găseau mijloacele de transport în momentul impactului?
- de cît timp a avut nevoie pietonul pentru a parcurge cu pas accelerat distanța de la trotuar pînă la locul în care a fost acroșat, și a fost oare suficientă această distanță pentru a opri mijlocul de transport care se deplasa cu viteza de 40 km/h?
- a avut oare conducătorul mijlocului de transport posibilitatea tehnică de a evita impactul în cazul unei acționări prompte a frînei la apariția pericolului?¹²

Este important ca la formularea acestor întrebări să se țină cont de explicația din pct.12 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999: „Numai decizia pe marginea chestiunilor speciale ține de competența expertului. În legătură cu aceasta, fixînd expertiza respectivă, instanța de judecată nu este în drept să înainteze expertului chestiuni de drept (vinovăția sau nevinovăția conducătorului de transport) care sînt în exclusivitate de competența judecătii”.

Într-o altă ordine de idei, infracțiunea prevăzută la art.264 CP RM este o infracțiune materială. După cum am mai specificat, infracțiunea se consideră consumată din momentul producerii uneia din următoarele urmări prejudiciabile:

- a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății;¹³
- b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății ori decesul unei persoane;¹⁴
- c) decesul a două sau a mai multor persoane.¹⁵

În funcție de urmarea prejudiciabilă concretă, se va aplica răspunderea în conformitate cu unul din cele șase alineate ale art.264 CP RM. Deci, gradul de gravitate a urmării prejudiciabile se ia în considerație la calificarea faptei. În același timp, în ipoteza prevăzută la alin.(3) sau (4) art.264 CP RM, trebuie efectuată individualizarea pedepsei, de vreme ce această ipoteză nu presupune o urmare prejudiciabilă, ci două (avînd un caracter alternativ): 1) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; 2) decesul unei persoane. De asemenea, individualizarea pedepsei se va face în ipoteza prevăzută la alin.(5) sau (6) art.264 CP RM. De această dată, criteriul de individualizare este numărul de victime decedate.

Din prevederile pct.5 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 rezultă următoarea concluzie: încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a determinat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute de cîteva alineate ale art.264 CP RM, dar reprezentînd aceeași infracțiune, trebuie calificată conform aceluia alineat al art.264 CP RM care prevede o pedeapsă mai aspră. Această regulă derivă din prevederile de la lit.c) art.117 CP RM, referitoare la calificarea infracțiunilor în cazul concurenței dintre două norme speciale, ambele prevăzînd componente de infracțiuni cu circumstanțe agravante.

Regulile concursului de infracțiuni se vor aplica pentru faptele care au determinat producerea mai multor urmări prejudiciabile, dacă aceste fapte sînt săvîrșite la un timp diferit, iar urmările prejudiciabile survenite constituie rezultatul unor încălcări între care nu există nici o legătură.

În contextul explicației de la pct.5 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, este oportună prezentarea următorului exemplu: G.V. a fost condamnat conform alin.(4) art.264 CP RM pentru faptul că, la 6.05.2003, în or. Cahul, pe str. Mihai Viteazul, conducînd automobilul „Opel Cadet”, a încălcat regulile de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport. Concret, a comis un accident rutier, în urma căruia lui V.I. i-a fost cauzată vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății, iar lui D.M. i-a fost cauzată vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății.¹⁶

De asemenea, din pct.5 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 rezultă că, dacă în rezultatul aceleiași fapte se produc cîteva urmări prejudiciabile – dintre care unele sînt prevăzute în art.264 CP RM, iar altele în art.124 din Codul penal cu privire la contravențiile administrative – se va aplica răspunderea potrivit art.264 CP RM (și anume, alineatul din acest articol care prevede pedeapsa mai aspră). În asemenea cazuri, nu se intentează procedura administrativă.

Ca ilustrare a acestei reguli poate servi următoarea speță: P.A. a fost condamnat în conformitate cu alin.(5) art.264 CP RM pentru că, la 22.10.2005, conducând automobilul pe traseul Chișinău-Chetrosu, a ieșit pe contrasens, încălcând astfel prevederile pct.2 RCR. Ca urmare, s-a tamponat de un camion „ZIL”, condus de P.I. În rezultatul ciocnirii, P.I. a suferit o vătămare ușoară a integrității corporale sau a sănătății. G.A. și P.A., pasageri în automobilul condus de făptuitor, au suferit vătămări grave ale integrității corporale sau sănătății, în urma cărora ambii au decedat.¹⁷

În legătură cu același semn al laturii obiective – urmările prejudiciabile – în pct.4 al Hotărârii nr.20/1999 se afirmă: „Nu pot fi trase la răspundere penală persoanele care, deși au încălcat regulile de circulație și de exploatare a mijloacelor de transport, dar au pricinuit părții vătămate leziuni corporale ușoare, daună materială sau morală. În asemenea caz poate surveni răspunderea administrativă potrivit art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative”.

În practica judiciară se respectă această recomandare. De exemplu, la 29.09.1998, N.T., conducând automobilul BMW-5203, a încălcat prevederile pct.45 RCR. Mai exact, nu a adaptat viteza mijlocului de transport astfel încât să poată opri în fața oricărui obstacol previzibil. În urma acestei fapte a tamponat gardul Spitalului orașenesc nr.1. În consecință, N.T. a fost declarat vinovat de comiterea faptei prevăzute la alin.1 art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative.¹⁸ Într-un alt caz, P.A. a fost tras la răspundere conform alin.2 art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative. În fapt, la 16.05.1998, conducând automobilul Moskvici-2140, virînd la stînga, acesta nu a conectat sistemul de avertizare luminescentă. P.A. nu s-a asigurat că la depășire a ieșit automobilul „Opel”, cu care ulterior a intrat în coliziune și l-a deteriorat. Prin aceasta, lui F.N., posesorul acestui automobil, i s-a cauzat un prejudiciu în sumă de 8926 lei.¹⁹

În cazul în care încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu implică producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM, nu este aplicabil numai art.124 din Codul cu privire la contravențiile administrative. În funcție de tipul regulilor încălcate, mai sînt aplicabile și alte articole din Codul cu privire la contravențiile administrative:

- art.120 „Încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport”;
- art.121 „Depășirea vitezei de către conducătorii mijloacelor de transport”;
- art.121¹ „Nerespectarea de către conducătorii mijloacelor de transport a cerințelor indicatoarelor rutiere, încălcarea regulilor de transportare a oamenilor și a altor reguli ale circulației rutiere”;

- art.121² „Încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație rutieră care a generat o situație de avarie”;
- art.121³ „Participarea conducătorilor mijloacelor de transport la deplasarea în grup”;
- art.122 „Încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de transport la nivel cu calea ferată”;
- art.124¹ „Încălcarea regulilor de folosire a centurilor de siguranță, precum și a căștilor pentru motocicliști” etc.

Încheind analiza urmărilor prejudiciabile, ca semn al laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM, menționăm că această infracțiune nu este susceptibilă de etape ale activității infracționale. Întrucît făptuitorul poate să manifeste doar imprudență față de urmările prejudiciabile, infracțiunea analizată nu poate avea nici etapă de pregătire, nici etapă de tentativă.

Într-o altă ordine de idei, referindu-se la încălcarea infracțională a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, L.Dulko și T.Lașciuk arată că se are în vedere numai o astfel de încălcare care poate antrena producerea unor urmări prejudiciabile.²⁰ Astfel, cei doi autori au circumstanțiat, implicit, legătura cauzală drept un alt semn obligatoriu al laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM.

Legătura cauzală trebuie să se stabilească între fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile. În majoritatea cazurilor, stabilirea legăturii cauzale – în timpul urmăririi penale și al examinării cauzei în judecată – nu prezintă dificultăți. Aceasta deoarece adesea cauza producerii urmărilor prejudiciabile este evidentă. Totuși, se atestă și cazuri cînd stabilirea legăturii cauzale nu este atît de facilă. În cele mai frecvente situații, aceasta are loc atunci cînd regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport sînt încălcate de către cîțiva participanți la trafic. De asemenea, aceasta se atestă atunci cînd în derularea evenimentelor sînt implicați factori exogeni: faptele victimelor; defectele tehnice ascunse; specificul condițiilor rutiere; influența factorilor naturii etc.

Așadar, singurul fapt de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu este suficient. Se poate întîmpla ca urmările prevăzute în art.264 CP RM să fie în legătură cauzală cu faptele altor participanți la trafic, cu o forță invincibilă a naturii, cu defectiunile ascunse ale mijlocului de transport etc. În asemenea cazuri, încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu poate fi considerată temei de aplicare a art.264 CP RM.

Au dreptate V.I. Kasîniuk și Z.G. Karceva cînd menționează că punctul de plecare în stabilirea legăturii cauzale, în cazul unei infracțiuni rutiere, este izolarea artificială a

accidentului rutier de alte interconexiuni. Acestei operații trebuie să-i urmeze defalcarea, din tabloul accidentului rutier, a încălcării de către persoana care conduce mijlocul de transport a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, precum și a urmărilor care au survenit în urma aceluiași accident.²¹

Aceasta înseamnă că examinarea prezenței sau lipsei legăturii cauzale trebuie începută cu stabilirea faptului încălcării regulilor corespunzătoare: prin ce se exprimă încălcarea, ce prevederi ale Regulamentului circulației rutiere sau ale altor reglementări relevante au fost încălcate? În acest sens, ne raliem poziției lui B.A. Kurinov care susține că dacă fapta persoanei, care conduce mijlocul de transport, nu contravine nici unei reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, reiese că nu există nici legătură cauzală între această faptă și urmările care s-au produs.²²

În alți termeni, legătura cauzală nu trebuie stabilită pur și simplu în legătură cu acțiunea sau inacțiunea persoanei; legătura cauzală trebuie stabilită cu o încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Dacă conduita persoanei corespunde acestor reguli, lipsește legătura cauzală. Chiar dacă urmările sînt foarte grave.

Dacă, totuși, s-a stabilit încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, urmează o altă etapă în procesul de stabilire a legăturii cauzale.

La această etapă, înainte de toate trebuie să se ateste că, în timp, încălcarea regulilor corespunzătoare a precedat producerea urmărilor prejudiciabile. Nu a succedat-o. De asemenea, este necesar să se stabilească că urmările prejudiciabile au survenit tocmai datorită încălcării de către făptuitor a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Dacă urmările prejudiciabile, specificate în art.264 CP RM, s-ar fi produs oricum, indiferent dacă făptuitorul respecta sau nu regulile corespunzătoare, cauza unor asemenea urmări nu trebuie căutată în acțiunea (inacțiunea) făptuitorului, ci în alte circumstanțe.²³

Printre particularitățile legăturii cauzale ce caracterizează infracțiunea prevăzută la art.264 CP RM se numără și particularitatea că în unele cazuri ea poate avea un caracter complex. Aceasta deosebește infracțiunea dată de alte infracțiuni: omor, viol, sustragere etc. De regulă, în cazul acestora, legătura cauzală este o legătură nemijlocită dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile. Adică, legătura ce presupune o singură verigă în lanțul dintre două fenomene interconținute. În contrast, în cazul infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM, acțiunea (inacțiunea) făptuitorului poate fi mediată de faptele altor persoane (conducătorul unui alt mijloc de transport, victima, pietonul, pasagerul etc.), persoane care sînt implicate într-un mod sau altul în accidentul rutier.

În acest registru, prezintă interes următoarea speță: V.A. și N.V. au fost condamnați conform alin.2 art.177 CP RM din 1961, pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a dus la decesul a două persoane și la cauzarea vătămării integrității corporale sau a sănătății altor 18 persoane. În fapt, N.V. conducea autocamionul LAZ-52, utilat pentru transportarea persoanelor, deplasându-se pe șoseaua Chișinău-Volgograd. În caroseria autocamionului se aflau 22 elevi. În zona marcată „kilometrul 1502”, în timpul virării la stînga pe un drum secundar, N.V. nu s-a asigurat de securitatea manevrei pe care o efectuează. De aceea, nu a cedat calea automobilului ZIL-MMZ-45020, condus de către V.A. Acesta efectua o depășire, încălcînd de asemenea regulile circulației rutiere. În consecință, s-a produs ciocnirea celor două mijloace de transport.

Examinînd recursul, instanța superioară a conchis just: răspunderea potrivit art.177 CP RM din 1961 (corespunde cu art.264 CP RM) se aplică dacă există legătură cauzală între încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport și urmările prejudiciabile. Întrucît N.V. nu a săvîrșit nici o încălcare care s-ar găsi în legătură cauzală cu urmările produse, din fapta lui lipsește componenta de infracțiune. S-a considerat că numai V.A. este vinovat de producerea urmărilor.²⁴

În cele ce urmează ne vom referi la un alt aspect al medierii acțiunii (inacțiunii) făptuitorului de faptele altor persoane.

Astfel, V.B. Malinin afirmă că semnificația pe care o are „vinovăția victimei” în contextul stabilirii cauzei accidentului rutier constă în aceea că fapta victimei întrerupe dezvoltarea unui lanț de cauzalitate și, astfel, devine punctul inițial al unui alt lanț de cauzalitate. Tocmai acest din urmă lanț conduce la vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori la decesul victimei. Într-o asemenea ipoteză, cauza unică și necesară a accidentului rutier este fapta victimei. Iar aceasta exclude răspunderea conducătorului mijlocului de transport pentru urmările survenite.²⁵

Tocmai o asemenea ipoteză este reliefată în următoarea explicație din practica judiciară: „Cerințele pct.45 RCR nu presupun în mod exclusiv că pentru orice accident rutier vinovăția revine conducătorului auto și în cazul concret era necesar a se ține cont în primul rînd de faptul că acțiunea lui G.V., care a traversat drumul într-un loc nepermis, a dus la accidentarea sa. Din declarațiile lui G.V. și din materialele cauzei rezultă că acesta a văzut semaforul la o distanță de 180-200 de metri, însă nu s-a apropiat de locul de traversare și a pășit pe carosabil fără să se asigure (după cum a menționat singur, a văzut automobilul doar în momentul tamponării). Alegerea vitezei de deplasare a automobilului, în afara cerințelor relatate în pct.45 RCR, mai presupune necesitatea deplasării fără crearea de obstacole pentru alți participanți la

traficul auto și, în cazul dat, limitele nu au fost depășite. Conducătorul auto este în drept să se bazeze pe respectarea regulilor și din partea pietonilor, nefiind obligat să prevadă încălcarea acestora din partea altor persoane”.²⁶

Însă, nu trebuie de înțeles că în toate cazurile implicarea victimei în accidentul rutier îl absolvă pe conducătorul mijlocului de transport de răspunderea penală. Este posibil ca urmările prejudiciabile produse să se afe în legătură causală atât cu fapta victimei, cât și cu fapta conducătorului mijlocului de transport. La această ipoteză s-a referit A.Boroi: „În situațiile în care acțiunea sau inacțiunea devine periculoasă prin contribuția a două sau mai multor persoane, toate aceste persoane răspund pentru starea de pericol creată și rezultatul survenit, iar dacă victima însăși participă la starea de pericol (spre exemplu, o persoană traversează strada fără să se asigure și prin locuri rezervate circulației vehiculelor, fiind ucisă de o mașină), caracterul periculos al situației create se deduce în raport cu toți cei care au contribuit la producerea lui. Nu se produce... o compensare a culpelor (sublinierea ne aparține – *n.a.*). Fiecare din persoanele care au avut o contribuție la consecințe răspund autonom pentru culpa proprie. Cel mult, dacă există o culpă a victimei, aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale și la stabilirea despăgubirilor legale”.²⁷ În acest sens, consemnăm că, potrivit lit.) art.76 CP RM, la stabilirea pedepsei sînt considerate circumstanțe atenuante acțiunile ilegale sau imorale ale victimei, dacă ele au provocat infracțiunea.

Ideea conturată mai sus se regăsește în pct.6 din Hotărîrea Plenului nr.20/1999: „Nu poate fi temei pentru eliberarea conducătorului auto de răspundere penală în cazurile în care în acțiunile lui există componenta infracțiunii (sublinierea ne aparține – *n.a.*), chiar și în cazul în care regulile circulației rutiere și/sau de exploatare a mijloacelor de transport au fost încălcate și de către pătimit (conducător auto, pieton, pasager ori alt participant la trafic). Asemenea circumstanțe pot fi luate în considerație de către instanța judiciară doar ca circumstanțe atenuante”.

Generalizînd cele menționate cu privire la legătura causală în cazul infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM, concluzionăm că această legătură este prezentă dacă:

- 1) încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a precedat producerea urmărilor prejudiciabile;
- 2) încălcarea respectivă a fost cauza necesară a producerii urmărilor prejudiciabile;
- 3) încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a creat un pericol real de producere a urmărilor prejudiciabile;
- 4) încălcarea respectivă a transformat posibilitatea producerii urmărilor prejudiciabile în realitate.

Un alt semn al laturii obiective a infracțiunii analizate este mijlocul de săvîrșire a infracțiunii. După cum am menționat *supra*, acesta îl reprezintă mijlocul de transport.

Conform art.132 CP RM, prin „mijloace de transport” se înțeleg toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și troleibuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanice.

Există o interpretare judiciară a noțiunilor „alte tipuri de mașini autopropulsate” și „alte mijloace de transport mecanice”. Astfel, conform pct.2 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, prin „alte tipuri de mașini autopropulsate” se înțeleg mijloacele de transport care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinate executării unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.). Prin „alte mijloace de transport mecanice” se înțelege orice mecanism pus în mișcare cu ajutorul unui motor cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm³, care sînt subiecte ale regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Mopedul, motoreta, scuterul, bicicleta cu motor și alte asemenea vehicule nu intră sub incidența noțiunii „mijloc de transport”, deci nu pot constitui mijlocul de săvîrșire a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM. Astfel, de exemplu, potrivit definiției de la art.2 al Legii privind siguranța traficului rutier, mopedul reprezintă un autovehicul cu 2 sau 3 roți, dotat cu motor avînd capacitate cilindrică de cel mult 50 cm³, și cu viteză maximă, prin construcție, de pînă la 50 km/h.

Dacă urmările indicate în art.264 CP RM sînt provocate de către conducătorii de moped, motoretă, scuter, bicicletă cu motor sau alte asemenea vehicule, ca urmare a încălcării de către aceștia a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, se va aplica nu art.264 CP RM, dar art.269 CP RM.

Poate oare fi considerat locul de săvîrșire a infracțiunii semn obligatoriu al laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM? Nu, nu poate, constatarea reieșind din prevederile pct.6 din Hotărîrea Plenului nr.20/1999. Potrivit acestei prevederi, pentru aplicarea răspunderii penale în baza art.264 CP RM nu contează locul unde a fost săvîrșită infracțiunea; acesta poate fi automagistrala, strada, curtea, teritoriul unei întreprinderi, cîmpul sau alte locuri unde este posibilă circulația mijloacelor de transport.

Are dreptate A.I. Korobeev, care include în lista locurilor de săvîrșire a infracțiunii examinate: drumurile desfundate; pădurea; podul de gheață de pe un rîu sau lac etc.²⁸

O asemenea poziție este justificată, deoarece în pct.1 RCR se menționează că Regulamentul circulației rutiere cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe întreg teritoriul țării.

Următorul element constitutiv al infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM este ***latura subiectivă***. Aceasta se caracterizează prin intenție sau imprudență față de fapta prejudiciabilă și numai prin imprudență față de urmările prejudiciabile.

În legătură cu aceasta, nu putem să nu reproducem opinia lui A.I. Korobeev: „Analiza practicii judiciare arată că regulile de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport sînt încălcate mai cu seamă intenționat (sublinierea ne aparține – *n.a.*), iar față de urmările acestor încălcări făptuitorul manifestă imprudență (încredere exagerată sau neglijență).²⁹ Așadar, nu poate fi exclusă cu totul posibilitatea manifestării imprudenței față de fapta prejudiciabilă, în contextul infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM. Aceasta deoarece legiuitorul nu specifică în acest articol care formă a vinovăției trebuie să manifeste făptuitorul în raport cu fapta prejudiciabilă. Spre deosebire, de exemplu, de art.213 CP RM, în care se specifică că regulile sau metodele de acordare a asistenței medicale se încalcă din neglijență.

Din acest unghi, pare a fi prea categorică remarca dintr-un caz din practica judiciară: „Pentru a emite o sentință de condamnare, instanțele trebuiau să obțină probe incontestabile despre aceea că inculpatul a procedat în pofida Regulamentului circulației rutiere, încălcînd intenționat (sublinierea ne aparține – *n.a.*) prevederile alin.(1) pct.11 RCR”.³⁰

Așa cum s-a afirmat anterior, față de urmările prejudiciabile făptuitorul manifestă încredere exagerată sau neglijență.

Privitor la încrederea exagerată, de exemplu – atunci cînd se depășește viteza de deplasare maxim admisibilă, cînd se intră în intersecție la semnalul roșu al semaforului, cînd se angajează intrarea pe trecerea la nivel cu calea ferată, deși semnalele luminoase și semnalul sonor o interzic etc. – făptuitorul, dîndu-și seama că încalcă regulile corespunzătoare, contează pe abilitățile sale sau pe finalul pozitiv pe care l-au avut asemenea manevre în trecut, sau pe funcționarea impecabilă a sistemului de frînare a mijlocului de transport pe care îl conduce, sau chiar pe rezonabilitatea și atenția altor participanți la trafic.

Mai dificil este a stabili că făptuitorul a manifestat neglijență față de urmările prejudiciabile. Mai ales dacă accidentul rutier se produce într-un asemenea loc și în asemenea condiții cînd făptuitorul nu se putea aștepta la apariția vreunui pericol.

După cum am menționat deja, în unele cazuri nu doar un singur conducător al mijlocului de transport, ci doi sau mai mulți încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Nu sînt rare nici cazurile cînd alături de vinovăția făptuitorului se atestă și vina victimei. Pietonii, bicicliștii și alți participanți la trafic devin victime ale accidentelor rutiere inclusiv din cauza propriei imprudențe. În alte cazuri, vinovați sînt exclusiv conducătorii mijloacelor de transport, iar alți participanți la trafic nu poartă nici o vină. În situațiile în care nu se atestă vinovăția conducătorului mijlocului de transport, răspunderea pentru

producerea accidentului rutier trebuie s-o poarte acei participanți la trafic care se fac vinovați de producerea acestuia. Are dreptate A.I. Korobeev, care afirmă: „Conducătorului mijlocului de transport, care nu a încălcat nici o regulă de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu i se poate imputa nepreîntîmpinarea consecințelor situației de accident, care a fost provocată de fapta victimei sau a altor participanți la trafic. Dacă calculul persoanei este întemeiat, însă circumstanțe neprevăzute sau neexecutarea obligațiilor de către alte persoane au condiționat aceste consecințe, atunci nici ele, nici faptele care le-au provocat, nu-i pot fi imputate”.

Vizavi de un alt aspect ce caracterizează latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM, menționăm că, în acord cu pct.9 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, dacă vătămarea integrității corporale sau a sănătății, ori decesul victimei au fost provocate intenționat, atunci se va aplica nu art.264 CP RM, dar normele corespunzătoare ce incriminează faptele contra vieții sau sănătății persoanei.

Sub acest aspect este relevant următorul exemplu: prin sentința Colegiului penal al Tribunalului mun. Chișinău, M.E., fiind învinuit în baza pct.6 art.88 CP RM din 1961 (adică pentru omor săvîrșit prin mijloace periculoase pentru viața mai multor persoane), a fost condamnat în baza alin.3 art.177 CP RM din 1961 (corespunde cu lit.b) alin.(3) art.264 CP RM). Sentința menționată a fost atacată cu apel de către procuror și reprezentantul legitim al părții vătămate, din motivul încadrării juridice greșite a infracțiunii. În consecință, Colegiul penal al Curții de Apel a admis apelul, a casat sentința primei instanțe, iar M.E. a fost condamnat conform pct.6 art.88 CP RM din 1961. Ultima decizie a fost menținută de instanțele superioare: Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție și Plenul Curții Supreme de Justiție. În fapt, M.E., care era în relații ostile cu M.G., se afla în noaptea de 10.08.1997 în stare de ebrietate în satul Trușeni. Urmărind scopul de a-l omorî pe M.G., a ieșit din barul „Corona”, situat în acest sat, și s-a urcat în automobilul „Moskvici-412”. Conducîndu-l cu viteză sporită, la o distanță de aproximativ 200 m de la barul „Corona”, l-a tamponat intenționat pe M.G. Acesta se deplasa pe jos în nemijlocita apropiere de trotuar, pe partea carosabilă. În urma vătămării cauzate, la 18.08.1997 M.G. a decedat.³¹

Ultimul element constitutiv al infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM este **subiectul** infracțiunii.

Acesta este persoana fizică responsabilă care la momentul săvîrșirii faptei a atins vîrsta de 16 ani. În afară de aceasta, subiectul trebuie să aibă calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport.

Conducerea mijlocului de transport este acea operație tehnică prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit cu scopurile urmărite de ea. Deci, este deplasare a mijlocului de transport

aflarea acestuia în mișcare. Cît timp mijlocul de transport nu a pornit, nu se poate vorbi de o conducere a acestuia. În context, G.Marcov susține, cu drept cuvînt: „Nu sînt suficiente decuplarea frînei de mîna, introducerea cheii în contact sau așezarea pe scaunul șoferului într-un autovehicul pregătît de plecare”.³²

Trebuie însă să se rețină existența unei activități de conducere, în condiții ilegale, atunci cînd conducătorul a fost găsit în timp ce staționa cu mijlocul de transport, însă din probele administrate rezultă neîndoielnic că înainte de a se fi oprit el a condus mijlocul de transport în acele condiții. Constituie o activitate de conducere dirijarea și manevrarea unui mijloc de transport împins cu mîna, în scopul de a porni motorul. La fel, în situația tractării, în scopul de a fi pornit motorul, cel aflat la volanul mijlocului de transport remorcat efectuează o activitate de conducere propriu-zisă. Se consideră conducere și dirijarea unui mijloc de transport ce se deplasează pe o șosea, în pantă, coborînd, în virtutea inerției, nu prin acționarea dispozitivului mecanic de propulsie.³³

Este necesar a menționa că calitatea cerută subiectului în art.264 CP RM este determinată de natura activității pe care o efectuează persoana (conducerea unui mijloc de transport), nu însă de existența unei abilități pentru desfășurarea acestei activități. Este suficient ca făptuitorul să conducă *de facto* un mijloc de transport, chiar dacă această calitate nu se sprijină pe o recunoaștere oficială. Aceasta rezultă din pct.7 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, conform căruia lipsa permisului de conducere nu poate servi ca temei pentru liberarea făptuitorului de răspundere penală; nu contează la calificarea conform art.264 CP RM nici dacă făptuitorul este sau nu proprietar al mijlocului de transport, nici dacă l-a răpit sau dacă proprietarul i-a predat sau nu conducea mijlocului de transport.

Astfel, într-o speță, M.M. a fost condamnat conform alin.(2) art.264 CP RM, chiar dacă nu posedă permis de conducere, nici nu avea cunoștințe despre dispozițiile Regulamentului circulației rutiere, nici dexteritatea necesară de a conduce în siguranță un mijloc de transport.³⁴

Aplicarea art.264 CP RM nu exclude aplicarea art.125 „Conducerea mijloacelor de transport de către persoanele care nu au permis de conducere” și a art.126 „Conducerea mijloacelor de transport de către persoanele care nu au permis de conducere și care se află în stare de ebrietate” din Codul cu privire la contravențiile administrative.

În altă ordine de idei, în acord cu pct.8 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, în cazul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport în timpul instruirii cursanților răspunderea o poartă instructorul auto, dacă el nu a întreprins la timp măsuri pentru a preveni urmările prejudiciabile specificate în art.264 CP RM, nu însă persoana ce urmează pregătirea practică.

Această regulă își găsește confirmarea în alin.(4) pct.108 RCR: la faza incipientă de instruire în conducerea autovehiculului, trebuie utilizate terenuri speciale, instruirea efectuîndu-se sub controlul permanent al instructorului. Instruirea pe drumurile publice poate fi efectuată numai pe itinerarele autorizate de organele poliției rutiere locale deplasîndu-se numai pe banda extremă dreaptă, și numai în cazul în care cursanții au dexteritate suficientă în conducerea autovehiculului, cunosc și respectă exigențele Regulamentului circulației rutiere.

Înceind analiza subiectului infracțiunii analizate, este necesar să consemnăm că nu se va aplica art.264 CP RM, dacă urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol sînt provocate de încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a mașinilor de luptă, speciale sau de transport. În acest caz, făptuitorul trebuie să nu fie pur și simplu persoana care conduce astfel de mașini. El trebuie să aibă și calitatea de militar. De aceea, se va aplica art.382 CP RM.

De exemplu, U. a fost condamnat conform alin.4 art.182 „Răpirea mijloacelor de transport” din Codul penal din 1961 și art.253 CP RM din 1961 (corespunde cu art.382 CP RM), pentru faptul că, în timpul satisfacerii serviciului militar, a pătruns pe teritoriul parcului auto al unității militare, de unde a răpit automobilul GAZ-33073, pentru a se deplasa în satul Cotuijeni, raionul Briceni. La întoarcere în unitate, conducînd automobilul ce avea sistemul de frînare defectat, pe traseul Cotuijeni-Briceni a încălcat regulile de conducere a automobilului, provocînd un accident soldat cu cauzarea vătămării medii a integrității corporale sau a sănătății.³⁵

În finalul studiului asupra infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM ne vom referi la circumstanța agravantă specifică a acestei infracțiuni: potrivit alin.(2), (4) și (6), răspunderea se agravează dacă infracțiunea e săvîrșită în stare de ebrietate.

Noțiunea „stare de ebrietate” este definită în Ordinul Ministerului Sănătății și Protecției Sociale nr.401 din 3.10.2006 cu privire la examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei³⁶: stare survenită în urma consumului de alcool și/sau de alte substanțe ce provoacă ebrietate și care are drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului.

În alin.(2), (4) și (6) art.264 CP RM se dezvoltă de fapt ideea formulată la lit.a) pct.14 RCR. Conform acesteia, conducătorului de vehicul îi este interzis să conducă vehiculul dacă a consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii. Această interdicție a fost nesocotită de către făptuitor în următorul caz: C.S. a fost condamnat în baza alin.4 art.177 CP RM din 1961 (corespunde cu alin.(4) art.264 CP RM), pentru faptul că, la 10.05.2003, fiind în stare de ebrietate alcoolică, conducînd automobilul Volkswagen Getta, deplasîndu-se pe digul lacului din apropierea satului Colonița, raionul Ialoveni, i-a tamponat pe A.S. și M.T.

Prima victimă a decedat pe loc, iar celei de-a doua i s-a cauzat vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății.³⁷

În alt context, susținem opinia lui A.Saharciuc că gradul de ebrietate trebuie luat în considerație la individualizarea pedepsei pentru infracțiunea examinată.³⁸ Anume gradul de ebrietate, și nu însăși ebrietatea. Accentuăm aceasta, pentru că, în conformitate cu alin.(2) art.77 CP RM, dacă circumstanțele menționate la alin.(1) al acestui articol sînt prevăzute în articolele din Partea Specială a Codului penal în calitate de circumstanțe agravante ale infracțiunii corespunzătoare, ele nu pot fi considerate concomitent circumstanțe care agravează pedeapsa. Or, la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM, ca circumstanță care agravează pedeapsa e nominalizată „săvîrșirea infracțiunii de către o persoană în stare de ebrietate”. În concluzie, aplicarea răspunderii conform alin.(2), (4) și (6) art.264 CP RM exclude referirea la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM. Această concluzie este confirmată și de recomandările corespunzătoare din pct.11 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999.

Finalmente, consemnăm că eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la examinarea, în conformitate cu modul stabilit, a stării de ebrietate nu atrage răspunderea penală. O asemenea faptă e sancționată conform art.127 din Codul cu privire la contravențiile administrative.

Referințe:

- 1 Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1997, nr.67-68.
- 2 Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
- 3 Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.69-70.
- 4 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ra-518/2005 din 11.10.2005 // Moldlex.
- 5 Culegere de Hotărîri ale Plenului Curții Supreme de Justiție (mai 1974-iulie 2002). – Chișinău: Tipografia Centrală, 2002, p.340-345.
- 6 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1re-665-2007 din 3.10.2007 // Moldlex.
- 7 Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.83-86.
Printre alte acte normative relevante se numără: Legea privind siguranța traficului rutier; Regulamentul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor din 9.12.1999 cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderile, instituțiile, organizațiile ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46-49); Regulile de testare tehnică obligatorie a autovehiculelor și remorcilor acestora, aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr.1047 din 8.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării obligatorii a autovehiculelor și remorcilor acestora (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.126-127) etc.
- 8 *A se vedea:* E.B. Болдырев, К.Е. Лысков, О.А. Соя-Серко. *Судебное разбирательство дел об автотранспортных преступлениях.* – Москва, 1975, p.27.
- 9 *A se vedea:* А.И. Коробеев. *Транспортные преступления.* – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p.125.
- 10 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/e-26/98 din 19.03.1998 // Moldlex.
- 11 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/a-48/2000 din 18.04.2000 // Moldlex.
- 12 *A se vedea:* В.И. Жулев. *Транспортные преступления. Комментарий законодательства.* – Москва: Спарк, 2001, p.96.
- 13 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ro-200/2003 din 16.12.2003 // Moldlex.
- 14 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/a-48/2000 din 18.04.2000 // Moldlex.
- 15 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/e-26/98 din 19.03.1998 // Moldlex.
- 16 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ra-695/2004 din 26.10.2004 // Moldlex.
- 17 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ra-41/2007 din 16.01.2007 // Moldlex.
- 18 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/e-206/99 din 12.10.1999 // Moldlex.
- 19 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1r/e-59/2000 din 13.06.2000 // Moldlex.
- 20 *A se vedea:* Л.Дулько, Т.Лашук. *О практике применения судами законодательства об ответственности за транспортные преступления (ст.ст.206, 206², 206³, 207², 208 УК)* // Судовы весник, 1999, nr.1, p.33-36.
- 21 *A se vedea:* В.И. Касынюк, З.Г. Корчева. *Вопросы квалификации транспортных преступлений.* – Киев, 1988, p.21.
- 22 *A se vedea:* Б.А. Куринов. *Квалификация транспортных преступлений.* – Москва, 1965, p.96.
- 23 *A se vedea:* А.И. Коробеев. *Op. cit.*, p.133.
- 24 Постановление Президиума Верховного Суда МССР №4у-185/88 от 29 июня 1988 г. // Moldlex.
- 25 *A se vedea:* В.Б. Малинин. *Причинная связь в уголовном праве.* – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2000, p.285.
- 26 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ra-728/2004 din 13.10.2004 // Moldlex.
- 27 A.Boroi. *Infrațiuni contra vieții.* – București: ALL Beck, 1999, p.192.
- 28 *A se vedea:* А.И. Коробеев. *Op. cit.*, p.126.
- 29 *Ibidem*, p.135.
- 30 Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.4-1r/a-9/99 din 11.10.1999 // Moldlex.
- 31 Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.4-1r/a-9/99 din 11.10.1999.
- 32 G.Marcov. *Infrațiuni săvîrșite în cadrul circulației rutiere* // Revista română de drept, 1968, nr.2, p.34.
- 33 *A se vedea:* C.Turianu. *Infrațiunile rutiere.* – București: ALL Beck, 2000, p.23.
- 34 *A se vedea:* Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.1ra-411/2005 din 28.06.2005 // Moldlex.
- 35 Hotărîrea Prezidiului Judecătoriei Supreme a Republicii Moldova nr.4p-95/96 din 1.04.1996 // Moldlex.
- 36 Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.60-63.
- 37 Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr.4-1re-165/2004 din 27.09.2004 // Moldlex.
- 38 *A se vedea:* А.Сахарчук. *Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317¹ УК)* // Судовы весник, 2007, nr.1, p.61-63.