

CZU: 343.346

[https://doi.org/10.52277/1857-2405.2021.1\(56\).06](https://doi.org/10.52277/1857-2405.2021.1(56).06)

LOCUL DE SĂVÂRȘIRE A INFRAȚIUNILOR PREVĂZUTE DE ART. 264 DIN CODUL PENAL AL REPUBLICII MOLDOVA



Nicolae POSTOVANU,
doctorand USM
<https://orcid.org/0000-0003-2716-9220>

SUMAR

În cazul infracțiunilor prevăzute de art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova, locul de săvârșire determină limitele spațiale de acțiune a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Ca urmare, pentru a determina într-un caz concret dacă poate fi aplicat art. 264 din Codul penal, este necesar a determina limitele spațiale de acțiune a regulilor concrete de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport încălcate de către subiect. Limitele date sunt stabilite în actele normative la care face referire art. 264 din Codul penal.

Cuvinte-cheie: *latura obiectivă a infracțiunii, semn constitutiv al infracțiunii, locul de săvârșire a infracțiunii, drum public, teritoriu adiacent drumului public, act normativ de referință.*

Prin toate semnele sale – principale și secundare – latura obiectivă a infracțiunii caracterizează aspectul exterior al infracțiunii. Locul săvârșirii infracțiunii face parte din rândul semnelor secundare ale laturii obiective a infracțiunii.

Locul de săvârșire nu are aceeași relevanță în cazul tuturor infracțiunilor. De exemplu, faptul că omorul, violul, furtul etc. sunt săvârșite într-un apartament sau într-o pădure nu poate influența asupra diferențierii răspunderii penale sau a individualizării pedepsei. Pe de altă parte, de exemplu, infracțiunile prevăzute la art. 279³ CP RM (în continuare – CP) pot fi comise doar într-un loc anumit: statul care nu este nici statul de reședință al făptuitorului, nici statul a cărui cetățenie făp-

PLACE OF COMMITTING THE OFFENSES PROVIDED BY THE ART. 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

SUMMARY

In the case of the offenses provided by the art. 264 of the Criminal Code of the Republic of Moldova, the place of committing determines the spatial limits of action of transport traffic or operational safety rules. As a result, in order to determine in a concrete case whether the art. 264 of the Criminal Code can be applied, it is necessary to determine the spatial limits of action of the concrete transport traffic or operational safety rules, which are violated by the subject. These limits are established in the normative acts referred to in art. 264 of the Criminal Code.

Key-words: *the objective side of an offense, constitutive sign of an offence, the place of committing of an offense, public road, territory adjacent to a public road, normative act of reference.*

tuitorul o deține. Săvârșirea faptei în oricare alt loc înseamnă lipsa infracțiunilor prevăzute la art. 279³ CP. În cazuri de alt gen, locul de săvârșire nu este obligatoriu pentru existența infracțiunii în varianta-tip, dar se ia în considerare la agravarea răspunderii penale. De exemplu, nu se aplică alin. (1) art. 287 CP, dar lit. c) alin. (2) al acestui articol, dacă huliganismul este săvârșit pe teritoriul sau în incinta unei instituții medico-sanitare publice ori private.

În art. 264 CP nu este indicat locul de săvârșire a infracțiunii. Din această cauză, la prima vedere, în cazul infracțiunilor prevăzute de art. 264 CP, locul de săvârșire nu ar trebui să aibă relevanță.

F. Streteanu afirmă că locul de săvârșire a infracțiunii face parte din conținutul legal al acesteia doar atunci când este cerut de norma de incriminare: „În acest caz, pentru a vorbi de o faptă tipică, trebuie constatat că fapta s-a comis în prezența împrejurărilor menționate” [10, p. 428-429]. În doctrina penală există viziuni diferite cu privire la modul în care locul de săvârșire a infracțiunii

este cerut de norma de incriminare. Prima viziune este susținută de către R. R. Dudurkin: „Semnele secundare ale laturii obiective a infracțiunii sunt constitutive numai dacă sunt prevăzute (subl. ns.) de dispoziția articolului din partea specială a Codului penal. În astfel de componente de infracțiuni prezența semnelor secundare ale laturii obiective este necesară pentru tragerea făptuitorului la răspundere penală. În asemenea cazuri semnele secundare ale laturii obiective devin obligatorii pentru imputarea și stabilirea componentei de infracțiune. În situația când în dispoziția articolului din partea specială a Codului penal nu se specifică semnele secundare ale laturii obiective, nu este necesară stabilirea acestora” [14]. O părere similară este împărtășită de T.V. Rodionova: „Loc de săvârșire a infracțiunii constituie semnul laturii obiective a infracțiunii, prevăzut (subl. ns.) de dispoziția normei de drept penal, ce caracterizează un anumit teritoriu (inclusiv un teritoriu mobil) în care subiectul, în timp ce se află pe acesta, comite o acțiune sau o inacțiune prevăzută de legea penală” [18, p. 23]. O altfel de viziune cu privire la modul în care locul de săvârșire a infracțiunii este cerut de norma de incriminare este propusă de către C. L. Akoev: „Loc de săvârșire a infracțiunii reprezintă caracteristica spațială a unei infracțiuni concrete, nemijlocit prevăzută sau prezumată (subl. ns.) în dispoziția normei de drept penal, care influențează asupra calificării infracțiunii sau a individualizării răspunderii penale ori a pedepsei” [11, p. 11].

Locul de săvârșire a infracțiunii nu este nemijlocit prevăzut în art. 264 CP. Nu se exclude ca prezența acestui semn secundar al laturii obiective să fie prezumată în art. 264 CP. Suntem de acord cu V. Budeci că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP, locul de săvârșire este un semn obligatoriu al laturii obiective [1, p. 114]. Mai jos vom prezenta argumente în susținerea acestei teze.

Înainte de a prezenta aceste argumente, menționăm că dificultățile legate de stabilirea locului de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP au drept cauză nu doar omisiunea legiuitorului de a menționa expres acest loc în dispoziția art. 264 CP. O altă cauză a acestor dificultăți o constituie contradicțiile – reale sau aparente – dintre anumite prevederi normative și, respectiv, dintre anumite explicații ale Plenului Curții Supreme de Justiție.

O contradicție cel puțin aparentă există între două explicații din 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 pe-

nale, referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport [3] (în continuare – Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999). Astfel, conform pct. 2 al acestei hotărâri, prin „alte mașini autopropulsate” se subînțelege transportul care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități - macarale, excavatoare, combine de recoltare etc. (subl. ns.). Totodată, conform pct. 10 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, „instanțele judecătorești urmează să diferențieze infracțiunile contra securității circulației rutiere și exploatarei 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 celor contra vieții și sănătății. În cazul în care decesul sau leziunile corporale sunt 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 circumstanțe concrete, în baza legii ce prevede responsabilitatea pentru infracțiunile legate de încălcarea regulilor protecției muncii și securității tehnice ori contra vieții și sănătății populației” (subl. ns.). Observăm că în pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 mijloace de transport, în sensul art. 132 CP, se consideră, printre altele, mașinile folosite pentru executarea unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități. În același timp, în pct. 10 al aceleiași hotărâri se conține ideea că, în cazul în care decesul sau leziunile corporale sunt provocate în urma efectuării lucrărilor de construcție, lucrărilor agricole etc., trebuie aplicat nu art. 264 CP, dar art. 149, 157, 183 sau altele din Codul penal.

Totuși, contradicția dintre explicațiile din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, reproduse mai sus, are un caracter aparent. În cazul în care decesul sau leziunile corporale sunt provocate în urma efectuării lucrărilor de construcție, lucrărilor agricole etc. art. 264 CP nu poate fi aplicat. Cauza neaplicării acestui articol este că făptuitorul care conduce o mașină folosită pentru executarea unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități nu încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. El încalcă regulile la care fac referire art. 149, 157, 183 sau altele din Codul penal.

Vorbind despre divergențele dintre anumite prevederi normative, vom scoate la iveală, în



primul rând, contradicțiile dintre Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier [5] (în continuare – Legea nr. 131/2007) și Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere [2] (în continuare – RCR). Este important să analizăm astfel de divergențe, deoarece Legea nr. 131/2007 și RCR constituie principalele acte normative de referință pentru art. 264 CP. Interpretarea și aplicarea art. 264 CP este, de cele mai multe ori, imposibilă fără apelarea la aceste două acte normative. Atât Legea nr. 131/2007 cât și RCR conțin noțiuni-cheie pentru stabilirea locului de săvârșire a infracțiunilor prevăzute de art. 264 CP, dar nu întotdeauna conținutul acestor noțiuni este același în cele două acte normative.

Astfel, din mai multe prevederi ale Legii nr. 131/2007 rezultă că aceasta reglementează relațiile sociale care se desfășoară pe drumurile publice: „accident în trafic rutier – eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public (subl. ns.), în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material”; „trafic rutier – sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice (subl. ns.) în condiții stabilite generează un ansamblu de relații juridico-sociale” (art. 2); „Dreptul participanților la trafic rutier de a circula în siguranță pe drumurile publice (subl. ns.) este garantat de stat și se asigură prin executarea prezentei legi, actelor legislative și normative din domeniu și tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte” (alin. (1) art. 32); „Participanții la trafic au dreptul (...) la circulație liberă, fără impedimente, pe drumurile publice (subl. ns.), în conformitate cu regulile aprobate, la informații veridice, din partea administratorilor de drumuri, despre condițiile de deplasare în siguranță și cauzele restricțiilor de circulație” (alin. (3) art. 32).

Noțiunea de drum public este definită în art. 2 al Legii nr. 131/2007: „drum public – orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcții artificiale și drumuri cu înveliș natural, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat”.

Având în vedere caracterul de referință al Legii nr. 131/2007 pentru art. 264 CP, ar rezulta că doar drumurile publice în accepțiunea art. 2 al acestei legi pot constitui locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP.

Această concluzie nu este în acord cu cea care rezultă din analiza unor prevederi ale RCR. Astfel, potrivit pct. 1 din acest act normativ, RCR „cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum și pe teritoriile adiacente acestora (subl. ns.)”. Noțiunile-cheie din partea subliniată a acestei prevederi sunt definite în pct. 7 al RCR: „drum public – orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcțiile artificiale și drumurile rudimentare, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat, precum și drumurile de acces pe teritoriile adiacente care nu se află în imediata apropiere a drumului. Pe lângă carosabile, elemente ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, șanțurile și decorurile”; „teritoriu adiacent drumului – teritoriul din imediata apropiere a drumului (curți, locuri de parcare, stații de aprovizionare cu combustibil, întreprinderi etc.)”.¹

¹ Mai multă claritate oferă anumite prevederi din Legea nr. 509 din 22.06.1995 a drumurilor (în continuare – Legea nr. 509/1995): „drumuri – căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și a pietonilor” (alin. (3) art. 1); „Fac parte integrantă din drum: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, trotuarele, pistele pentru cicliști, locurile pentru parcare și staționare, plantațiile rutiere, indicatoarele de semnalizare și alte dotări pentru siguranța circulației. Cantoanele și clădirile de serviciu, bazele de producție, precum și orice terenuri, amenajări sau dotări aferente drumului sunt anexe ale acestuia” (alin. (4) art. 1); „Din punctul de vedere al destinației, drumurile se împart în: a) drumuri publice – drumuri de utilitate publică destinate circulației rutiere și pietonale în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport rutier ale economiei naționale și ale populației și de apărare a țării. Aceste drumuri sunt proprietate publică; b) drumuri private – drumuri de utilitate privată destinate satisfacerii cerințelor proprii de circulație rutieră și pietonală în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altele asemenea, drumurile de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, drumurile pentru organizările de șantier. Aceste drumuri sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare” (alin. (1) art. 2).*

* Legea nr. 509 din 22.06.1995 a drumurilor. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr. 62-63. Hotărârea Guvernului nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova conține: Lista drumurilor publice naționale din Republica Moldova (Anexa nr. 1); Lista drumurilor publice locale (de interes raional) din Republica Moldova (anexa nr. 2).**

** Hotărârea Guvernului nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din Republica Moldova. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 60-66.

La circulația vehiculelor pe teritoriile adiacente drumurilor publice se referă, de exemplu, sub-pct. 2) pct. 22 al RCR: „Pentru dirijarea circulației pe sectoarele de drum îngustat (în cazul efectuării lucrărilor pe drum) și pe teritoriile întreprinderilor (organizațiilor) (subl. ns.) se utilizează semaforul cu două semnale: de culoare roșie și verde”. În alte cazuri, normele RCR se referă la circulația vehiculelor în zona rezidențială sau în cea pietonală (pct. 94), precum și în curți sau pe drumurile de comunicație dintre imobilele de locuit cu multe etaje (pct. 97).²

Putem observa că definiția noțiunii de drum public din RCR nu diferă principial de definiția noțiunii de drum public din Legea nr. 131/2007. Diferența dintre cele două acte normative constă în aceea că RCR (spre deosebire de Legea nr. 131/2007) asimilează teritoriul adiacent drumului public cu drumul public sub aspectul reglementării relațiilor sociale care se desfășoară în aceste locuri. Având în vedere caracterul de referință al RCR pentru art. 264 CP, ar rezulta că drumurile publice sau teritoriile adiacente acestora în accepțiunea pct. 2 al RCR pot constitui locul de

săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP.

În context, trebuie să menționăm punctul de vedere al lui V. Budeci, care numește ca loc de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP „drumurile publice și teritoriile adiacente acestora” [1, p. 114]. Autorul dat ia în considerare prevederile din RCR, fără a lua în calcul divergența dintre acestea și anumite prevederi din Legea nr. 131/2007.

Circulația mijloacelor de transport este posibilă în afara drumurilor publice și a teritoriilor adiacente acestora (de exemplu, pe un teren accidentat, pe un câmp, într-o pădure, pe un corp de apă înghețat etc.). În acest sens, în pct. 6 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 se menționează că, pentru aplicarea art. 264 CP, „nu importă locul unde a fost săvârșită infracțiunea. Acesta poate fi automagistrala, strada, curtea, teritoriul întreprinderii, câmpul și alte locuri unde este posibilă circulația mijloacelor de transport” [3]. O asemenea viziune are adepți în doctrina dreptului penal. Astfel, unii autori consideră că nu contează unde au fost încălcate regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport: de exemplu, pe o autostradă, pe o stradă, pe o trecere la nivel cu calea ferată, în pădure sau pe teritoriul întreprinderii. Apele înghețate ale lacului, râului etc. pot constitui, de asemenea, locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse [15, p. 249; 13, p. 121]. După părerea lui S.V. Tarasov, „fapta, care conține toate semnele încălcării de către persoana care conduce mijlocul de transport a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie calificată în conformitate cu art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, indiferent de locul în care această faptă a fost comisă. Cu alte cuvinte, nu contează principial unde a fost comisă fapta ce conține toate semnele infracțiunii prevăzută la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse” [19]. M.V. Barancikova are un punct de vedere care pare să contrazică părerile doctrinare prezentate mai sus: „Comiterea unei încălcări infracționale a regulilor de securitate a circulației atunci când un mijloc de transport se deplasează pe un teritoriu închis al unei întreprinderi auto, al unei instituții penitenciare etc., adică în condițiile în care acționează regulile speciale de circulație și de securitate, nu se califică în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse” [12].

Confruntarea tuturor acestor puncte de vedere face dificilă stabilirea limitelor care marchează locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP. În opinia noastră, stabilirea acestor limite

² Conform (3) art. 1 al Legii nr. 509/1995, prin „teren aferent drumului” se înțelege „zona drumului, zonele de protecție ale acestuia și zona străzilor”. Noțiunile componente ale noțiunii „teren aferent drumului” sunt definite în alin. (1) art. 3 al Legii nr. 509/1995: „Suprafețele de teren aferente drumului public sunt următoarele: 1) zona drumului public, care cuprinde: a) ampriza drumului – suprafața de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: partea carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, taluzuri, șanțuri de gardă, pavilioane pentru pasageri, parcaje și platforme pentru staționarea mijloacelor de transport, ziduri de sprijin și alte construcții artificiale; b) zonele de siguranță – suprafețele de teren situate de o parte și de alta a amprizei drumului, destinate exclusiv pentru semnalizarea rutieră, plantațiile rutiere și pentru alte scopuri legate de întreținerea drumului în condiții de siguranță a circulației. Din zonele de siguranță fac parte suprafețele ocupate de drumurile de vară destinate deplasării mașinilor și agregatelor agricole, precum și suprafețele ocupate de lucrările de consolidare a terenului drumului și altele asemenea. În afara localităților, limitele minime ale zonelor de siguranță a drumurilor sunt prevăzute în Anexa nr. 1, secțiunea I și 2) zonele de protecție – suprafețele de teren din extravilan situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului, asigurării condițiilor de întreținere și de circulație pe el. În limita zonelor de protecție se stabilesc cerințe specifice pentru proprietarii și utilizatorii de terenuri, prezentate în Anexa nr. 1, secțiunea II. Limitele zonelor de protecție sunt prevăzute în Anexa nr. 1, secțiunea I și 3) zona străzilor include partea carosabilă, acostamentele, șanțurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi, piste pentru cicliști, suprafețele adiacente pentru parcaje, staționări sau opriri, precum și suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora”.



trebuie făcută prin raportare la normele cu caracter extrapenal la care face referire art. 264 CP.

Astfel, bunăoară, pct. 6 al RCR prevede: „Este interzisă desfășurarea de concursuri, antrenamente sau curse cu vehicule pe drumurile publice, cu excepția celor autorizate de administratorul drumului respectiv și avizate de poliție. Organizatorii sunt obligați să întreprindă toate măsurile necesare pentru desfășurarea în siguranță a acestora, precum și pentru protecția celorlalți participanți la trafic”. Din această prevedere rezultă că concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule pot fi desfășurate pe drumurile publice, însă pentru aceasta este necesară autorizația administratorului drumului respectiv și avizul poliției. Din pct. 6 al RCR rezultă, de asemenea, că concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule pot fi desfășurate în afara drumurilor publice. În acest caz nu este necesară autorizația administratorului drumului respectiv și avizul poliției. Indiferent unde se desfășoară concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule – pe drumurile publice sau în afara acestora – organizatorii sunt obligați să întreprindă toate măsurile necesare pentru desfășurarea în siguranță a acestora, precum și pentru protecția celorlalți participanți la trafic.

În pct. 6 al RCR se face referire la prevederile din mai multe acte normative. Astfel, pct. 3.12 din Regulamentul sportiv național de karting (ediția 2020) prevede: „Indiferent de locul de desfășurare a concursului, Comitetul de organizare trebuie să obțină acordul autorităților de stat și locale pentru desfășurarea acestuia. Lipsa acestui acord este echivalentă cu anularea Permisului de organizare” [8]. În preambulul la Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autocross (ediția 2019) se menționează: „Traseul competiției trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în documentul „Criterii de acceptare a pistelor de autocross”, aprobat de Prezidiul Federației de Automobilism din Republica Moldova (FARM) la 15 februarie 2019” [20]. În același regulament, la pct. 10 se stabilesc măsurile de securitate: „Spectatorii trebuie să se afle: la o distanță de cel puțin 3 metri în spatele unei bariere conforme cu specificările Federației Internaționale de Automobilism, capabile să oprească orice vehicul care derapează de pe pistă, și/sau deasupra unui terasament artificial sau a unei proeminențe de teren naturale de cel puțin 2,5 metri deasupra pistei. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, spectatorii trebuie să stea în spatele barierelor corespunzătoare la o distanță de cel puțin 30 de metri de pistă. Această cerință ar trebui luată în

considerare în special în locurile de pe pistă cu viraje și coborâri, în care sunt posibile derapările vehiculelor. Spectatorii nu au voie să se afle în interiorul ringului. Toate zonele de aflare a spectatorilor, precum și zonele interzise pentru spectatori trebuie să fie împrejmuite cu bariere continue. Fiecare barieră trebuie să fie aprobată de Comisia de sănătate și de securitate a competiției din cadrul FARM” [16]. Prevederi asemănătoare conțin: Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autoslalom [7] (în special, pct. 6 și 8 ale acestuia); Regulamentul sportiv cadru al campionatului național al Republicii Moldova de offroad (ediția 2019) [6] (în special, pct. 28 și 29 ale acestuia) etc.

Din analiza regulilor la care face referire pct. 6 al RCR rezultă că art. 264 CP se aplică în cazul în care:

- 1) urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol se află în legătură causală cu încălcarea regulilor la care face referire pct. 6 al RCR;
- 2) concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule se desfășoară, după caz:
 - a) pe drumurile publice, cu autorizația administratorului drumului respectiv și cu avizul poliției, precum și cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic;
 - b) în afara drumurilor publice, fără autorizația administratorului drumului respectiv și avizul poliției, însă cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic.

Aceasta demonstrează faptul că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP pot fi comise pe un teren accidentat, pe un câmp, într-o pădure, pe un corp de apă înghețat etc. Totuși, trebuie să precizăm: pentru ca astfel de locuri să reprezinte locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP, este necesar să fie prezente circumstanțele descrise în pct. 6 al RCR. Doar în prezența acestor circumstanțe putem vorbi despre excepția de la regula stabilită în pct. 1 RCR, conform căruia acest act normativ „cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum și pe te-

ritoriile adiacente acestora (subl. ns.)". Mai mult, doar în prezența circumstanțelor descrise în pct. 6 al RCR, regulile la care face referire pct. 6 al RCR se vor considera reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport în sensul art. 264 CP.

În cazul în care nu funcționează excepția susmenționată de la regula stabilită în pct. 1 RCR, considerăm că sunt valabile ideile formulate de către V. Stati: „1) dacă regulile încălcate sunt stabilite de RCR, atunci ele sunt încălcate pe drumurile publice din Republica Moldova sau pe teritoriile adiacente acestora; 2) regulile stabilite de RCR nu pot fi considerate a fi încălcate, dacă locul săvârșirii infracțiunii nu este drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia; 3) locul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP poate să nu fie drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia, dar, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de RCR, ci de un alt act normativ” [9]. Dacă dezvoltăm aceste idei în raport cu Legea nr. 131/2007, în care se menționează doar drumurile publice, atunci trebuie să constatăm: 1) dacă regulile încălcate sunt stabilite de Legea nr. 131/2007, atunci ele sunt încălcate pe drumurile publice din Republica Moldova; 2) regulile stabilite de Legea nr. 131/2007 nu pot fi considerate a fi încălcate, dacă locul săvârșirii infracțiunii nu este drumul public din Republica; 3) locul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP poate să nu fie drumul public din Republica Moldova, însă, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de Legea nr. 131/2007, dar de un alt act normativ.

Așadar, locul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP poate fi altul decât drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia, însă, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de Legea nr. 131/2007 sau de RCR, dar de un alt act normativ. Când vorbim despre „un alt act normativ” se are în vedere fie actul normativ ce conține regulile la care face referire pct. 6 al RCR, fie un alt act normativ. Important este ca un asemenea act normativ să conțină reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, iar făptuitorul să încalce anume astfel de reguli.

S.V. Proțenko consideră că locul de săvârșire nu este un semn secundar obligatoriu al infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport [17]. O astfel de abordare nu este plauzibilă, având în vedere caracterul de referință al

art. 264 CP. Or, regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport încălcate de subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP se conțin în acte normative cu caracter extrapenal.

Susținem părerea lui C.L. Akoev: „În cazul infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, locul de săvârșire este un semn secundar obligatoriu al laturii obiective, al cărui conținut se stabilește prin referirea la alte acte normative” [11, p. 43]. Această părere doctrinară este în concordanță cu concluziile din Hotărârea Curții Constituționale nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituționalității unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanțelor narcotice, psihotrope și a plantelor care conțin astfel de substanțe depistate în trafic ilicit, precum și cantitățile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015): „63. [...] Curtea menționează că existența dispozițiilor de blanchetă în normele penale constituie o expresie a procesului obiectiv de reglementare normativă, fiind o modalitate specială de formulare a reglementărilor juridico-penale. 64. Fără a contesta principiul codificării legii penale, recurgerea la dispozițiile de blanchetă în Codul penal asigură stabilitatea legii penale, astfel încât conținutul acesteia să nu fie direct proporțional cu frecvențele modificări ale actelor normative subsecvente, precum și legătura sistemică cu alte acte normative aplicabile” [4]. Rezultă că locul de săvârșire a infracțiunii, ca și oricare alt semn constitutiv al infracțiunii, poate fi descris nu doar în norma penală, dar și în norma extrapenală la care face referire norma penală.

În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP, locul de săvârșire determină limitele spațiale de acțiune a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Ca urmare, pentru a determina într-un caz concret dacă poate fi aplicat art. 264 CP, este necesar a determina limitele spațiale de acțiune a regulilor concrete de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care sunt încălcate de către subiect. De regulă, astfel de limite spațiale sunt indicate în actul normativ care conține regulile respective de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Locul în care acționează regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiect, reprezintă locul de săvârșire de către acest subiect a uneia dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 CP.



În concluzie, locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP al Republicii Moldova trebuie să îndeplinească trei condiții:

- 1) în acest loc acționează actele normative la care face referire art. 264 CP;
- 2) aceste acte normative conțin reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport;
- 3) subiectul încalcă astfel de reguli.

Referințe bibliografice:

1. Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. 213 p.
2. Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. Nr. 357 din 13 mai 2009. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93/409. În vigoare din 15 iulie 2009.
3. *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova 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. Nr. 20 din 8 iulie 1999.* http://jurisprudenta.csi.md/search_hot_expl.php?id=361 (vizitat 08.01.2021).
4. Hotărârea Curții Constituționale pentru controlul constituționalității unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanțelor narcotice, psihotrope și a plantelor care conțin astfel de substanțe depistate în trafic ilicit, precum și cantitățile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015). Nr. 25 din 13 octombrie 2015. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 13-19/01.
5. Legea privind siguranța traficului rutier. Nr. 131 din 7 iunie 2007. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106/443. În vigoare din 20 iulie 2007.
6. *Regulament sportiv cadru al campionatului național al Republicii Moldova de offroad. Ediția 2019.* <https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html> (vizitat 03.01.2021).
7. *Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autoslalom.* <https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html> (vizitat 04.01.2021).
8. *Regulamentul sportiv național de karting. Ediția 2020.* <https://www.karting.md/editor/assets/year2020/championship/Regulamentul%20National%20Sportiv%20de%20Karting%202020.pdf> (vizitat 07.01.2021).
9. Stati V. Unele precizări cu privire la locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare”, 28-29 septembrie 2016. Rezumate ale comunicărilor. Științe juridice. Vol. I.* Chișinău: CEP USM, 2016, p. 14-17.
10. Streteanu F. *Tratat de drept penal: Partea generală.* București: C.H. Beck. 693 p.
11. Акоев К.Л. *Место совершения преступления и его уголовно-правовое значение.* Ставрополь: Сервисшкола, 2000. 176 с.
12. Баранчикова М.В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения по месту их совершения. В: *Вестник Казанского юридического института МВД России*, 2015, № 4, с. 29-33.
13. Ветров Н.И. и др. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: научно-практический (постатейный).* Москва: Юриспруденция, 2013. 912 с.
14. Дудуркин Р.Р. Понятие и значение факультативных признаков объективной стороны преступления. В: *Актуальные исследования*, 2020, № 17, с. 49-52.
15. Есаков Г.А., Парог А.И., Чучаев А.И. *Настольная книга судьи по уголовным делам.* Москва: ТК Велби, Проспект, 2007. 576 с.
16. *Критерии принятия автомобильных кроссовых трасс, утвержденные Президиумом Автомобильной Федерации Республики Молдова 20 января 2007 г.* <https://farm-archive.com/> (vizitat 07.01.2021).
17. Проценко С.В. О месте совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. В: *Транспортное право*, 2012, № 2, с. 2-5.
18. Родіонова Т.В. *Місце вчинення злочину за кримінальним правом України* / Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Одеса, 2018. 247 с.
19. Тарасов С.В. Место совершения преступления как проблемный аспект квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В: *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2014, № 1, Ч. II, с. 193-197.
20. *Чемпионат Республики Молдова по автомобильному кроссу 2019. Общий регламент.* <https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html> (vizitat 07.01.2021).