

**ACADEMIA „ȘTEFAN CEL MARE”
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE AL REPUBLICII MOLDOVA**

Cu titlu de manuscris

C.Z.U.: 343.346 (043.3)

SLISARENCO ION

**NATURA JURIDICĂ A FAPTELOR DE VĂTĂMARE A
SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN
IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR
DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER**

554.01 – Drept penal și execuțional penal

TEZĂ DE DOCTOR ÎN DREPT

Conducător științific: **CARP SIMION, dr., conf. univ.** _____

Autor: **SLISARENCO ION** _____

CHIȘINĂU, 2019

© SLISARENCO ION, 2019

CUPRINS

FOAIA PRIVIND DREPTUL DE AUTOR	2
ADNOTARE (în limba română, rusă și engleză)	4
LISTA ABREVIERILOR	7
INTRODUCERE	8
1. ANALIZA DOCTRINARĂ ÎN MATERIA INCRIMINĂRII FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER	17
1.1. Materiale științifice din doctrina Republicii Moldova	17
1.2. Materiale științifice din doctrina altor state	33
1.3. Concluzii la capitolul 1	47
2. DISTINGEREA FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER DE ÎNSEȘI FAPTELE DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER	50
2.1. <i>Argumentum</i> în favoarea distingerii faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de înseși faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier	50
2.2. Determinarea naturii juridice a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier	65
2.3. Determinarea naturii juridice a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier	85
2.4. Concluzii la capitolul 2	99
3. PERSPECTIVA LEGIFERĂRII DISTINCTE A FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER DE ÎNSEȘI FAPTELE DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER	102
3.1. Perspectiva legiferării faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal	102
3.2. Perspectiva legiferării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei	132
3.3. Concluzii la capitolul 3	159
CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI	162
BIBLIOGRAFIE	166
ANEXE	177
DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII	219
CURRICULUM VITAE	220

ADNOTARE

Slisarenco Ion, Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. Teză de doctor în drept la specialitatea 554.01 – Drept penal și execuțional penal, Chișinău, 2019.

Structura tezei: adnotare, introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 150 numiri, 160 pagini text de bază, anexe. Rezultatele obținute sunt publicate în 10 lucrări științifice.

Cuvinte-cheie: natură juridică, încălcare, regulă, securitate a circulației, siguranță, trafic rutier, vătămare, sănătate, lipsire de viață, imprudență, stare de alcoolemie, stare de ebrietate, vehicul, mijloc de transport, suspendare, privare, anulare.

Domeniul de studiu. Prezenta lucrare științifică ține de domeniul Dreptului penal.

Scopul lucrării constă în efectuarea, pe baza cercetărilor teoretice și a materialelor empirice, precum și a experienței practice existente, a unor investigații asupra problemelor pe care le comportă reglementările de drept penal care prevăd răspunderea penală pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în vederea determinării naturii lor juridice și legiferării distincte a acestora ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, precum și în formularea recomandărilor practice și de *lege ferenda* care va spori considerabil eficacitatea acestor reglementări.

Obiective: analiza materialelor științifice autohtone precum și ale altor state consacrate subiectului supus investigării; identificarea problemelor de ordin teoretico-practic care fundamentează și justifică interesul științifico-practic față de subiectul supus investigării; determinarea naturii juridice și legiferarea distinctă a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni cu conținut formal; determinarea naturii juridice și legiferarea distinctă a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei; înaintarea unor recomandări cu titlu de *lege ferenda*.

Noutatea și originalitatea științifică a rezultatelor obținute. Prezenta teză de doctorat constituie un studiu amplu în care a fost determinată natura juridică distinctă și au fost înaintate propunerile de perspectivă în vederea legiferării distincte a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, iar a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor cu conținut formal al componenței de infracțiune.

Problema științifică actuală și de importanță majoră care a fost soluționată constă în *determinarea* naturii juridice a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, *fapt care a permis* clarificarea conceptelor și înaintarea propunerilor de a legifera faptele date ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, a căror *implementare* va asigura o aplicare mai reușită a normelor de drept, contribuind astfel la eficientizarea răspunderii penale pentru aceste fapte.

Semnificația teoretică. Rezultatele acestui studiu pot fi folosite pentru a îmbunătăți bazele teoretice ale dreptului penal.

Valoarea aplicativă și implementarea rezultatelor științifice a lucrării își găsește reflectarea în activitatea științifică, didactică și practică.

АННОТАЦИЯ

Слисаренко Ион, Правовая природа деяний в виде причинения вреда здоровью и лишения жизни совершенные по неосторожности в результате нарушения правил безопасности дорожного движения. Диссертация на соискание учёной степени доктора права по специальности 554.01 – Уголовное и уголовно исполнительное право, Кишинев, 2019.

Структура диссертации: аннотация, введение, три главы, основные выводы и рекомендации, библиография, включающая 150 наименований, 160 страниц основного текста, приложения. Полученные результаты опубликованы в 10 научных работах.

Ключевые слова: правовая природа, нарушение, правило, безопасность движения, безопасность, дорожное движение, причинение вреда, здоровье, лишение жизни, неосторожность, состояние алкоголизма, состояние опьянения, транспортное средство, приостановление, лишение, аннулирование.

Область исследования. Настоящая научная работа посвящена Уголовному праву.

Цель и задачи работы. Целью данного исследования является осуществление на базе анализа теоретических и эмпирических материалов, а также на базе существующего практического опыта, обширного исследования проблем права, предусматривающие ответственность за деяний в виде причинения вреда здоровью и лишения жизни совершенные по неосторожности в результате нарушения правил безопасности дорожного движения, чтобы определить их особую правовую природу и предложить раздельное регламентирование в законе этих деяний в качестве преступлений против жизни и здоровья личности, а так же сформулировать, разработать практические рекомендации, приведения в действие которых улучшат правовые регламентации.

Задачи работы: анализ отечественных научных материалов, а также других государств, посвященных изучаемому предмету; определение теоретико-практических проблем, обосновывающих научно-практический интерес к исследуемому предмету; определение правовой природы и раздельное регламентирование в законе деяний в виде нарушения правил безопасности дорожного движения в качестве преступлений с формальным составом; определение правовой природы и раздельное регламентирование в законе деяний в виде причинения вреда здоровью и лишения жизни по неосторожности в результате нарушения правил безопасности дорожного движения в качестве преступлений против жизни и здоровья личности; разработка других практических рекомендации, приведения в действие которых улучшат правовые регламентации в данной области.

Научное новшество и оригинальность результатов. Данная научная работа является исследованием, в которой определяется правовая природа и предлагается регламентирование деяний в виде причинения вреда здоровью и лишения жизни совершенные по неосторожности в результате нарушения правил безопасности дорожного движения в качестве преступлений против жизни и здоровья личности, а деяний в виде нарушения правил безопасности дорожного движения в качестве преступлений с формальным составом.

Научная задача особой важности нашедшая решение заключается в *определении* правовой природы деяний в виде причинения вреда здоровью и лишения жизни совершенные по неосторожности в результате нарушения правил безопасности дорожного движения, *что способствовало* уточнить понятия и предложить регламентирование этих деяний в качестве преступлений против жизни и здоровья личности, *осуществление* которых обеспечит более эффективное соблюдение правовых норм, что будет способствовать эффективности уголовной ответственности за эти деяния.

Теоретическая значимость. Полученные результаты данного исследования могут быть использованы для усовершенствования теоретических баз уголовного права.

Прикладная ценность и внедрение научных результатов диссертации отражены в научной, дидактической и практической деятельности.

ANNOTATION

Slisarenco Ion, The legal nature of facts of health damage committed by imprudence and manslaughter as a result of violation of road safety rules. PhD thesis entitled to speciality 554.01 - Criminal and criminal-executive law, Chişinău, 2019.

The structure of the thesis: annotation, introduction, three chapters, general conclusions and recommendations, bibliography of 150 titles, 160 pages of basic text. The obtained results are published in 10 scientific works.

Keywords: legal nature, violation, rule, traffic safety, safety, road traffic, damage, health, manslaughter, impudence, alcohol state, drunken state, vehicle, suspension, deprivation, revocation.

Field of study. The present thesis belongs to Criminal law.

Thesis aim consists of making, based on the theoretical research and empirical materials, as well as existing practical experience, to some extensive investigations of the problems of Criminal law regulations treats, that provides criminal responsibility for facts of health damage committed by imprudence and manslaughter as a result of violation of road safety rules, in order to determinate the legal nature and distinct lawfulness of those facts as crimes against the life and the health of the person, and to formulate other practical recommendations and amendments that will significant increase the efficacy of those regulations.

Objectives: the analysis of national scientific materials, as well as from other countries established against the investigated subject; the identification of theoretical and practical problems that justify the scientific and practical interest against the investigated subject; the determination of the legal nature and distinct lawfulness of facts of violation of road safety rules as crimes against road traffic safety with formal content; the determination of the legal nature and distinct lawfulness of facts of health damage committed by imprudence and manslaughter as a result of violation of road safety rules as crimes against the life and the health of the person; the elaboration of some recommendations and proposals for improving the criminal law norms.

Scientific novelty and originality of the obtained results. The scientific innovation of the work lies in the fact that this is a comprehensive study in which was determinate the distinct legal nature of facts of health damage committed by imprudence and manslaughter as a result of violation of road safety rules, with the aim to justify the proposals for distinct lawfulness of those facts as crimes against the life and the health of the person, and of facts of violation of road safety rules as crimes against road traffic safety with formal content.

The important scientific major problem which has been solved consist in *the determination* of legal nature of facts of health damage committed by imprudence and manslaughter as a result of violation of road safety rules, *enabling* the definition of concepts and submitting of lawfulness of those facts as crimes against the life and the health of the person, and their *implementation* will ensure a better improvement of criminal law norms in this way contributing to the efficiency of criminal responsibility for those facts.

The theoretical significance. This work encompasses the results of an analysis of the most important, recent and eloquent scientific materials published on the investigated subject, enabling the identification of specific solutions which will improve the situation in this area. The theoretical significance of this study lies in deep and comprehensive investigation of the theoretical and practical bases exposed in the legal-criminal doctrine regarding the investigated subject.

The applicative value and implementation of the scientific results of the thesis is reflected in scientific, didactic and practical activity.

LISTA ABREVIERILOR

alin. – alineat

art. – articol

CEDO – Convenția Europeană a Drepturilor Omului

cet. – cetățean

CCA – Codul cu privire la contravențiile administrative

C.civil – Codul civil

C.contr. – Codul contravențional

C.muncii – Codul muncii

CNSC – Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere

C.pen – Codul penal

C.p.pen. – Codul de procedură penală

CSI – Comunitatea Statelor Independente

CSJ – Curtea Supremă de Justiție

CtEDO – Curtea Europeană a Drepturilor Omului

DUDO – Declarația Universală a Drepturilor Omului

H.G. – Hotărâre a Guvernului

IGP – Inspectoratul General al Poliției

INP – Inspectoratul Național de Patrulare

lit. – literă

MAI – Ministerul Afacerilor Interne

OAI – Organele afacerilor interne

OMS – Organizația Mondială a Sănătății

ONU – Organizația Națiunilor Unite

nr. – număr

p. – pagină

pct. – punct

RCR – Regulamentul circulației rutiere

RB – Republica Belarus

RM – Republica Moldova

RSS – Republică Sovietică Socialistă

RSSM – Republica Sovietică Socialistă Moldovenească

SASCR – Sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere

sec. – secol

URSS – Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste

РБ – Республика Беларусь

РФ – Российская Федерация

РУ – Республика Украина

УК – Уголовный кодекс

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța problemei abordate. Printre problemele de maximă actualitate cu care se confruntă societatea modernă fac parte și cele legate de asigurarea multiaspectuală a securității publice a membrilor comunității. Unul dintre aceste aspecte este cel legat de securitatea vieții și sănătății persoanei în traficul rutier. De altfel, ineficiența asigurării unui climat lipsit de pericole pe drumurile publice costă societatea foarte scump, plata fiind cu vieți omenești ori cu diverse traumatisme, al căror număr depășește de multe ori numărul persoanelor decedate sau traumatizate drept urmare a săvârșirii infracțiunilor intenționate.

Organizarea și asigurarea siguranței traficului rutier reprezintă forme de realizare a politicii de stat în domeniul ocrotirii vieții, sănătății și proprietății cetățenilor, a mediului, prin prevenirea accidentelor în traficul rutier și micșorarea gravității consecințelor lor.

Odată cu săvârșirea încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier, persoanele care au admis asemenea abateri se fac vinovate și de săvârșirea altor fapte generatoare de grave consecințe prejudiciabile cauzate vieții, sănătății, patrimoniului persoanei, precum și mediului, fapte care, în funcție de pericol sau de gravitate, reprezintă infracțiuni sau contravenții.

În prezent, se consideră că în lume în fiecare minut își găsesc moartea în urma accidentelor rutiere 2 oameni, aproximativ 50 de oameni se aleg cu vătămări ale sănătății, daunele materiale cauzate de accidentele din transporturi se evaluează în sute de miliarde de dolari [22].

Pe parcursul ultimilor zece ani, nivelul accidentelor în traficul rutier în Republica Moldova variază în jurul cifrei de 2500 de cazuri, în urma cărora, anual, suferă vătămări ale sănătății de diferită gravitate în medie 3000 de persoane, iar în medie 380 de persoane își pierd viața [58].

Doar în anul 2017, în Republica Moldova au fost lipsite de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier 273 de persoane, iar altele 2846 au suferit diferite vătămări ale sănătății [58], pe când datele statistice oficiale ne prezintă că în aceeași perioadă au fost înregistrate 19 cazuri de lipsire de viață din imprudență a unei persoane și 3 cazuri de lipsire de viață din imprudență a două sau mai multor persoane, precum și în 57 de cazuri persoanelor le-a fost provocată o vătămare gravă ori medie a integrității corporale sau a sănătății din imprudență [47]. Nu prezintă o dificultate să constatăm că în realitate în Republica Moldova doar în anul 2017 au fost lipsite de viață din imprudență peste 300 de persoane, dintre care 273 ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, însă aceste 273 de cazuri nu sunt reflectate în statistica oficială ca infracțiuni contra vieții, ci ca infracțiuni în domeniul transporturilor, deși sunt suprimatoare de viață și au fost apreciate ca fiind infracțiuni, anume din cauza faptului că acestea cauzează daune vieții persoanei și nu siguranței traficului rutier.

Incriminarea faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei ar influența simțitor datele statistice și ar pune în lumină pericolul social

adevărat pe care îl prezintă aceste fapte infracționale, pericol ascuns în momentul de față de cortina infracțiunilor în domeniul transporturilor, de parcă viața și sănătatea persoanei sunt mai puțin importante decât siguranța traficului rutier.

Suntem de acord că o atenție deosebită trebuie acordată problemelor organizării și asigurării siguranței traficului rutier, care reflectă gradul de protecție a participanților la trafic și a societății în ansamblu împotriva accidentelor în traficul rutier și a consecințelor lor. Siguranța traficului rutier reprezintă o valoare socială care merită o protecție deosebită, inclusiv prin mijloace de drept penal și este un element indispensabil al strategiei de dezvoltare durabilă a transportului auto, însă trebuie să conștientizăm că aceasta constituie totodată și o problemă-cheie în domeniul protecției vieții și sănătății persoanelor, iar abordarea științifică a problemelor pe care le prezintă aplicarea răspunderii penale pentru faptele prejudiciabile care atentează la aceste valori sociale inerente este deosebit de actuală.

Discordanța în interpretarea și aplicarea neuniformă a prevederilor legale în acest domeniu scoate în evidență un șir de probleme care trebuie soluționate și elucidate suficient în literatura juridică de specialitate. Aceste probleme urmează să constituie teme de cercetare științifică. Astfel, aceste premise au stat la baza alegerii și formulării temei de cercetare a prezentei teze de doctorat și îi determină, după părerea noastră, importanța și actualitatea atât sub aspect teoretic, cât și practico-aplicativ.

Descrierea situației în domeniul de cercetare și identificarea problemelor de cercetare. Problematicii aplicării răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în literatura juridică de specialitate atât din Republica Moldova, cât și de peste hotare i-au fost consacrate mai multe lucrări științifice.

Dintre autorii care au abordat aspecte ale problemelor pe care le prezintă subiectul supus investigării și a căror lucrări științifice au stat la baza elaborării prezentei teze de doctorat pot fi menționați: Borodac A., Barbăneagră A., Macari I., Brînză S., Stati V., Bujor V., Guțuleac V., Budeci V., Luchin L., Canănu A. (*Republica Moldova*), Turianu C., Maniu D., Alecu Gh., Dungan P., Niculeanu C. (*România*), Kurinov B.A., Kozacenko I.I., Neznamova Z.A., Novoselov G.P., Pogosean T.Iu., Kremenov I.N., Ivanov V.D, Ivanov P.V., Lukianov V.V., Klinkovștein G.I., Șahrimanian I.K., Gorbuza G.A., Suharev E.O., Denisov R.I., Zamoskovțev P.V., Korobeev A.I., Konopleanko V.I., Maiorov V.I., Skuratov Iu.I., Lebedev V.M., Julev V.I., Ghiriko S.I., Ignatov A.N., Krasikov Iu.A., Pikurov N.I., Borzenkov G.N., Komissarov V.S., Isaev N.I., Bohan A.P., Gumerov I.A., Smirnov D.V., Perfilov V.P., Mandrâkin A.Iu., Bojko I.V. (*Federația Rusă*), Saharciuk A., Listratenko P., Kalinkovici V., Duliko L. (*Belarus*), Saukane L. (*Letonia*), Kozak V. (*Ucraina*). Lucrările științifice ale acestor autori au constituit baza teoretico-doctrinară a investigației de față și aportul științei juridice cu referire la subiectul investigat prin

opiniile acestor autori se regăsește în cadrul prezentei teze de doctorat. Fără a pune la îndoială valoarea teoretico-științifică și aplicativă a studiilor în cauză, ținem să precizăm că cercetarea de față constituie o actualizare teoretico-științifică a fenomenului cercetat și propune unele soluții practice noi în acest domeniu. Prezenta lucrare vine să întregască studiile întreprinse anterior în domeniu, evidențiind unele tendințe și aspecte noi, specifice pentru etapa actuală de dezvoltare a societății. Deși a fost tratat atât de doctrinarii autohtoni, cât și cei de peste hotare, constatăm că subiectul supus cercetării încă are importante și problematice spații rămase în afara cercetării, care necesită, în viziunea noastră, o investigare aprofundată.

Scopul și obiectivele tezei. Scopul prezentei lucrări constă în efectuarea, pe baza cercetărilor teoretice și a materialelor empirice, precum și a experienței existente, a unor investigații ample a problemelor pe care le prezintă reglementările de drept penal care prevăd răspunderea penală pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în vederea determinării naturii lor juridice distincte de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și în formularea recomandărilor practice și de *lege ferenda* care, în viziunea noastră, vor spori considerabil eficacitatea acestor reglementări, contribuind la prevenirea lor.

Cercetarea urmează a fi efectuată prin prisma materialelor științifice publicate în Republica Moldova și în alte state cu scopul de a identifica situația actuală din doctrină la capitolul investigării științifice a problemelor pe care le prezintă faptele prejudiciabile menționate, în vederea determinării naturii juridice distincte a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de o parte, și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de altă parte.

Lucrarea de față are drept obiectiv primordial justificarea propunerilor de perspectivă în vederea legiferării distincte a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal, în funcție de pericolul social al faptei, iar a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier – ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, și nu în ultimul rând, elaborarea recomandărilor științifice în vederea corectării erorilor de calificare a acestor fapte prejudiciabile.

Astfel, în demersul atingerii scopului propus, ne-am trasat următoarele **obiective**:

- analiza materialelor științifice din doctrina autohtonă și a altor state consacrate subiectului investigat;
- identificarea problemelor de ordin teoretico-practic pe care le prezintă calificarea juridico-penală a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier;
- determinarea naturii juridice, a locului de incriminare, precum și argumentarea

perspectivei de a legifera distinct faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal;

– determinarea naturii juridice, a locului de incriminare, precum și argumentarea perspectivei de a legifera distinct faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei;

– soluționarea problemei posibilității aplicării răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier săvârșite asupra a două sau a mai multor persoane;

– clarificarea limitelor de constatare a gradelor stării de ebrietate la determinarea existenței sau inexistenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier ori în legătură cu vătămarea sănătății sau lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier;

– înaintarea unor recomandări cu titlu de *lege ferenda*.

Ipoteza cercetării se bazează pe următoarele premise:

– faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier necesită a fi apreciate și legiferate ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei și nu ca infracțiuni în domeniul transporturilor;

– faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care se caracterizează de un pericol social sporit necesită a fi apreciate și legiferate ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal;

– vătămarea sănătății unei persoane și lipsirea de viață a alteia săvârșite din imprudență ca rezultat al aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să atragă permanent un concurs de infracțiuni.

Metodologia cercetării științifice. Suportul metodologic și teoretico-științific al cercetării de față îl constituie un complex de metode general-științifice și practice, bazate pe cunoștințe juridico-penale, care au asigurat unitatea analizei gnoseologice a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în interconexiunea lor. Caracterul științific al lucrării presupune utilizarea unui sistem complex de metode teoretico-practice și empirice cu caracter interdisciplinar, abordări care conferă studiului valoare și semnificație teoretică. Dintre metodele aplicate am evidențiat *metoda sistemică* (prin analiza sistemică a prevederilor C.pen și ale C.contr. al RM), *comparativă* (au fost analizate comparativ prevederile C.pen. al RM în vigoare cu prevederile legislațiilor penale ale altor state), *istorică* (prin analiza prevederilor C.pen. în vigoare cu prevederile C.pen. al RM din 1961 (abrogat)) și *logico-rațională* (prin utilizarea raționamentelor logice la analiza opiniilor doctrinare și la

formularea propunerilor de *lege ferenda*). În cadrul studiului, s-a apelat la un șir de procedee logice precum: *analiza și sinteza, abstractizarea și generalizarea, inducția și deducția, comparația*. Au fost utilizate asemenea principii filozofice generale, ca: *obiectivitatea, istorismul, legătura dintre teorie și practică*.

Fundamentul empiric al lucrării îl constituie o serie de date statistice, rezultatele obținute în urma prelucrării datelor cu privire la infracțiuni, precum și rezultatele acumulate de către lucrătorii practici care cunosc nemijlocit fenomenul încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de serviciu, și anume Nota informativă a INP al IGP al MAI al RM privind situația accidentelor în traficul rutier în Republica Moldova pentru perioada 01.01.2017 - 31.12.2017 [58], Informația statistică privind infracțiunile contra siguranței traficului rutier și cele contra vieții și sănătății persoanei săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2008 - primele 2 luni 2018 [47] (vezi Anexa 1) și Informația statistică privind contravențiile în domeniul siguranței traficului rutier și cele contra sănătății persoanei săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2009 - primele 2 luni 2018 [46] (vezi Anexa 2), și nu în ultimul rând practica judiciară existentă în materia aplicării răspunderii juridice pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care au cauzat fie vătămarea sănătății, fie lipsirea de viață săvârșite din imprudență materializată în sentințele instanțelor de judecată pe cauzele penale în baza art.art.149, 157, 264, 264¹, 265, 266, 269 C.pen. al RM.

Noutatea științifică a principalelor rezultate obținute și înaintate spre susținere. Prezenta teză de doctorat constituie o cercetare complexă, un studiu amplu cu referire la natura juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, efectuată prin prisma materialelor științifice publicate în Republica Moldova și în alte state.

Rezultatele noi obținute și înaintate spre susținere care reflectă și noutatea științifică a prezentei investigații se rezumă la următoarele:

1. S-au identificat problemele de ordin teoretico-practic care au fundamentat și justificat interesul științifico-practic al autorului de a determina natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier;

2. Au fost definite noțiunile de „regulă de circulație în traficul rutier”, „regulă de exploatare a vehiculelor”, „regulă de siguranță a circulației în traficul rutier”, iar în legătură cu aceasta, a fost statuat *conceptul de „regulă de siguranță a traficului rutier”* cu propria definiție, iar cu titlu de *lege ferenda* s-a propus ca acest concept să fie utilizat în dispozițiile infracțiunilor și ale contravențiilor a căror faptă se materializează în încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier;

3. A fost reevaluat și determinat obiectul juridic generic și special al faptelor de încălcare a

regulilor de siguranță a traficului rutier, iar în legătură cu acest fapt s-a propus de *lege ferenda* de a redenumi Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din „Infrațiuni în domeniul transporturilor” în „**Infrațiuni contra siguranței circulației transporturilor**” și de a redenumi Capitolul XIII al Părții speciale a C.contr. al RM din „Contravenții în domeniul circulației rutiere” în „**Contravenții în domeniul siguranței traficului rutier**”;

4. S-au elaborat și definit *conceptele de* „**infrațiune contra siguranței circulației transporturilor**”, de „**infrațiune contra siguranței traficului rutier**” și de „**contravenție în domeniul siguranței traficului rutier**”;

5. S-a determinat natura juridică, locul de incriminare și s-a argumentat propunerea de a legifera faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infrațiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal;

6. S-a determinat natura juridică, locul de incriminare și s-a argumentat propunerea de a legifera faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infrațiuni contra vieții și sănătății persoanei prin modificarea și completarea art.art.149, 157, și excluderea art.art.264, 265, 269 C.pen. al RM.

7. A fost soluționată problema posibilității aplicării răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier asupra a două sau mai multor persoane;

8. S-au clarificat limitele de constatare a gradelor stării de ebrietate la determinarea existenței sau inexistenței circumstanței „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate”, propunându-se modificările legislative de rigoare care ar face distincția clară între *starea de ebrietate* și *starea de alcoolemie* cu grade având limite exacte ce conferă claritate și exclud interpretarea diferită a uneia și aceeași situație de fapt;

9. S-a argumentat necesitatea și s-a propus de a substitui în actele legislative de referință termenul și definiția „*mijlocului de transport*” cu termenul „*vehicul*” cu noțiunea proprie acestui termen;

10. A fost înaintată propunerea de a introduce ca măsuri de siguranță atât în C.pen. al RM, cât și în C.contr. al RM: *suspendarea dreptului de a conduce vehicule* și *privarea de dreptul de a conduce vehicule*, iar ca măsură preventivă în C.p.pen. al RM – *suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule*.

Problema științifică actuală și de importanță majoră care a fost soluționată constă în *determinarea* naturii juridice a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, *fapt care a permis* clarificarea conceptelor și înaintarea propunerilor de a legifera faptele date ca infrațiuni contra vieții și sănătății persoanei, a căror *implementare* va asigura o aplicare mai reușită a normelor de drept, contribuind astfel la eficientizarea răspunderii penale pentru aceste fapte.

Importanța teoretică. Lucrarea de față înglobează rezultatele unei analize a celor mai importante, recente și fundamentate, după părerea noastră, materiale științifice publicate la tema supusă studiului în care am identificat problemele pe care le prezintă aplicarea răspunderii pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de o parte, și pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de altă parte, fapt care ne-a permis să identificăm soluții concrete care, considerăm noi, vor duce la îmbunătățirea situației în acest domeniu. De asemenea, au fost elaborate și definite concepte, propuse de *lege ferenda*, modificări și completări ale legislației în vigoare, identificate noi probleme de cercetare științifică bazate pe cunoștințe teoretice dar, totodată, ținând cont de particularitățile practicii de transpunere în viață a normelor de drept. Considerăm că lucrarea de față poate constitui un fundament teoretic pentru desfășurarea și altor cercetări în domeniu alături de alte surse din literatura de specialitate.

Valoarea aplicativă a lucrării își găsește reflectarea în:

1. Activitatea științifică – lucrarea de față constituie o analiză științifică a opiniilor doctrinare ale autorilor atât din țară, cât și de peste hotare, precum și a practicii judiciare în materie, care ne-a permis să scoatem în evidență principalele probleme cu care se confruntă practicienii la aplicarea răspunderii pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, și care a permis identificarea de soluții practice dar argumentate științific care vor duce la rezolvarea sau înlăturarea acestor probleme.

2. Activitatea didactică – conceptele, noțiunile, concluziile și recomandările elaborate, definite și expuse în prezenta lucrare pot fi utilizate în procesul de instruire în cadrul instituțiilor de învățământ superior cu profil juridic.

3. Activitatea practică – clarificarea conceptelor și luarea în considerație a propunerilor înaintate de *lege ferenda* din prezenta lucrare vor îmbunătăți substanțial calitatea prevederilor C.pen. și C.contr. al RM, a altor acte legislative, precum și practica judiciară în materie prin aplicarea mai reușită a normelor de drept de către lucrătorii practici la calificarea acestor fapte prejudiciabile, contribuind astfel la eficientizarea răspunderii penale pentru aceste fapte.

Aprobarea rezultatelor. Prezenta teză de doctorat a fost elaborată pe parcursul a mai multor ani la catedra „Științe penale” a Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne. Principalele concepte, sinteze, concluzii și recomandări științifice, inclusiv cele cu caracter de *lege ferenda*, și-au găsit reflectare în publicații științifice în revistele de specialitate acreditate atât din țară, cât și din străinătate. La tema tezei au fost publicate 10 lucrări cu caracter științific.

Rezultatele investigațiilor au fost prezentate și supuse dezbaterilor publice la conferințe științifico-practice naționale și internaționale, în reviste științifice de specialitate, inclusiv internaționale. Sub forma de comunicări sau rapoarte științifice la tema tezei, concluziile și propunerile de bază formulate în cadrul cercetării au fost expuse la lucrările Conferinței

științifice internaționale dedicate Zilei Poliției Române „Ordinea publică în Europa, între tradiție și contemporaneitate la Centenarul Marii Uniri”, ediția a IX-a, Cluj-Napoca, România, 27-29 martie 2018; Conferinței științifice studentești „Probleme actuale de drept penal, drept execuțional penal și criminologie, ediția a VII-a”, Chișinău, Republica Moldova, 03 mai 2018; Conferinței științifico-practice internaționale „Criminalitatea transfrontalieră și transnațională: tendințe și forme actuale de manifestare, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, Republica Moldova, 26 iunie 2018; Conferinței internaționale științifico-practice „Conceptul de dezvoltare a statului de drept în Moldova și Ucraina în contextul proceselor de eurointegrare”, Chișinău, 2-3 noiembrie 2018.

Sumarul compartimentelor tezei. Luând în considerație standardele stabilite, prezenta teză de doctor este structurată după cum urmează: foaia privind dreptul de autor, adnotare, lista abrevierilor, introducere, trei capitole divizate în zece paragrafe, concluzii generale și recomandări, bibliografie, anexe, declarația privind asumarea răspunderii și CV-ul autorului.

În Introducere se argumentează actualitatea și importanța problemei abordate, se face o descriere a situației în domeniul de cercetare și se identifică problemele de cercetare, se trasează scopul și obiectivele tezei, se enunță metodologia cercetării științifice utilizată, precum și fundamentul empiric al lucrării. La fel se scot în evidență elementele de noutate științifică a principalelor rezultate obținute și înaintate spre susținere, se invocă problema științifică actuală și de importanță majoră care a fost soluționată, motivându-se importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării.

În Capitolul 1 intitulat **Analiza doctrinară în materia incriminării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier** au fost analizate materialele științifice (monografii, tratate, cursuri universitare, articole științifice, manuale, comentarii) atât din doctrina Republicii Moldova, cât și a altor state (România, Federația Rusă, Franța, Letonia, Belarus, Ucraina) consacrate incriminării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fapt care a permis scoaterea în evidență a concluziilor pe baza cărora s-a formulat problema științifică de cercetare și s-a trasat scopul și obiectivele de cercetare.

În Capitolul 2 intitulat **Distingerea faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de înseși faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier** s-a pătruns în esența problemelor de cercetare; s-a determinat natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier; s-a determinat natura juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier; s-a clarificat și a fost statuat conceptul de „*regulă de siguranță a traficului rutier*” care va contribui în mod direct și la determinarea esenței și naturii juridice a faptei de încălcare a

acestor reguli; s-a clarificat și statuat conceptul de „**vătămare a sănătății**” în locul sintagmelor „vătămare a integrității corporale sau a sănătății”, respectiv „vătămare a integrității corporale” și s-a recomandat, cu titlu de *lege ferenda*, înlocuirea în textul C.pen. și a C.contr. al RM a sintagmelor „vătămare a integrității corporale sau a sănătății” și „vătămare a integrității corporale” cu textul „vătămare a sănătății”.

În Capitolul 3 intitulat **Perspectiva legiferării distincte a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de înseși faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier** au fost sistematizate propunerile de *lege ferenda* în vederea incriminării în sistemul infracțiunilor contra vieții și sănătății persoanei a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, iar a faptelor înseși de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal, în funcție de pericolul social al faptei. De asemenea, s-a punctat necesitatea și s-a propus de *lege ferenda* de a disocia răspunderea penală pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier asupra a două sau mai multor persoane. A fost propusă dezincriminarea faptelor de refuz, împotrivire sau eschivare a conducătorului de vehicul de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical (alin.(3) art.264¹ C.pen. al RM) și s-a propus modificarea art.266 C.pen. al RM, care incriminează părăsirea locului accidentului rutier, deoarece aceste norme contravin prevederilor DUDO, prevederilor Constituției RM, încalcă flagrant drepturile fundamentale ale omului de a fi prezumat nevinovat, la apărare, de a-și cunoaște drepturile și îndatoririle, de a nu face declarații împotriva sa, de a nu se autoincrimina. Tot în acest compartiment s-a elucidat circumstanța „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, fie în legătură cu vătămarea sănătății sau lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, propunându-se modificările legislative care ar face distincția clară între starea de ebrietate și starea de alcoolemie, fapt în legătură cu care au fost propuse și modificările de rigoare în Regulamentul privind modul de testare alcoolsopică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei. Totodată, a fost înaintată propunerea de a substitui în actele legislative de referință termenul și definiția „mijlocului de transport” cu termenul „vehicul” cu noțiunea proprie acestui termen, și s-a propus de a introduce ca măsuri de siguranță atât în C.pen. al RM, cât și în C.contr. al RM: suspendarea dreptului de a conduce vehicule și privarea de dreptul de a conduce vehicule, iar ca măsură preventivă în C.p.pen. al RM – suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule.

1. ANALIZA DOCTRINARĂ ÎN MATERIA INCRIMINĂRII FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER

1.1. Materiale științifice din doctrina Republicii Moldova

Problematika preîntâmpinării încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier, a accidentelor în traficul rutier, precum și a vătămărilor sănătății sau lipirii de viață a persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier prin mijloace de drept penal, preocupă în ultima perioadă tot mai mulți cercetători din diferite domenii și specialități. În Republica Moldova ca stat relativ tânăr, știința dreptului penal își are o perioadă de evoluție mai recentă în raport cu doctrinele altor țări, iar până în prezent, abordarea exclusivă și multiaspectuală a problemelor pe care le prezintă faptele prejudiciabile menționate încă nu a fost epuizată.

În vederea realizării unui studiu amplu cu referire la natura juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, am decis să demarăm prezenta cercetare în vederea efectuării unei analize complexe și multiaspectuale vizând particularitățile naturii juridice a faptelor prejudiciabile menționate, atât sub aspectul elementelor ce le constituie din punct de vedere juridico-penal, cât și al celor circumstanțiale. Cercetarea urmează a fi efectuată prin prisma materialelor științifice publicate în Republica Moldova și în alte state, cu scopul de a identifica situația actuală din doctrină la capitolul investigării științifice a problemelor pe care le prezintă faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și cele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier pentru a determina natura lor juridică distinctă.

Cercetarea în cauză are menirea de a justifica propunerile de perspectivă în vederea legiferării distincte a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni cu conținut formal, în funcție de pericolul social al faptei, iar a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fie ca contravenții ce atentează la sănătatea persoanei, fie ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, în funcție de gradul vătămărilor sănătății cauzate. Și nu în ultimul rând, de a elabora un șir de recomandări științifice cu scopul de a corecta erorile de calificare a acestor fapte prejudiciabile.

În contextul trecerii în revistă a materialelor științifice publicate la tema prezentului studiu ne vom referi atât la autorii autohtoni, cât și la cei străini. La realizarea prezentei cercetări vom analiza un șir de monografii, cercetări științifice, manuale, tratate, cursuri universitare, articole științifice și alte lucrări referitoare la temă, în care autorii nuanțează doar unele probleme pe care le prezintă faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier cu privire la natura lor juridică.

Astfel, în limitele rezervate acestui compartiment al lucrării, vom încerca să prezentăm lucrările științifice existente în materia cercetată, conducându-ne prioritar de ordinea cronologică de apariție a acestora, totodată menționând și valoarea lor teoretico-aplicativă.

Dintre lucrările științifice autohtone care abordează unele aspecte ale faptelor de vătămare a sănătății sau de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier și care au servit drept material doctrinar de analiză la elaborarea prezentei teze de doctorat fac parte lucrările științifice ale autorilor Borodac A., Barbăneagră A., Macari I., Bujor V., Guțuleac V., Brînză S., Stati V., Budeci V., Armașu S., Postu I., Chiruța A., Sosna A., Tarlev D., Luchin L., Cananău A.

În manualul *Dreptul penal al Republicii Moldova. Partea Specială*, publicat de Macari I. în 2003 [52], se susține că spre deosebire de C.pen. al RM din 1961, în C.pen. al RM din 2002 toate infracțiunile săvârșite în domeniul transportului sunt prevăzute de un singur capitol din Partea Specială, sub numărul XII, intitulat: „Infracțiuni în domeniul transporturilor”, care conține norme ce prevăd răspunderea penală pentru atentarea la securitatea circulației transportului. Specificul acestui grup de infracțiuni constă în aceea că ele sunt însoțite de încălcarea obligațiilor și regulilor de comportare a cetățenilor, stabilite de lege și de actele subordonate legii ce asigură securitatea pe străzi, drumuri și magistrale [52, p. 279].

Cu referire la obiectul generic al infracțiunilor în domeniul transporturilor, Macari I. menționează că acesta cuprinde totalitatea relațiilor sociale a căror normală dezvoltare și desfășurare sunt condiționate de respectarea regulilor stabilite în legătură cu activitatea normală și asigurarea securității mijloacelor de transport. Macari I. susține că latura obiectivă a majorității acestor infracțiuni are ca element material fapte infracționale manifestate fie prin acțiuni active, adică printr-un comportament activ, comisiv, fie prin inacțiuni, adică printr-un comportament pasiv, omisiv, deși s-ar fi putut acționa pentru a evita survenirea consecințelor prejudiciabile prevăzute de legea penală. Majoritatea dispozițiilor de infracțiuni sunt de blanchetă, de aceea pentru determinarea tuturor semnelor componente de infracțiune este necesară consultarea actelor normative care alcătuiesc obiectul de studiu și izvoarele altor ramuri de drept [52, p. 279].

Macari I. sistematizează infracțiunile în domeniul transporturilor în funcție de obiectul nemijlocit al acestora în: *infracțiuni cu caracter general* (art.art.269, 275 C.pen. al RM); *infracțiuni care atentează la securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport* (art.art.262, 263, 264, 265, 267 C.pen. al RM); *alte infracțiuni contra securității circulației și a exploatării transportului* (art.art.266, 268, 270, 271, 272, 276 C.pen. al RM) [52, p. 280].

În *Manualul de drept penal. Partea specială*, publicat de Borodac A. în 2004 [6], se susține că latura obiectivă a infracțiunii 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 C.pen. al RM) se realizează prin încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății ori daune materiale în proporții mari [6, p. 378]. Însă trebuie să remarcăm că prin modificările aduse art.264 C.pen. al RM prin Legea Republicii Moldova din 21.04.2005, din dispoziția alin.(1) au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporții mari”. Borodac A. menționează că încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere este o acțiune sau inacțiune a conducătorului mijlocului de transport ce ține de încălcarea uneia sau a câtorva prevederi ale Regulamentului circulației rutiere sau a altor acte normative ce reglementează securitatea circulației și a exploatării transportului, iar prin încălcarea regulilor de exploatare înțelegem, de asemenea, încălcările ce pot conduce la consecințele acestei infracțiuni care ar putea fi încălcarea regulilor de transportare a călătorilor și încărcăturilor, exploatarea mijlocului de transport defectat din punct de vedere tehnic, cum ar fi încălcarea ermetismului sistemului de alimentare, defecțiunile semnalului sonor sau de lumină, lipsa centurilor de siguranță [6, p. 379]. Cu referire la dispoziția art.264 C.pen. al RM, Borodac A. subliniază că aceasta este de blanchetă și în ea nu sunt enumerate încălcările incriminate, făcându-se trimitere la anumite reguli privind securitatea circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, de aceea e necesar să ne conducem de actele normative menționate, stabilind care articol, alineat sau punct ale acestor reguli au fost încălcate [6, p. 379]. Vizavi de latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM, Borodac A. susține că aceasta se caracterizează numai prin vinovăție imprudentă, de aceea pregătirea sau tentativa de infracțiune se exclude. Iar dacă conducătorul mijlocului de transport a provocat intenționat daune vieții și sănătății persoanei, cele săvârșite trebuie calificate ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei. Despre subiectul infracțiunii Borodac A. opinează că acesta poate fi numai o persoană fizică responsabilă care a atins vârsta de șaisprezece ani și care conduce un mijloc de transport, iar lipsa permisului de conducere sau privarea de acest permis, precum și faptul dacă el este proprietar sau arendaș al mijlocului de transport, 1-a răpit

sau este o persoană oarecare, căreia proprietarul i-a predat conducerea unității de transport, nu importă [6, p. 380].

O altă lucrare științifică ce reflectă unele probleme ce țin de tema prezentei teze de doctorat este *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu, sub redacția profesorului universitar, doctor habilitat în drept, Barbăneagră A.*, publicată în 2009 [4], în care Budeci V., fiind autor nemijlocit al Capitolului XII al Părții Speciale a acestui comentariu, face în cadrul acestui capitol analiza juridico-penală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier și implicit al infracțiunilor legate de încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere prin prisma elementelor și semnelor constitutive ale componentelor de infracțiune ale acestora. Dintre aspectele identificate în respectiva lucrare științifică ce prezintă interes pentru prezenta teză de doctorat pot fi menționate următoarele:

– Budeci V. susține că obiectul juridic special al infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport îl constituie relațiile sociale, a căror existență este condiționată de securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport, ca parte componentă a securității și ordinii publice, iar obiectul juridic secundar îl formează relațiile sociale privind sănătatea și integritatea fizică a persoanelor, precum și relațiile sociale privind viața persoanei [4, p. 587].

– Infracțiunea prevăzută de art.264 C.pen. al RM se consideră consumată din momentul survenirii consecințelor prejudiciabile sub forma vătămării medii a integrității corporale sau a sănătății, ce se află în raport de cauzalitate cu fapta săvârșită. Autorul menționează că nu contează câtor persoane le-au fost cauzate aceste vătămări [4, p. 588].

– Budeci V. susține că pentru calificarea infracțiunii în baza art.264 C.pen. al RM nu importă locul unde a fost săvârșită fapta și că aceasta poate fi o automagistrală (autostradă), stradă, curte, teritoriu al întreprinderii, câmp și alte locuri pe unde este posibilă circulația mijloacelor de transport. Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport se deosebește de infracțiunile legate de încălcarea regulilor 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 sunt provocate în urma încălcării regulilor de încărcare și descărcare a încărcăturilor, reparației mijloacelor de transport, efectuării lucrărilor de construcție, lucrărilor agricole etc., acțiunile persoanelor care au comis astfel de încălcări urmează să fie încadrate, în funcție de circumstanțele concrete, în baza legii ce prevede responsabilitatea pentru infracțiunile legate de încălcarea regulilor protecției muncii și securității tehnice ori a celor contra vieții și sănătății persoanei [4, p. 589].

– Un alt aspect deosebit de important considerăm că este afirmația lui Budeci V. precum că

dacă se constată că decesul sau vătămarea persoanei accidentate au fost provocate în mod intenționat de învinuit, fapta e calificată ca infracțiune intenționată contra vieții și sănătății populației [4, p. 590].

– Budeci V. susține că acțiunile învinuitului care, concomitent, au avut drept urmare consecințe prevăzute în diferite alineate ale art.264 C.pen. al RM și de unul din articolele C.contr. al RM se încadrează conform unuia din alineatele art.264 C.pen al RM care prevede cea mai gravă dintre consecințele survenite, iar faptele cu diferite consecințe urmează să fie calificate prin cumul de infracțiuni numai în cazurile în care ele sunt săvârșite în diferite perioade de timp [4, p. 590].

O altă lucrare științifică ce a fost examinată în legătură cu elaborarea prezentei teze de doctorat este articolul științific „*Latura subiectivă a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport*”, publicat de Budeci V. în 2014 [15].

Budeci V. susține în lucrarea menționată, că încălcarea intenționată a regulilor de securitate a traficului rutier și de exploatare a autovehiculelor care a provocat urmările indicate în art.264 C.pen. al RM nu se atribuie la categoria infracțiunilor în domeniul transportului rutier, ci constituie infracțiune contra vieții și sănătății, contra patrimoniului, sau altă infracțiune, în funcție de intenția făptuitorului, și consideră că latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen al RM se caracterizează exclusiv prin vinovăție imprudentă față de consecințele dăunătoare, care se exprimă doar în formă de neglijență sau încredere exagerată în sine, și opinează că nu pot fi recunoscute diverse forme ale vinovăției distinct față de faptă (intenție sau imprudență) și distinct pentru consecințe (imprudență) și că dacă s-ar admite o astfel de calificare, fapta ar fi considerată în mod eronat ca fiind intenționată, de aceea se rezumă doar la ideea că infracțiunea prevăzută la art.264 C.pen. al RM poate fi săvârșită doar prin imprudență.

Continuând examinarea materialelor științifice relevante, ținem să remarcăm că una din cele mai recente lucrări științifice care abordează multiaspectual din perspectiva dreptului penal infracțiunile contra siguranței traficului rutier și tangențial problema care constituie subiectul temei prezentei teze de doctorat este lucrarea elaborată sub forma tezei de doctorat a autorului Budeci V. intitulată „*Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier*”, susținută în anul 2014 [17].

În această lucrare Budeci V. punctează necesitatea intensificării cercetărilor pentru a identifica soluții inedite în soluționarea problemelor de ordin teoretic, organizatoric, juridic și de altă natură, legate de lupta împotriva accidentelor rutiere, inclusiv prin aplicarea mijloacelor juridico-penale. Cu lux de detalii, Budeci V. face o analiză a infracțiunilor prevăzute la art.264, 264¹, 265, 266, 276 C.pen. al RM, acordând o atenție mai pronunțată infracțiunilor: „Încălcarea

regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” (art.264 C.pen. al RM), „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” (art.264¹ C.pen. al RM) și „Părăsirea locului accidentului rutier” (art.266 C.pen. al RM), pe care autorul le consideră ca fiind cel mai des săvârșite infracțiuni din categoria infracțiunilor în domeniul transportului rutier și cele care ridică mai multe controverse în procesul aplicării răspunderii penale pentru săvârșirea lor. Budeci V. se solidarizează și subscrie opiniei autorului Stati V. care susține că în cazul în care locul comiterii faptei nu este deschis pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, nici nu este administrat de un organ abilitat în calitate de drum public sau de teritoriu adiacent acestuia, nu vom putea vorbi despre o încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport [17, p. 24; 90, p. 114].

Lucrări științifice în care se abordează unele probleme ce apar în legătură cu tragerea la răspundere penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport sunt articolele științifice publicate de autorul Stati V. „*Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto*”, publicate în 2009 [82; 83]; „*Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art.264¹ C.pen. RM)*”, publicat în 2010 [84]; „*Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art.266, 269 și 276 CP RM*”, publicat în 2010 [85]; „*Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni săvârșite în domeniul transporturilor (art. 264¹, 266, 269 și 276 C.pen. al RM)*”, publicat în 2010 [86], a căror analiză o vom face împreună datorită faptului că, deși au fost publicate în reviste diferite, au practic același conținut și susțin aceleași idei.

În aceste articole științifice, Stati V. face o analiză detaliată a infracțiunilor prevăzute în art.art.264¹, 266, 269 și 276 C.pen. al RM ca infracțiuni în domeniul transportului rutier. Făcând analiza juridico-penală a infracțiunilor menționate, Stati V. a nuanțat unele aspecte controversate ale acestora prin prisma Hotărârii Plenului nr.20/1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, accentuând totodată necesitatea de modificare a acesteia sau chiar la adoptarea unei noi hotărâri explicative în materie. De asemenea, Stati V. susține ideea că în alin.(2), (4) și (6) art.264 și la alin.(1) art. 264¹ C.pen. al RM starea de ebrietate este un indiciu de esență, indispensabil și că ar fi cu totul inechitabil ca, în cazul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la aceste norme, starea de ebrietate să fie luată în considerație și

la individualizarea pedepsei. După părerea autorului, asta ar însemna o înțelegere eronată a principiului individualizării răspunderii penale și pedepsei penale, fixat la art.7 C.pen. al RM, iar aplicarea răspunderii conform alin.(1) art.264¹ sau conform alin.(2), (4) sau (6) art.264 C.pen. al RM exclude invocarea prevederii de la lit.j) alin.(1) art.77 C.pen. RM [82, p. 50].

Stati V. mai opinează că pentru calificarea acțiunii făptuitorului conform alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM nu are importanță dacă s-au produs ori nu urmări prejudiciabile, infracțiunea având un caracter formal al componenței, și susține că producerea urmărilor prejudiciabile excede limitele infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM și opinează că la cauzarea urmărilor prejudiciabile se cere o calificare suplimentară conform art.149 sau 157 C.pen. al RM [82, p. 51]. Stati V. susține că în cazul în care făptuitorul a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport conducând în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare va fi supus răspunderii penale conform alin.(2), (4) sau (6) art.264 C.pen. al RM, iar în acest caz, la calificare, nu va fi necesară reținerea prevederii de la alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM [82, p. 51].

O altă lucrare științifică în care sunt elucidate aspecte ale faptelor infracționale care prezintă interes pentru cercetarea științifică desfășurată în prezenta teză este articolul științific *„Infracțiunea 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 C.pen. al RM): conotații practice și teoretice”*, publicat de Stati V. în 2009 [88]. În acest articol, Stati V. face o analiză juridico-penală cu lux de detalii a infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM, menționând că obiectul juridic generic al infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport, iar obiectul juridic special al infracțiunii analizate are un caracter complex format din obiectul juridic principal alcătuit din relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier și obiectul juridic secundar îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. La fel, autorul mai menționează că obiectul material al infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM îl reprezintă corpul persoanei, iar mijlocul de transport nu mai poate să reprezinte obiectul material al infracțiunii examinate, ci doar exclusiv mijlocul de săvârșire a infracțiunii analizate, acest fapt datorându-se modificărilor operate în norma art.264 C.pen. al RM, unde prin Legea Republicii Moldova pentru modificarea C.pen. al RM din 21.04.2005, din dispoziția alin.(1) al articolului specificat au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporții mari” și drept urmare a acestei modificări, mijlocul de transport, alte bunuri mobile sau imobile nu mai pot constitui obiect material al infracțiunii analizate, ci pot constitui doar obiectul material al faptei prevăzute la art.242 C.contr. al RM „Încălcarea regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu

cauzarea de leziuni corporale ușoare” [88, p. 32].

Cu referire la latura obiectivă a infracțiunii analizate în acest articol științific, Stati V. menționează că nici pe departe oricare accident rutier este un temei de a aplica răspunderea penală conform art.264 C.pen. al RM, iar latura obiectivă a acestei infracțiuni poate avea numai structura alcătuită din: 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) urmarea prejudiciabilă, 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 mai multor persoane (alin.(5) sau (6)); 3) raportul de cauzalitate dintre fapta prejudiciabilă și urmarea prejudiciabilă; 4) mijlocul de săvârșire a infracțiunii – adică mijlocul de transport [88, p. 33].

Explicând fapta prejudiciabilă, Stati V. susține că în dispoziția art.264 C.pen. al RM regulile de securitate a circulației sunt delimitate de regulile de exploatare a mijloacelor de transport prin conjuncția „sau”, remarcând că legiuitorul a prevăzut răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport doar pentru persoana care conduce mijlocul de transport, deoarece încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport nu este de conceput decât în legătură cu conducerea mijlocului de transport de către aceeași persoană. În viziunea autorului, acest fapt și deosebește încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport în condițiile art.264 C.pen. al RM de încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport în condițiile art.265 C.pen. al RM „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite”, unde subiectul nu este conducătorul mijlocului de transport.

Stati V. punctează, de asemenea, faptul că infracțiunile de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie delimitate de infracțiunile legate de încălcarea regulilor protecției muncii și securității tehnice ori de cele contra vieții și sănătății persoanelor prin prisma locului săvârșirii infracțiunii sau a specificului faptei prejudiciabile.

Tot în cadrul acestui articol științific Stati V. susține că în funcție de urmarea prejudiciabilă concretă se va aplica răspunderea în conformitate cu unul din cele șase alineate ale art.264 C.pen. al RM, gradul de gravitate a urmării prejudiciabile luându-se în considerație la calificarea faptei. Stati V. este de acord cu prevederile pct.5 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport precum că încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a determinat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute de câteva alineate ale art.264 C.pen. al

RM, dar reprezentând aceeași infracțiune, trebuie calificată conform aceluși alineat al art.264 C.pen. al RM care prevede o pedeapsă mai aspră motivând că această regulă derivă din prevederile de la lit.c) art.117 C.pen. RM, referitoare la calificarea infracțiunilor în cazul concurenței dintre două norme speciale, ambele prevăzând componente de infracțiuni cu circumstanțe agravante [88, p. 33].

De asemenea, Stati V. susține ca fiind justă afirmația care reiese din prevederea pct.5 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport precum că, dacă în urma aceleiași fapte se produc câteva urmări prejudiciabile – dintre care unele sunt prevăzute la art.264 C.pen. al RM, iar altele la art.242 C.contr. al RM – se va aplica răspunderea potrivit art.264 C.pen. al RM (și anume, alineatul din acest articol care prevede pedeapsa mai aspră) și că în asemenea cazuri nu se intentează procedura contravențională.

Cu referire la latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen al RM, Stati V. menționează că dacă vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori decesul victimei au fost provocate intenționat, atunci se va aplica nu art.264 C.pen. al RM, ci normele corespunzătoare ce incriminează faptele contra vieții sau sănătății persoanei.

De asemenea, Stati V. menționează că aplicarea art.264 C.pen. al RM nu exclude aplicarea art.232 C.contr. al RM „Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere” și a alin.(1) art.233 C.contr. al RM „Conducerea vehiculului în stare de ebrietate produsă de alcool, predarea conducerii lui către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe” [88, p. 40-41].

Continuând examinarea materialelor științifice la tema tezei, ținem să remarcăm un alt articol științific „*Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 C.pen. al RM): analiza elementelor constitutive*”, publicat de Stati V. în 2010 [89]. În această lucrare se menționează că o parte din accidente rutiere își au cauza în încălcarea gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației sau în încălcarea regimului de lucru al șoferilor ori mecanizatorilor. La fel, Stati V. își exprimă opinia că „inacțiunea (de exemplu, neîntreprinderea de măsuri pentru a nu admite circulația mijlocului de transport care are defecte tehnice vădite) nu poate evolua ca formă de săvârșire a punerii în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite, motivând că legiuitorul este foarte explicit și folosește în dispoziția art.265 C.pen. al RM formula „dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264”, consideră că din atare raționamente rezultă că ar fi o încălcare a principiului legalității (art.3 C.pen. al RM) interpretarea extensivă

defavorabilă, în sensul că infracțiunea prevăzută la art.265 C.pen. al RM poate fi săvârșită pe calea inacțiunii. Astfel, Stati V. consideră că nu art.265 C.pen. al RM, dar alte articole (de exemplu, art.149, 157 sau 329 C.pen. al RM) urmează a fi aplicate în cazul neîntreprinderii de măsuri pentru a nu admite circulația mijloacelor de transport care au defecte tehnice vădite, săvârșite de către o persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport, dacă această inacțiune a provocat urmările prejudiciabile prevăzute la art.264 C.pen. al RM. Stati V. recomandă în această ordine de idei ca, în dispoziția art.265 C.pen. al RM, cuvintele „dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264” să fie substituite prin textul „dacă aceste încălcări au provocat urmările indicate la art.264” și susține că doar în eventualitatea implementării acestei recomandări vom putea afirma că infracțiunea prevăzută la art.265 C.pen. al RM poate fi săvârșită și pe calea inacțiunii.

Autorul Stati V. a mai publicat un șir de lucrări științifice în care se abordează, de asemenea, problemele răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului rutier dintre care am menționa: articolul științific *„De ce este oportună adoptarea unei noi hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului?”*, publicat în 2010 [87]; monografia *„Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii”*, publicat în 2010 [90]; manualul *„Drept penal: Partea Specială. Vol. II”*, publicat de Brînză S. și Stati V. în 2011 [11], *„Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II.”*, publicat de Brînză S. și Stati V. în 2015 [12]. Analiza acestor lucrări ne-a permis să conchidem că în acestea sunt promovate ideile pe care le-am evidențiat deja în cadrul analizei altor lucrări ale acestui autor publicate anterior.

O altă lucrare deosebit de importantă pentru studiul realizat de către noi în prezenta teză de doctorat este articolul științific *„Problemele interpretării și aplicării prevederilor de la alin.(1) art.151 și de la alin.(1) art.152 C.pen. al RM”*, publicat de autorul Brînză S. în 2010 [10]. Se menționează în acest articol științific că o problemă care, în aparență, ar trebui să-i preocupe doar pe teoreticieni, deși în realitate este altfel, este denumirea art.art.151, 152, 156 și 157 C.pen. al RM și, implicit, anume că în denumirile articolelor menționate mai sus, noțiunile de „sănătate” și „integritate corporală” sunt utilizate distinct, iar în acest fel se creează impresia că aceste două noțiuni sunt de același calibru, de același nivel și că, pe lângă sănătatea persoanei, o altă valoare socială – integritatea corporală a persoanei – suferă atingere în urma săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art.151, 152, 156 sau 157 C.pen. al RM [10, p. 2]. Suntem într-un acord cu opinia lui Brînză S. că aceste impresii sunt doar o aparență, datorită faptului că între vătămarea integrității corporale și vătămarea sănătății există corelația de *parte și întreg*, unde vătămarea

sănătății este întregul care cuprinde atât vătămările integrității corporale fizice (somatice), cât și cele psihice, ca părți.

Brînză S. susține în lucrarea de referință că este oportună înlocuirea în textul C.pen. al RM și în alin.(3) art.78 al C.contr. al RM a expresiei „vătămare a integrității corporale sau a sănătății” cu textul „vătămare a sănătății” și consideră de principiu această recomandare *de lege ferenda*, deoarece anume implementarea ei va contribui la ridicarea calității înfăptuirii justiției penale, fiindcă denumirea normei penale (sau contravenționale) este cea care, într-o formulă concentrată, trebuie să exprime esența juridică exactă a normei date, esență care urmează să fie percepută adecvat de oricare destinatar sau beneficiar al legii penale (sau contravenționale) [10, p. 3].

Continuând examinarea materialelor științifice la tema tezei, ținem să remarcăm și alte materiale științifice ce abordează și unele probleme care fac parte din subiectul temei prezentei teze de doctorat, și anume articolele științifice al autorilor Bujor V. și Guțuleac V. «*Другие преступления против жизни (ст.ст.146-150 УК РМ). Комментарий*». (*Alte infracțiuni contra vieții (art.art.146-150 C.pen. al RM). Comentariu*); «*Умышленное причинение телесных повреждений или иного вреда здоровью (ст.ст.151-152 УК РМ). Комментарий*» (*Vătămarea intenționată a integrității corporale sau a sănătății (art.art.151-152 C.pen. al RM). Comentariu*); «*Иные преступления, посягающие на жизнь и здоровье личности (ст.ст.155-163 УК РМ). Комментарий*» (*Alte infracțiuni care atentează la viața și sănătatea persoanei (art.art.155-163 C.pen. al RM). Comentariu*), publicate în 2011 [100; 101; 102].

În aceste articole, Bujor V. și Guțuleac V. fac o analiză juridico-penală detaliată a infracțiunilor contra vieții și sănătății atât a celor intenționate, cât și a celor din imprudență. Cu referire la latura obiectivă a infracțiunilor de lipsire de viață din imprudență și de vătămare gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență, Bujor V. și Guțuleac V. susțin că aceasta se poate manifesta atât prin acțiunea, cât și prin inacțiunea de încălcare a anumitor reguli de precauție care au provocat fie vătămarea gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății, fie decesul persoanei din imprudență. Adică, făptuitorul încalcă respectivele reguli în procesul de producere, în acțiunile zilnice care în anumite situații conduc la provocarea urmărilor prejudiciabile menționate.

La fel, Bujor V. și Guțuleac V. susțin că în situațiile când făptuitorul încalcă niște reguli de precauție nu cu un caracter general, ci anumite reguli speciale de comportament care asigură securitatea, prevăzute expres în dispozițiile legii penale (regulile de securitate a circulației, regulile de protecție și de securitate a muncii, regulile de protecție împotriva incendiilor ș.a.), răspunderea penală nu survine în baza art.art.149 și 157 C.pen. al RM, ci în baza normei speciale din C.pen. al RM, care prevede răspunderea penală pentru aceste încălcări (art.art.183, 213, 257,

264, 265 C.pen. al RM ș.a.).

În articolul științific „*Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier*”, publicat de Postu I. și Armașu S. în 2009 [62], se susține că răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transporturilor este prevăzută în Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM, iar răspunderea penală nemijlocit pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier este prevăzută pentru faptele 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 C.pen. al RM); conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art.264¹ C.pen al RM); punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 C.pen. al RM); părăsire a locului accidentului rutier (art.266 C.pen. al RM); deteriorare sau distrugere intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport (art.268 C.pen. al RM); încălcare a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art.269 C.pen. al RM); blocare intenționată a arterelor de transport (art.271 C.pen. al RM); constrângere a lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu (art.272 C.pen. al RM); falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor (art.276 C.pen. al RM). În lucrarea de față se mai punctează faptul că legiuitorul acordă o atenție deosebită conducerii mijloacelor de transport auto în stare de ebrietate, prevăzând pentru încălcările regulilor de securitate a circulației în stare de alcoolemie sancțiuni mai dure.

De asemenea, în acest articol științific se menționează că modificările legislative operate în legislația în vigoare diferențiază răspunderea pentru conducerea în stare de ebrietate și în stare de ebrietate cu grad avansat. Astfel, pentru conducerea vehiculului în stare de ebrietate, cu depășirea nesemnificativă a nivelului concentrației maxime admisibile de alcool în sânge sau în aerul expirat, se vor aplica pedepse contravenționale. În celelalte cazuri conducătorii auto riscă să fie trași la răspundere penală.

Postu I. și Armașu S. consideră că delimitarea în C.pen. al RM a stării de ebrietate în grad minim și grad avansat, precum și înăsprirea sancțiunilor, inclusiv a celor penale pentru conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate vor conduce la creșterea responsabilității conducătorilor auto, la aplicarea mai corectă a sancțiunilor și la micșorarea numărului de accidente în traficul rutier soldate cu consecințe grave.

Postu I. și Armașu S. menționează că înăsprirea pedepselor pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației nu va duce la o diminuare considerabilă a încălcărilor, deoarece, în viziunea lor, securitatea circulației rutiere se compune din mai multe elemente, cum ar fi: existența unor rețele extinse de drumuri, starea tehnică a drumurilor și a mijloacelor de transport,

calificarea și disciplina conducătorilor auto în trafic, calitatea pregătirii conducătorilor auto, precum și reglementările legislației în vigoare din acest domeniu și, evident, calitățile profesionale și morale ale funcționarilor poliției, iar pentru a obține rezultate vizibile în organizarea securității circulației rutiere, este necesar a efectua un complex întreg de măsuri cu caracter organizatoric, educativ, tehnic, legislativ pentru ameliorarea situației în toate componentele circulației rutiere.

O următoare lucrare științifică examinată în legătură cu elaborarea prezentei teze de doctorat este și articolul științific „*Părăsirea locului accidentului rutier în tipologia infracțiunilor din domeniul transporturilor*”, publicat de către Chiruța A. în 2016 [21]. Astfel, în lucrarea menționată, se face o descriere a infracțiunilor în domeniul transporturilor în general, Chiruța A. expunându-și propriul punct de vedere asupra criteriilor de sistematizare a acestor infracțiuni în legislația penală a Republicii Moldova. Chiruța A. este de acord cu opinia lui Lukianov V.V. pe care îl citează și susține că în literatura rusă se operează cu termenul *infracțiuni în domeniul transportului rutier*, considerând noțiunea limitată doar la „*transport auto*” ca una imperfectă, deoarece transportul rutier include nu doar transportul auto, dar și naval, aerian și toate celelalte. Astfel, infracțiunile din domeniul transportului rutier reprezintă faptele ilegale materializate prin încălcarea cu vinovăție a regulilor referitoare la securitatea circulației rutiere stabilite de legislator și care asigură tragerea la răspundere penală a conducătorilor auto vinovați [21, p. 9; 128, p. 16]. Chiruța A. subscrie opiniei date, menționând că într-adevăr termenul „*transport auto*” este insuficient pentru a elucida elementele și semnele componentelor de infracțiuni din domeniul transporturilor, deoarece însuși termenul „transport”, conform dicționarului explicativ, înseamnă o ramură a economiei naționale cuprinzând totalitatea mijloacelor rutiere, aeriene și navale ce asigură circulația bunurilor și a persoanelor [21, p. 9]. Autorul pretinde că până și noțiunea de „*trafic rutier*” nu este una tipică transportului auto, fiindcă din sfera traficului rutier face parte și cel naval, și cel feroviar, și cel auto, deși tot Chiruța A. în respectivul articol științific clasifică infracțiunile în domeniul transporturilor în trei categorii anume după tipul de transport în infracțiuni în domeniul transportului rutier, infracțiuni în domeniul transporturilor feroviar, naval, aerian și infracțiuni în domeniul transportului de natură mixtă.

O altă lucrare științifică examinată în legătură cu elaborarea prezentei teze de doctorat este și articolul științific «*О некоторых проблемах, возникающих при применении законов, устанавливающих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения*» (*Cu privire la unele probleme ce apar la aplicarea legilor care stabilesc răspunderea penală pentru încălcarea regulilor circulației rutiere*), publicat de către Sosna A.

și Tarlev D. în 2017 [139]. În această lucrare, Sosna A. și Tarlev D. abordează anumite probleme legate de aplicarea răspunderii penale și contravenționale pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere și atrag atenția asupra anumitor norme din legea penală care în opinia autorilor prezintă imperfecțiuni și care necesită a fi modificate, propunând totodată și modificările de rigoare. Sosna A. și Tarlev D. susțin că lit.b) alin.(3) art.264 C.pen. al RM, prevede răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport care a cauzat decesul unei persoane și se pedepsește cu închisoare de la 3 la 7 ani, iar art.149 C.pen. al RM prevede pentru lipsirea de viață din imprudență a unei persoane pedeapsa cu închisoarea de până la 3 ani, iar alin.(2) al aceluiași articol prevede pentru lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane pedeapsa cu închisoarea de la 2 până la 6 ani. Astfel, autorii susțin că ar trebui modificat art.264 alin.(3) și alin.(5) C.pen. al RM în vederea micșorării pedepsei la fel de până la 3 ani de închisoare ca și pentru lipsirea de viață din imprudență a unei persoane, și de la 2 până la 6 ani de închisoare în cazul în care decesul a fost provocat la două sau mai multe persoane.

Cu referire la săvârșirea încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport și care a cauzat urmările prejudiciabile prevăzute de lege în stare de ebrietate (alin.alin.(2), (4) și (6) art.264 C.pen. al RM), Sosna A. și Tarlev D. menționează că este incorect ca pentru săvârșirea unei aceleiași fapte și provocarea unei aceleiași consecințe să fii pedepsit mai aspru doar fiindcă a fost săvârșită fapta în stare de ebrietate.

În opinia lui Sosna A. și Tarlev D., răspunderea pentru faptele prejudiciabile prevăzute la art.264¹ C.pen. al RM ar trebui prevăzută în C.contr. al RM, și propun excluderea răspunderii contravenționale pentru conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere art.232 C.contr. al RM, deoarece această faptă este lipsită de pericol social.

În articolul științific „*Particularitățile noțiunilor și termenilor Regulamentului circulației rutiere*”, publicat de Onceanu V. și Ignatiuc I. în 2002 [59; 60], se susține că Regulamentul circulației rutiere cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe întreg teritoriul țării. Respectarea acestuia va asigura securitatea tuturor participanților la trafic, protecția mediului, ocrotirea drepturilor și intereselor legale ale persoanelor fizice și juridice, precum și apărarea proprietății acestora.

De asemenea, se susține că Regulamentul circulației rutiere are menirea de a determina normele și modalitățile de comportare a participanților la traficul rutier pentru ca ei să fie în deplină siguranță la deplasarea pe drumurile publice, cu condiția că acest Regulament trebuie respectat.

De altfel, autorii subliniază faptul că Regulamentul circulației rutiere conține șirul de reguli de securitate a circulației rutiere care necesită a fi respectate de conducătorii de vehicule și de ceilalți participanți la trafic în măsura în care aceasta le-ar asigura o circulație în deplină siguranță. Participanții la traficul rutier trebuie să conducă astfel vehiculele încât să nu-și cauzeze reciproc obstacole, pericole sau prejudicii.

Autorii mai menționează că în viața cotidiană se întâlnesc cazuri când accidentul din traficul rutier este provocat de circumstanțe iminente (imposibil de evitat), exemplificând cu situațiile datorate condițiilor rutiere necorespunzătoare (drum cu denivelări, lipsa capacelor la fântânile de canalizare și apeducte, a grilelor la fântânile de drenaj a carosabilelor, iluminarea insuficientă a drumurilor), situații când conducătorul de vehicul poate fi surprins și, involuntar, pierzând controlul asupra vehiculului, poate intra pe sensul opus și, astfel, poate avea loc impactul cu alt vehicul sau, în caz de ieșire de pe carosabil, poate avea loc izbirea de obstacole sau chiar răsturnarea vehiculului, iar în asemenea circumstanțe vinovăția de producerea accidentului din traficul rutier și provocarea urmărilor prejudiciabile nu va fi constatată.

În respectivul articol științific sunt definite și explicate un șir de noțiuni cu care se operează atât în Regulamentul circulației rutiere, cât și în C.pen. și C.contr. al RM, precum „accident de circulație”, „vehicul”, „autovehicul”, „conducător de vehicul”, „drum public”, „participant la trafic”, „pieton” ș.a.

Onceanu V. și Ignatiuc I. susțin că „conducători” se consideră doar persoanele care conduc autovehicule, adică automobile de toate tipurile, mașini autopropulsate, troleibuze, motociclete și alte mijloace de transport mecanic, și au permisul de conducere valabil pentru categoria corespunzătoare, iar persoanele care nu posedă permis (și cele cărora li s-a retras permisul), dar practic care conduc autovehiculele menționate, nu se consideră conducători, ci persoane care nu au permis de conducere a autovehiculelor, iar persoanele care conduc un grup organizat de oameni, bicicleta, mopedul, vehicule cu tracțiune animală, însoțesc animale etc. nu se consideră conducători, ci acestea fac parte din altă categorie de participanți la trafic [59, p. 63].

Am considerat oportun de a evidenția anume această noțiune din rândul celor definite de autorii acestui articol științific, deoarece considerăm că aceasta prezintă un interes deosebit pentru demersul nostru științific sub aspectul definirii conducătorului de vehicul ca unul din subiecții faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier. În conținutul lucrării ne vom opri mai detaliat asupra acestui aspect.

Continuând examinarea materialelor științifice relevante pentru tema tezei, ținem să remarcăm lucrarea științifică elaborată sub forma tezei de doctorat a autorului Luchin L., intitulată „*Metodica investigării accidentelor rutiere*”, publicată în anul 2018 [51]. În această

lucrarea Luchin L. punctează faptul că accidentele rutiere reprezintă o problemă care a fost cercetată în permanență, iar în secolul XXI, când industria constructoare de mașini oferă mari posibilități omierii, mijloacele de transport devin tot mai accesibile, accidentele rutiere reprezentând una dintre principalele cauze ale deceselor la nivel global. Statisticile Organizației Mondiale a Sănătății arată că, la nivel mondial, aproximativ 1,2 milioane de oameni își pierd viața anual în accidente rutiere. Accidentele rutiere permanent fac parte din top 10 cauze ale deceselor la nivel mondial. Totodată, în această lucrare, autorul susține că a rezolvat problema științifică ce rezidă în elaborarea metodologiei de investigare a accidentelor rutiere privind elucidarea și soluționarea problemelor existente la nivel practic, elaborând propuneri care completează cercetările anterioare, efectuate de alți savanți în domeniu, în aspect procesual-penal, organizațional, tactic și metodic, privind esența procesului de cercetare a accidentelor rutiere. Totodată, autorul a sistematizat și a luat în considerație acele dificultăți și neajunsuri pe care le întâmpină ofițerii de urmărire penală, formulând un bloc de recomandări științifice și practice concepute pentru a optimiza procesul de investigare. Astfel, cu titlu de noutate, autorul a consacrat și propus spre aplicare unele principii noi ce țin de planificarea activităților la investigarea accidentelor rutiere; a înaintat propuneri cu privire la elaborarea unui software ce urmează a fi aplicat la fixarea locului accidentului rutier; a soluționat probleme întâlnite la efectuarea acțiunilor de urmărire penală în cazurile de investigare a accidentelor rutiere; a identificat și înlăturat lacunele întâlnite în baza studiului empiric; a înaintat și alte propuneri de *lege ferenda* orientate spre înlăturarea deficiențelor tehnico-juridice de care suferă momentan investigarea accidentelor rutiere.

O altă lucrare științifică examinată în legătură cu elucidarea subiectului supus investigării în prezenta cercetare este teza de doctorat a autorului Cananău A. „*Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier*”, publicată în anul 2018 [18]. În această lucrare, Cananău A. menționează că aceasta este una dintre primele încercări de a efectua o investigare criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În baza generalizării și analizei materialului empiric sunt prezentate particularitățile actuale și tendințele fenomenului investigat. Pe acest suport, au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Autorul susține că în prezent principala determinantă a încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări, și că o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină conducătorilor de vehicule. La fel se subliniază faptul că accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a infracțiunilor contra siguranței traficului rutier trebuie să fie pus pe înlăturarea

cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul.

Astfel, făcând o analiză a materialelor științifice publicate în Republica Moldova, constatăm că problematicii disocierii răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier nu îi este acordat un interes deosebit, deși acestea prezintă grave carențe atât din punct de vedere legislativ cât și din perspectiva transunerii în practica judiciară și aplicării răspunderii penale/contravenționale pentru aceste fapte prejudiciabile.

1.2. Analiza materialelor științifice din doctrina altor state

Reieșind, din importanța valorilor sociale protejate prin incriminarea faptelor pasibile de săvârșire în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier pe de o parte, și, din potențialul aport pe care îl poate avea o cercetare științifică, pe de altă parte, la care se adaugă și conceperea de pe noi poziții a unor aspecte pe care le-am considerat ca fiind de principiu, în prezenta teză de doctorat, considerăm că există loc pentru o nouă abordare a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, poate chiar mai complexă.

Aceasta însă nu poate avea loc fără o trecere în revistă a unor idei, concepții, opinii, viziuni desprinse din principalele lucrări științifice elaborate, care au tangență și cu tema tezei, semnate și de autori din România, Federația Rusă și din alte state.

Tocmai de aceea, în vederea fundamentării investigației noastre și identificării principalelor direcții de cercetare, în cele ce urmează ne vom concentra atenția asupra punerii în lumină a accepțiunilor, viziunilor oamenilor de știință din România, Federația Rusă și din alte state cu privire la problemele științifice pe care le comportă tema abordată de noi.

Studiul comparat al opiniilor promovate în doctrina altor state cu referire la faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și a celor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este susceptibil, pe de o parte, să evidențieze experiențele pozitive ale politicii represive destinate prevenirii acestor fapte ilicite, iar, pe de altă parte, să elaboreze propuneri de *lege ferenda* de perfecționare a cadrului normativ autohton existent în materie.

În ceea ce privește doctrina României, privind cercetarea și analiza faptelor de încălcare a

regulilor de siguranță a traficului rutier și a celor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață a persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ar putea fi menționate lucrările științifice ale autorilor Turianu C., Maniu D., Alecu Gh., Dungan P., Niculeanu C.

În cele ce urmează ne vom referi mai întâi la lucrările științifice semnate de Turianu C. „*Infrațiuni contra siguranței circulației rutiere*” din 1986 [91], „*Legislația rutieră comentată și adnotată*” din 1988 [93], „*Infrațiuni rutiere*” din 2000 [92], „*Legislație rutieră (comentată și adnotată)*” din 2001 [94], care sunt cele mai de prestigiu lucrări științifice în materia infracțiunilor contra siguranței circulației transportului rutier și a infracțiunilor comise în legătură cu încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere, publicate în România. Turianu C. identifică conceptul infracțiunilor contra siguranței circulației rutiere și determină locul acestora în sistemul dreptului penal; face o analiză a evoluției istorice a incriminărilor privind infracțiunile contra siguranței circulației rutiere; determină și analizează aspectele comune ale infracțiunilor contra siguranței circulației rutiere în ceea ce ține de cadrul și sistematizarea acestora, obiectul și subiecții acestor infracțiuni, locul și timpul de săvârșire a acestora, precum și aspectele comune ce țin de conținutul material al acestor fapte. Turianu C. mai face o analiză juridico-penală detaliată a infracțiunilor contra siguranței circulației rutiere, îmbinând studiul cu exemple elocvente din practica judiciară.

Astfel, Turianu C. afirmă că obiectul juridic generic al infracțiunilor rutiere (infracțiunilor contra siguranței circulației rutiere) îl constituie securitatea circulației pe drumurile publice și relațiile sociale care se constituie în legătură cu această valoare socială și a căror formare, normală desfășurare și dezvoltare este asigurată prin incriminarea faptelor care aduc atingere acestei valori sociale [92, p. 57].

De esență este opinia lui Turianu C. care susține că infracțiunile contra siguranței circulației rutiere reprezintă o specie aparte de infracțiuni de pericol, adică cu componente formale, și anume acea a infracțiunilor obstacol [54, p. 32; 93, p. 279; 92, p. 1]. Pericolul generat de săvârșirea lor constă în crearea condițiilor favorabile săvârșirii unor infracțiuni sau cel puțin a unui accident de circulație [92, p. 2]. Turianu C. menționează că pentru existența infracțiunilor date nu este necesară producerea unei leziuni, a unui rezultat sub forma unei modificări fizice a realității înconjurătoare, deoarece pericolul social care le este caracteristic rezultă din simplul fapt al neobservării normelor legale care reglementează circulația pe drumurile publice [92, p. 2]. În opinia lui Turianu C., aceste infracțiuni constituie adevărate „infracțiuni obstacol”, sancționarea lor fiind destinată să prevină producerea unor consecințe grave, cum ar fi, de pildă, coliziunea unor autovehicule și avarierea sau distrugerea autovehiculelor, rănirea mai mult sau

mai puțin gravă a unor persoane, sau chiar pierderea de vieți omenești, fapte care pot constitui infracțiuni prevăzute și pedepsite de Codul penal.

Nu mai puțin importantă este remarca lui Turianu C. că în cadrul circulației rutiere se pot produce nu numai încălcări ale regulilor de circulație pe drumurile publice, ci, odată cu acestea, și alte încălcări de lege. Vehiculele (mai ales autovehiculele) care circulă pe șosele, străzi, drumuri constituie o sursă importantă de pericole pentru cetățeni și drumuri publice. Ele pot determina pierderi de vieți omenești ori vătămări corporale, fapte care se găsesc incriminate distinct în Codul penal. Răspunderea penală a făptuitorului, în aceste cazuri, va fi atrasă atât de prevederile legii speciale, cât și de prevederile Codului penal [92, p. 3].

Turianu C. mai menționează că este posibil ca un autovehicul să fie folosit ca instrument, deosebit de periculos – prin dimensiunile și accelerația care i se poate imprima –, pentru a produce unele urmări de o mare gravitate: moartea sau vătămarea unei persoane, distrugerea unor bunuri etc. În atare situație, autorul menționează că urmează a fi aplicate doar prevederile Codului penal, deoarece, prin ipoteză, făptuitorul n-a încălcat nici o regulă de circulație, ci a folosit autovehiculul, în materialitatea lui, pentru a provoca anumite urmări fizice, anumite modificări ale realității exterioare, specifice unor infracțiuni (omor, vătămare corporală, distrugere etc.) [92, p. 3].

Continuând examinarea materialelor științifice la tema tezei, vom analiza o altă lucrare științifică ce abordează și problema care constituie subiectul temei prezentei teze de doctorat, și anume articolul științific al autorului Maniu D., „*Considerații referitoare la vătămarea corporală din culpă săvârșită de o persoană aflată în stare de ebrietate*”, publicat în 2003 [53]. În acest articol, Maniu D. susține că în conformitate cu prevederile art.184 alin.4¹ din C.pen. al României (redacția veche), dacă faptele prevăzute în alin.3 și 4 sunt săvârșite de o persoană aflată în stare de ebrietate, pedeapsa este închisoarea de la 1 la 3 ani, în cazul alin.3, și închisoarea de la 1 la 5 ani în cazul alin.4, și că alineatele 3 și 4 prevăd două forme agravate ale infracțiunii în discuție, fiind aplicabile atunci când fapta este urmarea nerespectării dispozițiilor legale sau a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru îndeplinirea unei anume activități, circumstanța agravantă respectivă fiind aplicabilă și conducătorilor de autovehicule care circulă pe drumurile publice [53, p. 135]. Maniu D. observă că din categoria vehiculelor care circulă pe drumurile publice fac parte atât vehiculele cu tracțiune mecanică, cât și vehiculele acționate prin forța conducătorului (bicicleta), precum și cele cu tracțiune animală. La fel, Maniu D. menționează că conducătorii de autovehicule care circulă pe drumurile publice săvârșesc infracțiune dacă se află în stare de ebrietate sau au în sânge o îmbibație alcoolică peste limita legală, iar între cele două modalități alternative ale cerinței esențiale din conținutul acestei infracțiuni nu se poate pune semnul egalității, deoarece

„starea de ebrietate” și „îmbibația alcoolică ce depășește limita legală” nu sunt stări neapărat echivalente [53, p. 135].

Maniu D. definește „starea de ebrietate” ca fiind starea de tulburare psihofiziologică (psihosenzorială și neuromusculară) produsă sub influența intoxicației alcoolice asupra însușirilor psiho-fizice ale individului, iar prin „îmbibație alcoolică” sau „alcoolemie” susține că trebuie să înțelegem gradul de concentrare a alcoolului în corpul uman, exprimat în grame la litru de sânge. De asemenea, Maniu D. mai face mențiunea că uneori persoana, deși nu are îmbibația alcoolică de gradul care depășește limita, prezintă semne ale stării de ebrietate, și invers, având îmbibația alcoolică ce depășește limita stabilită, nu prezintă semne ale stării de ebrietate.

De altfel, de aceste criterii se conduce legiuitorul mai multor state a căror legislație nu stabilește gradul de îmbibație alcoolică în corpul uman (în limite, sub limită sau chiar care depășește anumite limite), ci anume însușirile psiho-fizice ale individului care pot afecta capacitatea conducătorului de vehicul de a conduce fără a încălca anumite reguli de siguranță a traficului rutier din cauza stării de tulburare psihofiziologică (psihosenzorială și neuromusculară) produsă sub influența intoxicației alcoolice.

O altă lucrare care face parte din doctrina română și care a fost analizată la elaborarea prezentei teze de doctorat este articolul științific al autorului Alecu Gh. „*Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier*”, publicat în 2008 [2]. Alecu Gh. susține în acest articol că uciderea din culpă incriminată în art.178 C.pen. al României (redacția veche), la alin.(1) prezintă forma tip a infracțiunii care constă din fapta persoanei care, din culpă, suprimă viața alteia, iar alineatele următoare (2, 3, 4 și 5) incriminează formele agravate ale infracțiunii după cum urmează: (2) Uciderea din culpă ca urmare a nerespectării dispozițiilor legale ori a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii, ori pentru efectuarea unei anume activități; (3) Uciderea din culpă a unei persoane săvârșită de un conducător de vehicul cu tracțiune mecanică, având în sânge o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală, sau care se află în stare de ebrietate; (4) Fapta săvârșită din culpă de orice altă persoană în exercițiul profesiei sau meseriei și care se află în stare de ebrietate; (5) Fapta săvârșită din culpă prin care s-a cauzat moartea a două sau mai multe persoane [2, p. 68]. Cu referire la subiectul acestei infracțiuni, Alecu Gh. susține că poate fi orice persoană, iar dacă făptuitorul are o anumită calitate, de pildă este conducător auto, infracțiunea există în forma agravată. Alecu Gh. mai menționează că, uneori, stările periculoase sunt create chiar de persoanele care din această cauză devin victimele propriei lor neglijențe, exemplificând cu pietonii care traversează strada prin locuri interzise și cu fluentă rutieră. Alteori, aceste stări periculoase sunt rezultatul unor conduite neglijente, considerate numai aparent a fi lipsite de

pericol pentru viața altor persoane, ale înseși persoanelor care trebuie să manifeste precauție. De regulă, între acțiunea sau inacțiunea periculoasă și rezultatul produs (decesul victimei) există un raport de cauzalitate indirectă sau directă (de pildă, făptuitorul conduce un autovehicul cu viteză excesivă și accidentează mortal un pieton).

Alecu Gh. mai precizează că agravarea sancțiunii pentru uciderea din culpă săvârșită de un conducător de vehicul având în sânge o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală sau care se află în stare de ebrietate este justificată de coeficientul ridicat al accidentelor mortale în sfera circulației vehiculelor cu tracțiune mecanică și sporirea până la maximum a acestui coeficient din cauza nerespectării interdicției de a conduce astfel de vehicule în stare de intoxicație alcoolică (fie sub forma îmbibației alcoolice excesive, fie sub forma ebrietății). Legea a prevăzut alternativa formelor de intoxicație alcoolică, fiindcă deseori starea de ebrietate apare la unele persoane învinuite înainte de a ajunge la limita de îmbibație alcoolică, dar, pe de altă parte, starea de ebrietate poate fi dovedită cu orice mijloace de probă atunci când examenul alcoolemiei nu s-a putut efectua la timp.

Continuând examinarea materialelor științifice la tema tezei, vom analiza o altă lucrare științifică ce abordează și problema care constituie subiectul temei prezentei teze de doctorat, și anume articolul științific al autorului Dungan P., „*Analiza conținutului infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice prin prisma noului Cod penal (I)*”, publicat în 2011 [35]. Dungan P. susține în acest articol că în Capitolul II al Titlului al VII-lea al noului C.pen. al României, Partea specială, sunt prevăzute infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice, toate acestea având un obiect juridic generic comun, dar distinct de cel al celorlalte grupuri de infracțiuni care compun infracțiunile contra siguranței publice. Pornind de la adevărul potrivit căruia viața, sănătatea și integritatea corporală sunt, alături de alte drepturi și libertăți, consacrate în legea fundamentală a țării ca prerogative sacre și inviolabile ale persoanei și că acestea reprezintă pilonii fundamentali pe care se edifică o societate și își consolidează poziția individul ca atare, luând în considerație că toate aceste valori se bucură de o protecție juridică deplină împotriva oricăror fapte antisociale comise cu intenție sau din culpă, în noua lege penală au fost incriminate faptele de încălcare a regulilor de circulație pe drumurile publice. Dungan P. se raliază opiniilor din literatura de specialitate conform cărora se susține în mod corect că omul este valoarea socială cea mai de preț în societatea noastră, iar protecția juridică eficientă a acesteia nu poate fi asigurată decât prin sancționarea fără menajamente a tuturor celor care o periclitează. Dungan P. definește infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice ca fiind ansamblul faptelor penale prin a căror incriminare și sancționare se ocrotește acea valoare socială dată de siguranța circulației pe drumurile publice, apreciind că scopul

legiuitorului de a reglementa și sancționa penal aceste infracțiuni prin norme penale este, pe de o parte, de a da o mai mare stabilitate reglementărilor în materie, iar, pe de altă parte, de a preveni într-o măsură mai consistentă atât săvârșirea acestui gen de infracțiuni, cât și a altora cu consecințe grave. În literatura de specialitate aceste infracțiuni au fost denumite infracțiuni de obstacol, reprezentând o specie aparte a infracțiunilor de pericol.

O altă lucrare științifică analizată în cadrul prezentului studiu este articolul științific al autorului Niculeanu C., „*Forma infracțiunii de ucidere din culpă prevăzută în art.178 alin.5 din Codul penal și natura sa juridică*”, publicat în 2011 [56]. Niculeanu C. susține în această lucrare că infracțiunea complexă îmbracă și forma agravată când include în conținutul său calificat circumstanțe de agravare a răspunderii penale sau chiar elementele constitutive a două infracțiuni distincte fără existența vreunei deosebiri între o activitate infracțională principală și alta secundară, exemplificând cu infracțiunea complexă de ucidere din culpă prevăzută de art.178 alin.(3) C.pen. al României (redacția veche), construită de legiuitor prin reunirea conținutului infracțiunii tip de ucidere din culpă reglementată la art.178 alin.(1) C.pen. al României (redacția veche) și a conținutului infracțiunii de conducere pe drumurile publice a unui autovehicul de către o persoană având în sânge o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală prevăzută sau în stare de ebrietate [56, p. 199].

Niculeanu C. mai opinează că infracțiunea de ucidere din culpă este inclusă în secțiunea I intitulată „Omuciderea” din titlul II, capitolul I din Codul penal al României (redacția veche), toate infracțiunile din această secțiune având ca obiect juridic și material viața și, respectiv, corpul oricărei persoane. De aceea, în principiu, există atâtea infracțiuni câte persoane sunt ucise prin activitatea unică infracțională desfășurată, indiferent că este comisă cu intenție sau din culpă (imprudență), iar în cazul infracțiunilor contra vieții persoanei care se comit cu intenție, legiuitorul a creat o situație de excepție de la regula incriminării și pedepsirii separate a fiecărei infracțiuni care are ca rezultat moartea persoanei, menționând că este cazul infracțiunii de omor deosebit de grav săvârșit asupra a două sau mai multe persoane (art.176 alin.(1) lit.b) C.pen. al României (redacția veche)), când mai multe victime ucise în aceleași împrejurări de loc și de timp și printr-o acțiune unică nu mai constituie obiect juridic distinct al infracțiunilor concurente de omor, ci reprezintă elementul circumstanțial al acestei infracțiuni complexe [56, p. 200].

O atenție deosebită se acordă cercetării problematicei multiaspectuale a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier precum și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier și în știința penală a Federației Ruse. Un număr impunător de savanți din Rusia s-au preocupat și se preocupă și până în prezent de cercetarea aspectelor atât juridico-penale, cât și criminologice, de

investigare criminalistică a acestor fapte prejudiciabile, dedicându-le un șir de monografii, manuale, materiale didactice și publicații. Cu siguranță, ne vom referi la unele materialele științifice care prezintă un interes major pentru tema abordată în prezenta lucrare și care, în opinia noastră, ne permite să facem o analiză a situației existente în domeniu în Federația Rusă.

Astfel, în ceea ce privește doctrina Federației Ruse referitoare la cercetarea și analiza faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a celor de vătămare a sănătății sau de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, putem afirma că dintre lucrările științifice de valoare în care sunt abordate problemele pe care le prezintă faptele enunțate mai sus și care au fost studiate în demersul cercetării noastre, merită a fi menționate publicațiile autorilor: Kurinov B.A., «Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте» (*Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de circulație a transportului auto*), 1957 [122]; Kurinov B.A., «Автотранспортные преступления (квалификация и наказание)» (*Infracțiunile rutiere (calificarea și sancționarea)*), 1970 [121]; Lukianov V.V., «Безопасность дорожного движения» (*Siguranța traficului rutier*), 1974 [126]; Klinkovștein G.I., «Организация дорожного движения» (*Organizarea circulației rutiere*), 1975 [114]; Lukianov V.V., «Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений» (*Problemele calificării infracțiunilor rutiere*), 1979 [127]; Șahrimanian I.K., «Безопасность дорожного движения» (*Siguranța traficului rutier*), 1979 [150]; Gorbuza G.A., Suharev E.O., «О квалификации дорожно-транспортных преступлений» (*Despre calificarea infracțiunilor rutiere*), 1980 [103]; Denisov R.I., «Административный надзор в сфере дорожного движения» (*Supravegherea administrativă a traficului rutier*), 1982 [106]; Zamoskovțev P.V., Korobeev A.I., «Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел» (*Calificarea infracțiunilor în domeniul transporturilor de către organele afacerilor interne*), 1988 [108]; Konopleanko V.I., «Организация и безопасность дорожного движения» (*Organizarea și siguranța traficului rutier*), 1991 [117]; Maiorov V.I., «Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения» (*Probleme juridico-administrative ale asigurării securității traficului rutier*), 1997 [130]; Skuratov Iu.I., Lebedev V.M., «Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Особенная часть» (*Comentariul Codului penal al Federației Ruse. Partea specială.*), 1997 [137]; Julev V.I., Ghiriko S.I., «Ответственность участников дорожного движения» (*Răspunderea participanților la traficul rutier*), 1997 [107]; Ignatov A.N., Krasikov Iu.A., «Уголовное право России: Учебник для вузов. В 2 т. Т.1» (*Dreptul penal al Rusiei. În 2 volume. Volumul 1*), 1998 [110], «Т.2. Особенная часть» (*Volumul 2. Partea specială*), 2000 [111]; Pikurov N.I.,

«Квалификация дорожно-транспортных преступлений» (*Calificarea infracțiunilor rutiere*), 2001 [133]; Borzenkov G.N., Komissarov V.S., «Курс уголовного права в пяти томах. Том 4» (*Curs de Drept penal în 5 volume. Volumul 4*), 2002 [98]; Lukianov V.V., «Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях» (*Forma de vinovăție a încălcărilor regulilor de circulație rutieră*), 2002 [125]; Lukianov V.V., «Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права» (*Probleme de calificare a infracțiunilor rutiere și a contravențiilor administrative. Probleme speciale de drept penal și administrativ*), 2003 [124]; Lukianov V.V., «Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права» (*Structura și calificarea infracțiunilor rutiere și a contravențiilor administrative. Probleme speciale de drept penal și administrativ*), 2003 [129]; Isaev N.I., «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (*Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport*), 2011 [112] etc.

Demarând cercetările în vederea realizării prezentei teze de doctorat, fără a nega valoarea teoretico-științifică a lucrărilor menționate *supra*, am decis să mai identificăm și alte materiale științifice publicate la tema tezei din Federația Rusă, punând totodată accentul pe cele mai recente elaborări și publicații în domeniu, mai cu seamă pe cele apărute după anul 2002, deci după adoptarea actualului C.pen. al RM.

Astfel, ținem să menționăm lucrările științifice ale autorilor: Bohan A.P., «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (*Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport*), 2002 [99]; Gumerov I.A., «Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение» (*Caracteristica criminologică a infracțiunii de încălcare a regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport și prevenirea ei*), 2004 [105]; Smirnov D.V., «Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (*Caracteristica juridico-penală și criminologică a încălcării regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport*), 2004 [138]; Perfilov V.P., «Актуальные проблемы квалификации преступлений предусмотренных статьей 264 УК РФ» (*Probleme actuale de calificare a infracțiunilor prevăzute la art.264. C.pen al FR*), 2005 [132]; Mandrâkin A.Iu., «Криминологическая характеристика

преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автотранспорта» (Caracteristica criminologică a încălcărilor regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport rutier), 2007 [131]; Войко I.V., «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение» (Încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport: reglementarea juridico-penală și prevenirea), 2011 [97].

Astfel, Bohan A.P., în lucrarea «Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport), publicată în 2002 [99], face o incursiune istorică în evoluția și dezvoltarea răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, caracterizează din punct de vedere juridico-penal semnele obiective și subiective ale acestei infracțiuni (art.264 C.pen. al FR), stabilește limitele de aplicare a răspunderii penale pentru săvârșirea acestei fapte prejudiciabile și, nu în ultimul rând, tratează anumite reguli de calificare juridică a faptelor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Bohan A.P., în lucrarea de față, concretizează conceptul de „încălcare a regulilor de siguranță a circulației rutiere”, făcând mențiunea că acesta este mai cuprinzător decât conceptul de „încălcare a regulilor de circulație rutieră”.

Gumerov I.A., în lucrarea sa «Криминалогическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение» (Caracteristica criminologică a infracțiunii de încălcare a regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport și prevenirea ei), publicată în 2004 [105], face o analiză criminologică detaliată a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.264 C.pen. al FR), venind totodată cu un șir de măsuri orientate spre prevenirea efectivă atât la nivelul general, cât și la cel special-individual a săvârșirii acestui tip de infracțiuni. Gumerov I.A. susține că art.264 C.pen. al FR ar trebui totuși să prevadă răspunderea penală și pentru cauzarea de daune materiale în proporții mari, și în legătură cu acest fapt să devină o normă specială atât pentru art.art.109 și 118 C.pen. al FR, care prevăd răspunderea penală pentru lipsirea de viață din imprudență și pentru vătămarea gravă a sănătății – ca norme generale, cât și pentru art.168 C.pen. al FR, care prevede răspunderea penală pentru distrugerea sau deteriorarea bunurilor altei persoane în proporții mari săvârșită din cauza comportamentului neglijent cu izvoarele de pericol sport [105, p. 3]. Gumerov I.A. mai propune ca răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie disociată și în funcție de forma de

vinovăție, atunci când făptuitorul încalcă aceste reguli intenționat (cu bună știință) și în cazul în care acestea sunt încălcate din imprudență [105, p. 3].

Smirnov D.V., în lucrarea sa *«Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»* (*Caracteristica juridico-penală și criminologică a încălcării regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport*), publicată în 2004 [138], face o analiză juridico-penală și criminologică a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport art.264 C.pen. al FR, punctând pericolul social al acestor fapte prejudiciabile, explicând semnele obiective, subiective și circumstanțiale ale acestei infracțiuni, determinând indicatorii cantitativi și calitativi, determinantele, precum și trăsăturile de personalitate ale persoanei care comite astfel de infracțiuni, ca, într-un final, să vină cu un șir de recomandări în vederea prevenirii acestui tip de criminalitate imprudentă. Astfel, Smirnov D.V. susține că drept obiect juridic special al acestei infracțiuni (art.264 C.pen. al FR), trebuie considerat totalitatea relațiilor sociale ce sunt condiționate de protejarea tuturor participanților la traficul rutier împotriva vătămarilor care pot fi pricinuite vieții și sănătății persoanei [138, p. 9]. Smirnov D.V. este de opinia că legea penală ar trebui să prevadă răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport pentru toate persoanele care conduc orice tip de mijloc de transport care participă în traficul rutier, și nu numai cele care conduc un mijloc de transport cu autopropulsie [138, p. 9].

Perfilov V.P., în articolul științific *«Актуальные проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьей 264 УК РФ»* (*Probleme actuale de calificare a infracțiunilor prevăzute la art.264. C.pen al FR*), publicat în 2005 [132], scoate în evidență un șir de probleme cu care se confruntă organele de aplicare a dreptului la calificarea juridică a faptelor de încălcare a regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport și vine cu un șir de propuneri în vederea soluționării acestor probleme. Perfilov V.P. menționează că analiza respectivelor norme (atât penale, cât și contravenționale) permite a concluziona că delimitarea dintre acestea se face prin prisma pericolului social și nu în ultimul rând prin prezența sau lipsa urmărilor prejudiciabile ca rezultat al încălcărilor admise. Răspunderea penală pentru o infracțiune rutieră se aplică nu pentru însuși faptul comiterii încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, ci pentru încălcarea ce a provocat vătămarea gravă a sănătății sau decesul persoanelor [132, p. 44]. Un alt aspect important elucidat de Perfilov V.P. în prezentul articol este faptul că organele care aplică dreptul de multe ori la întocmirea rechizitoriului indică un șir de încălcări pe care le-a admis făptuitorul la săvârșirea unei infracțiuni rutiere deși unele din acestea după natura lor nu se pot afla în raport

de cauzalitate cu urmările prejudiciabile survenite, cum ar fi, de exemplu, conducerea fără permis de conducere [132, p. 46].

Mandrâkin A.Iu., în lucrarea sa «*Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автотранспорта*» (*Caracteristica criminologică a încălcărilor regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport rutier*), publicată în 2007 [131], analizează din punct de vedere criminologic infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, menționând că aceste fapte sunt considerate de populație ca fiind cele mai sporite izvoare de pericol pentru viața, sănătatea și patrimoniul persoanelor, iar nivelul înalt de victimizare a populației în urma accidentelor rutiere a devenit de mult o catastrofă națională. Mandrâkin A.Iu. menționează că principiul care trebuie să guverneze politica siguranței în trafic este cel conform căruia viața și sănătatea persoanei ca valori sociale trebuie situate pe prim-plan, fără a neglija și aspectul conform căruia prin săvârșirea anumitor infracțiuni rutiere se produc daune colosale și ireparabile mediului, iar răspunderea penală pentru aceste daune în capitolul dedicat infracțiunilor în domeniul transporturilor nu și-a găsit încă o fundamentare.

Bojko I.V., în lucrarea sa «*Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение*» (*Încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport: reglementarea juridico-penală și prevenirea*), publicată în 2011 [97], caracterizează din punct de vedere juridico-penal infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport (art.264 C.pen. al FR). Bojko I.V. supune criticii decizia de decriminalizare a faptei de părăsire a locului accidentului rutier (art.265 C.pen. al FR) și menționează că datorită frecvenței cu care se săvârșește o astfel de faptă, incriminarea ei ca infracțiune era foarte binevenită și actuală. La fel, Bojko I.V. propune ca art. 264 C.pen. al FR să prevadă răspunderea penală și în cazul în care victimei îi sunt cauzate și vătămări medii sănătății, nu numai începând cu cele grave, cum este în prezent. Bojko I.V. mai propune ca pentru încălcarea cu bună știință a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie aplicată răspunderea penală ca pentru infracțiune cu componentă formală, fără să fie necesară survenirea unor consecințe prejudiciabile.

Din materialele științifice ale doctrinei statelor Belarus, Letonia, Ucraina, analizate de noi în prezenta teză de doctorat, putem menționa lucrările autorilor: Saharciuk A.I., «*Деяния связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317¹ УК РБ)*» (*Faptele legate de conducerea mijlocului de transport de o persoană aflată în*

stare de ebrietate (art.317¹ C.pen. al Republicii Belarus)), 2007 [136]; Listratenko P., «Особенности ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.317 УК РБ). Отдельные вопросы» (Particularitățile răspunderii pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.317 C.pen. al Republicii Belarus). Unele probleme), 2007 [123]; Kalinkovici V., Duliko L., «Отдельные вопросы судебной практики по делам о преступлениях связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.ст.317-318, 321 УК РБ)» (Unele probleme ale practicii judiciare pe cauzele despre infracțiunile ce țin de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.art.317-318, 321 C.pen. al Republicii Belarus)), 2008 [113]; Saukane L., «Актуальные вопросы квалификации преступных деяний против безопасности дорожного движения» (Calificarea acțiunilor criminale contra siguranței traficului rutier), 2009 [135]; Kozak V., «Объект преступлений связанных с незаконным оборотом транспортных средств» (Obiectul infracțiunilor legate de traficul ilegal cu mijloace de transport), 2017 [115].

În articolul științific «Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317¹ УК РБ)» (Faptele, legate de conducerea mijlocului de transport de o persoană aflată în stare de ebrietate (art.317¹ C.pen. al Republicii Belarus)), publicat în 2007 [136], Saharciuk A.I. analizează abordările moderne ale legiuitorului în vederea sancționării penale a persoanei pentru faptele legate de conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate, precum și acordă o atenție deosebită problemelor de calificare și de delimitare a acestei fapte de alte infracțiuni și entități juridice, iar în lumina acestor cercetări, vine cu anumite propuneri de modificare a cadrului legal întru îmbunătățirea practicilor de aplicare a acestor prevederi. Saharciuk A.I. propune excluderea răspunderii penale pentru refuzul de a fi supus testului de determinare a stării de ebrietate.

O altă lucrare științifică analizată la elaborarea prezentei teze de doctorat este articolul științific «Особенности ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.317 УК РБ). Отдельные вопросы» (Particularitățile răspunderii pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.317 C.pen. al Republicii Belarus). Unele probleme), publicat de Listratenko P. în 2007 [123]. Autorul susține în acest articol științific că obiectul juridic special al infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.317 C.pen. al Republicii Belarus) îl constituie securitatea circulației și de exploatare a mijloacelor de transport, deși în urma acestor fapte ar putea fi cauzate daune fie

vieții, fie sănătății persoanelor ori altor obiecte ocrotite de legea penală. Însă cu referire la obiectul material al acestei infracțiuni, Listratenko P. menționează că acesta îl reprezintă mijloacele de transport specificate în nota de la art.317 C.pen al Republicii Belarus. Cu referire la latura obiectivă a infracțiunii, Listratenko P. susține că acestea îi este comun caracterul de blanchetă al dispoziției și că de fiecare dată la calificare va trebui specificat actul normativ și care anume norme din acesta au fost încălcate și se află în raport de cauzalitate cu urmările prejudiciabile survenite [123, p. 31].

O altă lucrare analizată este articolul științific «*Отдельные вопросы судебной практики по делам о преступлениях связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.ст.317-318, 321 УК РБ)*» (*Unele probleme ale practicii judiciare pe cauzele despre infracțiunile ce țin de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport (art.art.317-318, 321 C.pen. al Republicii Belarus)*), publicat de Kalinkovici V. și Duliko L. în 2008 [113]. Autorii, în această lucrare, menționează că deosebit de dificil la examinarea cauzelor penale cu referire la încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier este determinarea existenței raportului de cauzalitate dintre acțiunile sau inacțiunile făptuitorului și urmările prejudiciabile survenite, mai ales, în situația când mai mulți participanți implicați în accidentul rutier au admis încălcări ale regulilor de siguranță a traficului rutier. Un aspect pe care l-am considerat important este remarca lui Kalinkovici V. și Duliko L. cu referire la aplicarea pedepsei cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport, și anume autorii constată faptul că această pedeapsă nu poate fi aplicată decât persoanelor care dețin acest drept, adică au permisul de conducere de categoria corespunzătoare și sunt în drept să conducă mijloace de transport și că aplicarea acestei pedepse altor persoane nu are efect, deoarece acestea și până la săvârșirea infracțiunii nu aveau dreptul de a conduce mijloace de transport, însă autorii susțin că dreptul de a conduce mijloace de transport trebuie privit ca un gen de activitate umană și că această pedeapsă urmează a fi totuși aplicată și persoanelor care în momentul săvârșirii infracțiunii nu dețineau acest drept. Un alt aspect tratat de către autori în prezentul articol este situația când în urma săvârșirii încălcării regulilor de securitate a circulației se produc daune sub forma vătămărilor sănătății de diferit grad la două sau mai multe persoane. Kalinkovici V. și Duliko L. sunt de acord cu practica conform căreia fapta se va califica în baza normei care prevede răspunderea penală pentru cauzarea vătămării sănătății de cea mai mare gravitate. Referitor la latura subiectivă a infracțiunii, Kalinkovici V. și Duliko L. menționează că aceasta este o infracțiune care poate fi săvârșită doar din imprudență, deoarece vinovăția persoanei se determină în atare caz după atitudinea psihică a făptuitorului față de urmările social-periculoase și nu față de fapta

prejudiciabilă, iar dacă la instrumentarea cazului se constată că urmările prejudiciabile au fost cuprinse de intenția făptuitorului, atunci faptele necesită a fi calificate ca infracțiune intenționată contra persoanei, adică contra vieții și sănătății persoanei.

Saukane L., în lucrarea sa «*Актуальные вопросы квалификации преступных деяний против безопасности дорожного движения*» (*Probleme actuale de calificare a faptelor infracționale contra siguranței traficului rutier*), publicată în 2009 [135], face o analiză juridico-penală a art.260 C.pen. al Letoniei, care prevede răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, totodată identificând și un șir de probleme care apar în procesul de aplicare a răspunderii penale pentru săvârșirea acestei infracțiuni. Saukane L. menționează că răspunderea penală pentru săvârșirea acestei infracțiuni survine doar dacă victimei i s-au cauzat vătămări sănătății sau vieții, iar cauzarea doar de daune materiale fără a fi prejudiciată viața sau sănătatea nu atrage după sine răspunderea penală. Saukane L. menționează că pentru existența infracțiunii nu se va lua în considerație cât de importantă este regula de circulație încălcată, ci cât de grave sunt consecințele provocate drept urmare a acestei încălcări, iar importanța și atitudinea făptuitorului față de înseși regulile de circulație vor fi luate în considerație la individualizarea răspunderii și pedepsei penale. Saukane L. constată că art.131 C.pen. al Letoniei prevede răspunderea penală pentru vătămarea medie sau gravă a sănătății săvârșită din imprudență, iar pentru vătămarea ușoară a sănătății săvârșită din imprudență răspunderea penală nu survine. De aceea, Saukane L. se întreabă cât de rațional este ca art.260 C.pen. al Letoniei să prevadă răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport care a cauzat din imprudență vătămarea ușoară a sănătății?

Kozak V., în lucrarea sa «*Объект преступлений связанных с незаконным оборотом транспортных средств*» (*Obiectul infracțiunilor legate de traficul ilegal cu mijloace de transport*), publicată în 2017 [115], face o analiză a obiectului infracțiunilor care au drept obiect material mijlocul de transport, și anume art.190 C.pen. al Ucrainei „Escrocheria”, art.289 C.pen. al Ucrainei „Dobândirea ilegală a mijlocului de transport”, art.290 C.pen. al Ucrainei „Distrușterea, falsificarea sau modificarea numerelor de identificare ale unităților sau agregatelor mijloacelor de transport” ș.a. Datorită faptului că art.289, 290 C.pen. al Ucrainei se regăsesc în capitolul care cuprinde infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor, Kozak V. definește obiectul juridic generic și obiectul juridic special al acestor infracțiuni. Astfel, Kozak V. este de părerea că prin săvârșirea infracțiunilor în domeniul transporturilor se pune în pericol în primul rând viața și sănătatea persoanei, securitatea și libertatea oamenilor, proprietatea acestora, securitatea mediului, securitatea publică, precum și alte drepturi și interese legitime atât

ale persoanelor fizice, cât și juridice. Aspectul menționat de Kozak V. pe care îl considerăm important este că unele infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor au două sau mai multe obiecte juridice speciale, care pot fi divizate în cel principal și cel secundar, însă atunci când obiectul care, deși nu este în raport de interdependență cu obiectul juridic generic, este decisiv pentru aprecierea pericolului social și naturii infracționale a faptei prejudiciabile, el trebuie tratat ca un al doilea obiect juridic special principal și nu ca facultativ. Astfel, relațiile sociale care sunt condiționate de protejarea vieții, sănătății sau proprietății persoanei apar la infracțiunile contra siguranței circulației ca obiecte juridice speciale principale alături de relațiile sociale condiționate de protejarea siguranței circulației și de exploatare a mijloacelor de transport, deoarece acestea determină decisiv existența și natura juridică a infracțiunii și lor permanent li se produc daune.

1.3. Concluzii la capitolul 1

Problematicii aplicării răspunderii pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, în literatura juridică de specialitate atât din Republica Moldova, cât și de peste hotare i-au fost consacrate mai multe lucrări științifice.

Aceste valoroase materiale științifice au stat la baza elaborării prezentei teze de doctorat și au constituit baza teoretico-doctrinară a investigației. Prezenta lucrare vine să întregască studiile întreprinse anterior în domeniu, evidențiind unele tendințe și aspecte noi, specifice pentru etapa actuală de dezvoltare a societății.

Deși a fost tratat atât de doctrinarii autohtoni, cât și de cei de peste hotare, constatăm că subiectul supus cercetării încă dispune de importante și problematice spații rămase intacte față de cercetare, care necesită, în viziunea noastră, o investigație suplimentară.

Analiza, după părerea noastră, a celor mai importante, recente și fundamentate materiale științifice publicate la tema supusă studiului în cadrul prezentei teze de doctorat ne-a permis să tragem următoarele concluzii:

1. În literatura de specialitate unele probleme pe care le prezintă aplicarea răspunderii pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de o parte, și pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de altă parte, nu sunt suficient elucidate.

2. Cu referire la identificarea obiectului juridic generic (de grup) al infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor, constatăm că acesta necesită o reevaluare și o apreciere corectă.

3. În doctrina autohtonă și cea a Federației Ruse, precum și a altor țări post-sovietice, nu se

abordează identificarea faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, ca fiind distincte de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier.

4. Autorii autohtoni și cei din Federația Rusă, Ucraina, Letonia nu tratează faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, ci ca infracțiuni în domeniul transporturilor.

5. Legislația penală și doctrina de specialitate din România abordează faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență (din culpă) ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și contra integrității corporale sau sănătății în cadrul infracțiunilor contra persoanei și nu ca infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice.

6. Reevaluarea și determinarea justă a obiectului juridic special al faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se impune prin necesitate, iar perspectiva legiferării distincte a acestor fapte de înseși faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei va constitui o soluție de fundamentare a acestor determinări.

7. Problema disocierii răspunderii penale pentru fapta de vătămare a sănătății de aceeași gravitate săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și pentru fapta de vătămare a sănătății săvârșită din imprudență de gravitate diferită asupra a două sau mai multor persoane nu își găsește încă o reglementare juridică, și deci este încă nesoluționată.

8. Determinarea stării de ebrietate produsă de alcool, a limitelor de constatare a gradelor de alcoolemie, precum și a stării de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare și a influenței gradului acestora asupra răspunderii penale pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și asupra faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, prezintă un interes major și reprezintă o altă chestiune care necesită identificare de soluții din punctul de vedere al îmbunătățirii cadrului legal.

9. Oportunitatea incriminării distincte a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, precum și a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal, și stabilirea condițiilor de aplicare a răspunderii penale pentru aceste fapte este, în opinia noastră,

imperativă pentru asigurarea principiului legalității și egalității în fața legii a tuturor persoanelor.

10. În cadrul doctrinei se atestă un interes sporit și pentru abordările privind instituirea și disocierea răspunderii penale și pentru alte categorii de fapte săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, cum ar fi: poluarea apei, poluarea solului, poluarea aerului ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Analiza detaliată a materialelor științifice consacrate incriminării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier publicate în Republica Moldova și în alte state ne-a permis să formulăm problema științifică de cercetare și să ne trasăm scopul și obiectivele care vor conduce la realizarea cu succes a acestuia, după cum urmează:

- analiza materialelor științifice din doctrina autohtonă și a altor state consacrate subiectului investigat;

- identificarea problemelor de ordin teoretico-practic pe care le prezintă calificarea juridico-penală a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier;

- determinarea naturii juridice, a locului de incriminare, precum și argumentarea perspectivei de a legifera distinct faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal;

- determinarea naturii juridice, a locului de incriminare, precum și argumentarea perspectivei de a legifera distinct faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei;

- soluționarea problemei posibilității aplicării răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier săvârșite asupra a două sau a mai multor persoane;

- clarificarea limitelor de constatare a gradelor stării de ebrietate la determinarea existenței sau inexistenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier ori în legătură cu vătămarea sănătății sau lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier;

- înaintarea unor recomandări cu titlu de *lege ferenda*.

2. DISTINGEREA FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENȚĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER DE ÎNSEȘI FAPTELE DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER

2.1. *Argumentum* în favoarea distingerii faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de înseși faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier

Printre problemele de maximă actualitate cu care se confruntă societatea modernă figurează și cele legate de asigurarea multiaspectuală a securității publice a membrilor comunității. Unul din aceste aspecte este cel legat de securitatea vieții și sănătății persoanei în traficul rutier. De altfel, ineficiența asigurării unui climat lipsit de pericole pe drumurile publice costă societatea foarte scump, plata fiind cu vieți omenești ori cu diverse traumatisme, al căror număr depășește de multe ori numărul persoanelor decedate sau traumatizate ca urmare a săvârșirii altor infracțiuni violente cu caracter intenționat.

Odată cu creșterea efervescentă a ritmului vieții moderne, se creează implicit și necesitatea unei circulații mai rapide și mai intense, ceea ce duce la dezvoltarea vertiginoasă a tehnicii și mecanizării, iar toate acestea atrag după sine și creșterea alarmantă a numărului accidentelor din traficul rutier, în ciuda măsurilor severe luate de către organele de drept întru prevenirea lor.

Idea că măsurile de prevenire a criminalității trebuie să aibă prioritate față de politica represivă a societății a fost expusă încă în antichitate (sec. IV î.e.n., Platon), cu toate că realizarea ei practică a început nu demult. Această teză a obținut o argumentare juridică în lucrările juriștilor școlii clasice criminologice și de drept penal (sec. XVIII), care au pus temelia unei politici noi de luptă cu criminalitatea. Esența ei a fost fixată în următorul principiu: politica penală de profilaxie trebuie să prevaleze, iar un legiuitor înțelept va preveni infracțiunea, ca să nu fie nevoit mai apoi să pedepsească pentru săvârșirea ei [96, p. 6].

Din aceste motive, cercetarea problemelor preîntâmpinării accidentelor în transporturi preocupă tot mai mulți cercetători din diferite specialități. De exemplu, aceste probleme au fost analizate la Congreșele Internaționale ale poliției din 1953 de la Toronto, din 1957 de la Viena, la Congreșele Internaționale ale criminaliștilor din 1961 de la Lisabona, din 1972 de la Bruxelles etc. Aceste întruniri au recomandat un șir de măsuri tehnice, economice, organizatorice, sociale și juridice pentru preîntâmpinarea accidentelor în transporturi [6, p. 372].

Un sistem efectiv de căi și măsuri de prevenire a criminalității va putea fi elaborat numai dacă

va fi înainte de toate cercetată unitatea de măsură a criminalității – crima, infracțiunea – sub aspectul juridico-penal pe care aceasta îl prezintă, pentru a-i înțelege esența, pericolul social, modalitățile faptice sub care se poate prezenta și, nu în ultimul rând, pentru a identifica cercul de subiecți care o pot săvârși în vederea orientării corecte asupra acestora a măsurilor de prevenire [119, p. 5].

Astfel, dreptul penal intervine prin definirea infracțiunii, a elementelor și semnelor ce o caracterizează, precum și prin fixarea sistemului de pedepse pentru săvârșirea faptelor infracționale, determinând, în principiu, limitele obiectului de studiu al criminologiei prin incriminarea faptelor prejudiciabile, a căror totalitate formează criminalitatea ca fenomen social [48, p. 9].

Legiurile penale din toate timpurile și în toate orânduirile sociale au recunoscut gradul prejudiciabil deosebit de ridicat pe care îl prezintă infracțiunile care au drept consecințe fie vătămarea sănătății, fie decesul persoanei, acestea constituind unele din cele mai grave fapte. Săvârșirea acestor fapte infracționale creează o stare de nesiguranță socială, un dezechilibru periculos pentru existența societății însăși.

Umanizarea treptată a legislației, inclusiv a celei penale, ne demonstrează faptul că statul tot mai mult tinde spre racordarea legilor naționale cerințele și standardele tratatelor și convențiilor internaționale, însă aceasta nu înseamnă că statul favorizează într-un fel sau altul săvârșirea infracțiunilor, ci dimpotrivă, are scopul să identifice omul ca valoare primară, supremă și să apere împotriva atentatelor infracționale toate atributele care îi asigură existența și dezvoltarea în deplină siguranță.

Viața și sănătatea persoanei, ca drepturi fundamentale, sunt ocrotite atât de legislațiile penale ale tuturor țărilor, cât și de convenții internaționale. Aceste drepturi sunt proclamate ca valori universale și consemnate în mai multe acte normative internaționale la care Republica Moldova este parte: Declarația Universală a Drepturilor Omului [33], Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice, Convenția Europeană pentru Apărarea Drepturilor Omului și Libertăților Fundamentale, Convenția internațională cu privire la drepturile copilului etc.

În contextul promovării acestor valori, protejarea vieții și sănătății persoanei apare în calitate de îndatorire fundamentală internațională a statului, din care decurge obligația legiuitorului autohton ca actele normative naționale să le apere cu prioritate față de alte valori, deși acestea se regăsesc de asemenea sub aria de protecție a legii penale, datorită caracterului subsidiar de a asigura un mediu sigur și neprimejdios pentru dezvoltarea și existența omului în deplină siguranță, în care viața și sănătatea acestuia nu va avea de suferit.

Existența omului în egală măsură individuală și socială a stat în centrul tuturor transformărilor parcurse de societate, iar a pune în pericol viața și sănătatea persoanei reprezintă un act care primejduiește nu numai existența individului, ci și ansamblul relațiilor sociale ce se

desfășoară în jurul acestuia. Acțiunea fie de a ucide cu intenție, fie de a lipsi de viață din imprudență o ființă umană sau de a-i provoca în mod intenționat sau din imprudență vătămări sănătății, în realizarea concretă poate prezenta diverse particularități, după cum în jurul faptelor tipice se pot grupa și diferite elemente care, fără a schimba esența faptei, îi dau acestora o coloratură diferită, sporindu-le vădit gradul de pericol social.

Preocuparea continuă de a construi un stat de drept și de a-i asigura funcționarea normală, legată istoricește de promovarea democrației și de edificarea unor structuri statale în măsură să apere și să garanteze drepturile și libertățile fundamentale ale omului, să garanteze desfășurarea relațiilor sociale într-un climat de legalitate a determinat, de-a lungul timpului, adoptarea mai multor legi și acte normative subordonate legii menite să apere și să promoveze cele mai importante valori și relații sociale a căror protecție va asigura cadrul de existență și dezvoltare fructuoasă a omului.

Astfel, în conformitate cu art.art.16, 18, 24 din Constituția RM, respectarea și ocrotirea persoanei constituie o îndatorire primordială a statului, iar cetățenii Republicii Moldova beneficiază de protecția statului atât în țară, cât și în străinătate. Statul garantează fiecărui om dreptul la viață și la integritate fizică și psihică.

Deci constatăm că este o îndatorire a statului de a adopta legi clare și precise, care vor asigura protecția cuvenită a celor mai importante valori și relații sociale, în caz de necesitate chiar prin aplicarea de sancțiuni dure care vor determina comportamentul adecvat al subiecților destinatari ai legii, în vederea respectării acestora cu strictețe.

Organizarea și asigurarea siguranței traficului rutier reprezintă, la fel, forme de realizare a politicii de stat în domeniul ocrotirii vieții, sănătății și proprietății cetățenilor, a mediului, prin prevenirea accidentelor din traficul rutier și micșorarea gravității consecințelor lor.

În practica Uniunii Europene dreptul la libera circulație, definit în mod generic în documentele adoptate de către Organizația Națiunilor Unite, și-a găsit consacrară și fundamentarea temeinică la nivelul întregului spațiu european, în prezent, acest drept fiind recunoscut de toate statele europene și acordându-i-se o însemnătate dintre cele mai mari în cadrul ordinelor juridice și sistemului legislativ național.

Însă realizarea deplină și în siguranță a anumitor drepturi și libertăți fundamentale se bazează totodată și pe anumite responsabilități, reguli stricte ce necesită a fi respectate pentru a nu îngreuna realizarea cu succes a drepturilor și libertăților fundamentale ale altor persoane. Temeiul și geneza responsabilității se află în libertatea pe care o dobândește omul pe calea cunoașterii și stăpânirii legilor societății și naturii de a acționa și participa ca subiect creator la viața socială. Astfel, este o îndatorire a statului de a institui anumite reguli, inclusiv în domeniul

protecției siguranței traficului rutier, iar îndatorirea persoanelor va fi respectarea cu strictețe a acestor reguli, adoptate în interesul major de protecție a vieții, sănătății, proprietății întregii societăți, precum și a mediului.

Transportul rutier are o importanță colosală în ce privește eficacitatea de deservire a populației, activității industriale, a economiei naționale în întregime și a altor activități umane. Toate categoriile de transport constituie nu numai niște mijloace tehnice ce ușurează viața și activitatea oamenilor, dar și cele mai răspândite izvoare de pericol sporit. Utilizarea neatentă, incorectă a acestora, cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, deseori se soldează cu accidente, catastrofe, deraieri însoțite fie de vătămarea sănătății, fie de lipsirea de viață a oamenilor și de alte consecințe deosebit de grave.

În cazul în care aceste întâmplări negative se datorează acțiunilor sau inacțiunilor vinovate ale persoanelor responsabile de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier, caracterul ilegal al acestui comportament este unul evident.

Însă este de remarcat că odată cu săvârșirea încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier, persoanele care au admis asemenea abateri se fac vinovate și de săvârșirea altor fapte generatoare de grave consecințe prejudiciabile cauzate vieții, sănătății, proprietății persoanei precum și mediului, pe care, în funcție de gravitate sau pericol social, legiuitorul le atribuie infracțiunilor sau contravențiilor.

În prezent, se consideră că în lume în fiecare minut își găsesc moartea în urma accidentelor rutiere 2 oameni, aproximativ 50 de oameni se aleg cu vătămări ale sănătății, daunele materiale cauzate de accidentele din transporturi se evaluează în sute de miliarde de dolari. Numărul cetățenilor americani decedați în urma accidentelor din transport este de 1 la 536 persoane, deși statisticile sunt îngrijorătoare mai mult în ceea ce privește circulația și controlul armelor de foc. Astfel, 1 persoană din 370 este victima unui atac cu arme de foc [22].

De la primele prevederi legale în domeniul siguranței traficului rutier și până în prezent s-au succedat o multitudine de legi, cu structuri diferite, reflectând realități și concepții diverse, care au avut și continuă să îndeplinească un rol însemnat în disciplinarea traficului rutier.

Astfel, o atenție deosebită trebuie acordată problemelor organizării și asigurării siguranței traficului rutier, care reflectă gradul de protecție a participanților la trafic și a societății în ansamblu împotriva accidentelor rutiere și a consecințelor lor. Prin urmare, siguranța traficului rutier reprezintă o valoare socială care merită o protecție deosebită, inclusiv prin mijloace de drept penal/contravențional și este un element indispensabil al strategiei de dezvoltare durabilă a transportului rutier, constituind totodată și o problemă-cheie în domeniul protecției vieții și sănătății persoanelor.

Siguranța traficului rutier reprezintă o problemă de importanță națională și este unul dintre elementele securității naționale. Este indubitabil că asigurarea securității traficului rutier a devenit o problemă de primă importanță, care poate avea un impact negativ asupra securității Republicii Moldova atât sub aspect economic, social, cât și sub cel al sănătății populației.

Protecția juridică a siguranței traficului rutier a fost recunoscută drept prioritate prin adoptarea unui șir de acte normative orientate spre reglementarea activităților desfășurate în domeniul transporturilor, inclusiv al celui rutier, iar respectarea normelor de siguranță în derularea acestor activități a fost pusă pe prim-plan.

După obținerea independenței, statul Republica Moldova și-a adoptat propriile reglementări în domeniul siguranței circulației transporturilor, siguranța traficului rutier fiind parte componentă a politicii statului pe acest segment.

La 07 iulie 2007, a fost adoptată Legea nr.131-XVI privind siguranța traficului rutier [50], care a venit cu abordări moderne asupra protecției siguranței traficului rutier, stabilind noi reguli și îndatoriri pentru participanții la trafic. Obiectul de reglementare al acesteia îl formează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, iar normele ei stabilesc drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de vehicule.

Dispozițiile legii privind siguranța traficului rutier vizează traficul rutier din punctul de vedere al asigurării desfășurării lui fluente și în deplină siguranță, ceea ce presupune protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, apărarea proprietății acestora, ocrotirea sănătății și a vieții participanților la trafic, precum și protecția mediului.

Astfel, în conformitate cu legea menționată *supra*, siguranța traficului rutier va fi garantată doar dacă vor fi respectate cu strictețe următoarele principii de bază:

- a) prioritatea vieții și sănătății participanților la trafic față de rezultatele activităților economice;
- b) prioritatea responsabilității statului privind garantarea siguranței traficului rutier față de responsabilitatea participanților la trafic;
- c) respectarea intereselor persoanei, ale societății și ale statului în activitatea de garantare a siguranței traficului rutier;
- d) abordarea problemei privind garantarea siguranței traficului rutier prin programe cu obiective bine determinate.

Cadrul legii privind siguranța traficului rutier este foarte cuprinzător, acesta răsfrângându-și sfera de reglementare asupra celor mai importante segmente a căror îmbinare fructuoasă

contribuie la siguranța traficului rutier atât în mod direct, cât și indirect.

Astfel, în această lege sunt stabilite cerințele față de conducătorul de vehicul, categoriile permiselor de conducere și modalitatea de obținere a acestora. De asemenea, prin această lege sunt stabilite modalitățile de garantare a drepturilor participanților la traficul rutier, precum și drepturile și obligațiile proprietarului și ale conducătorului de vehicul, ale pasagerului, pietonului și ale altor participanți la traficul rutier cum ar fi bicicliștii, conducătorii de vehicule cu tracțiune animală, pietonii cu cărucioare manuale etc.

Totodată, legea privind siguranța traficului rutier stabilește și un șir de reguli care necesită a fi respectate pentru admiterea și menținerea în traficul rutier a vehiculelor cu privire la înregistrarea, inspecția tehnică periodică, reutilarea, omologarea, certificarea, radierea vehiculelor din registrul de stat al transporturilor, precum și alte reguli de exploatare a vehiculelor.

Potrivit art.61 al Legii privind siguranța traficului rutier, deosebit de importantă este prevederea conform căreia persoanele fizice și persoanele juridice vinovate de încălcarea dispozițiilor legii menționate *supra* poartă răspundere în conformitate cu legislația în vigoare, răspundere care, după caz, poate îmbrăca forma inclusiv a răspunderii penale sau contravenționale [50].

Obiectivele politicii de siguranță a traficului rutier pentru Republica Moldova combină reglementările de bază în materie de documente de politici ale acesteia, dar urmăresc și o armonizare cu politicile siguranței rutiere la nivel comunitar, precum și cu directivele aprobate până la acest moment.

În acest sens, în luna martie a anului 2010, la doar patru luni de la reformarea Consiliului Național pentru Securitatea Circulației Rutiere și preluarea funcției de conducere a acestuia de către Primul-ministru, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 „Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” și și-a asumat responsabilitățile ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce cu 50% numărul accidentelor până în anul 2020. Elaborând lucrarea științifică de față în anul 2019, constatăm că acest deziderat încă nu și-a pierdut actualitatea.

Guvernul în programul său de activitate recunoaște seriozitatea problemelor de siguranță existente în traficul rutier cu care se confruntă Republica Moldova și își trasează ca obiectiv primordial de guvernare sporirea siguranței traficului rutier și reducerea semnificativă a numărului de accidente rutiere, precum și a consecințelor negative ale acestora.

În această strategie [42], Guvernul își propune o proprie viziune asupra protecției siguranței traficului rutier, numind-o „Viziunea Zero Progresivă” sau „Viziunea Zero Treptată”, după modelul „Viziunea Zero”, concepută și implementată pentru prima dată de către

Parlamentul Suediei în 1977, care stabilește că pierderea de vieți omenești și pierderea stării de sănătate sunt inacceptabile și, în consecință, sistemul de transport rutier trebuie proiectat într-o manieră în care aceste evenimente să nu se mai producă. Aceasta înseamnă că siguranța rutieră este mult mai importantă decât celelalte elemente ale sistemului de transport (cu excepția celor legate de protecția mediului).

Aceasta contrastează cu multe din principiile generale actuale, unde viața, sănătatea persoanei, mobilitatea și alte beneficii și probleme sunt tratate unele în detrimentul celorlalte.

La baza strategiei „Viziune Zero Progresivă” stau următoarele principii de bază:

1) omul poate comite greșeli;

2) există un anumit nivel de influență fizică pe care îl poate suporta organismul uman. În caz de depășire a acestui nivel, supraviețuirea și însănătoșirea este imposibilă;

3) participanții la traficul rutier sunt obligați să respecte regulile de siguranță a traficului rutier. Dacă regulile nu se respectă din cauza necunoașterii lor, dezacordul cu ele sau în urma altor cauze, infrastructura de drumuri și mijlocul de transport trebuie să minimalizeze consecințele greșelilor umane pentru a nu admite în cazul săvârșirii lor depășirea nivelului critic al influenței fizice asupra organismului uman;

4) cu accidente și traumatisme ușoare trebuie să ne obișnuim.

Guvernul, în strategia menționată, constată că pentru Republica Moldova „Viziunea Zero” trebuie aplicată progresiv, adică treptat. Un sistem ideal este întotdeauna un punct de referință și o țintă perfectă de atins.

„Viziunea Zero Progresivă” urmărește atingerea unui ideal în mod treptat prin autoperfecționare. Conform strategiei, caracteristicile „Viziunii Zero Progresive” sunt:

1) Reducerea progresivă a numărului de accidente, începând cu cele soldate cu decedați, apoi cu răniți grav și terminând cu răniți ușor.

2) Alegerea unei luni din an pe parcursul căreia toate eforturile trebuie să fie concentrate pentru a evita decesele în urma accidentelor rutiere, într-o localitate din republică unde există rata cea mai crescută de accidente rutiere. În caz de nereușită, anul următor va avea același obiectiv, dar fără a se neglija obiectivele propuse de Strategie. În caz de reușită, în anii următori se vor adăuga treptat perioade de timp realiste, stabilite de către instituțiile responsabile.

3) Construirea strategiei de siguranță rutieră conform principiului „Viziunii Zero” în care responsabilitatea siguranței rutiere este împărțită între utilizatorii de drum și inginerii ce proiectează drumurile. Proiectanții sistemului poartă în cele din urmă întreaga responsabilitate pentru proiectarea, funcționarea și utilizarea unui sistem de transport și pentru nivelul de siguranță din cadrul întregului sistem. Participanții la trafic sunt responsabili pentru respectarea regulilor de

siguranță a traficului din sistemul de transport stabilite de proiectanții acestuia. Dacă participanții la trafic (utilizatorii drumului) nu reușesc să respecte aceste reguli de siguranță a traficului din cauza necunoașterii, ignorării lor sau inabilității conducătorilor auto în a se conforma acestor reguli sau pur și simplu dacă apar accidente, proiectanții au obligația să ia toate măsurile necesare pe viitor pentru a împiedica apariția accidentelor grave sau pierderi de vieți omenești.

Pentru a ghida proiectanții sistemului de transport rutier au fost propuse normele de etică, două dintre ele fiind:

a) viața și sănătatea nu pot fi niciodată schimbate cu alte beneficii în societate;

b) ori de câte ori cineva este ucis sau grav rănit trebuie luate toate măsurile necesare ca evenimentele similare să fie evitate.

Scopul „Viziunii Zero Progresivă”, așa cum s-a menționat, îl reprezintă reducerea treptată a pierderilor de vieți omenești și a vătămărilor sănătății rezultate în urma accidentelor rutiere, până la atingerea sistemului ideal, printr-o îmbinare de măsuri de siguranță rutieră pasivă și activă cu privire la factorul „vehicul”, prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a comportamentului participanților la trafic prin educație, prin creșterea gradului de conștientizare, acordarea de licențe, precum și prin respectarea reglementărilor de circulație. Danemarca, de exemplu, și-a trasat drept obiectiv viziunea „chiar și un singur accident cu o persoană traumatizată sau decedată este prea mult”.

Multitudinea măsurilor cu caracter politico-organizatoric și administrative de profilaxie orientate spre preîntâmpinarea accidentelor din traficul rutier și a consecințelor negative ale acestora într-adevăr au generat indici reali de diminuare a situației accidentelor. Datele statistice de referință analizate în cadrul lucrării ne confirmă o scădere substanțială a cazurilor de deces al persoanelor în accidente rutiere, indicii ajungând a fi reduși practic pe jumătate de la 509 cazuri în anul 2008 până la 273 de cazuri în 2017 (vezi Anexa 3, Diagrama A3.3), însă nivelul pe care îl atinge numărul accidentelor rutiere întâmplare pe parcursul unui an nu încurajează deloc. Astfel, analizând datele statistice pe parcursul a zece ani consecutivi, nivelul accidentelor rutiere variază în jurul cifrei de 2500 cazuri, drept urmare a cărora anual suferă vătămări ale sănătății în jur de 3000 de persoane [58] (vezi Anexa 3, Diagrama A3.1 și A3.2).

Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere rămâne a fi cea mai frecventă cauză a accidentelor în traficul rutier, atingând în anul 2016 cifra de 702 cazuri ce au condus la decesul a 140 de persoane, iar în anul 2017 – la 662 de cazuri ce au condus la decesul a 131 de persoane [58] (vezi Anexa 3, Tabelul A3.1).

Frecvența accidentelor rutiere cu implicarea minorilor precum și a celor produse din vina minorilor în Republica Moldova pentru perioada de referință la fel ne scot în evidență indicatori

alarmanți [58] (vezi Anexa 3, Diagrama A3.5 și A3.6).

Este incontestabil faptul că siguranța traficului rutier reprezintă o valoare socială inerentă în cadrul unui stat de drept și democratic care necesită o protecție juridică, iar pentru ca scopul primordial de apărare a acesteia să fie atins, răspunderea pentru faptele care pun în pericol sau care atentează grav la siguranța traficului rutier este stabilită în legi organice cu caracter general și impersonal care prevăd și sancțiuni corespunzătoare în funcție de gradul prejudiciabil al faptelor, precum și de caracterul urmărilor prejudiciabile ale acestor fapte. Siguranța traficului rutier reprezintă doar o verigă în cadrul sistemului de valori și relații sociale existente în societate, iar protecția juridică a acesteia are drept scop, de fapt, apărarea altor valori mult mai importante, după părerea noastră, cum ar fi viața, sănătatea și proprietatea persoanei și mediul.

Deci constatăm că protecția juridică a siguranței traficului rutier precum și a vieții și sănătății persoanei împotriva încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier a constituit o preocupare permanentă a legiuitorului, activitate care a fost perpetuată și odată cu adoptarea noilor legislații penale și contravenționale.

Un rol decisiv în apărarea siguranței traficului rutier, precum și a vieții și sănătății omului, proprietății acestuia, a mediului împotriva încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier îl au actele normative cu caracter punitiv cum sunt Codul penal și Codul contravențional al Republicii Moldova, care stabilesc un cadru variat, dar, constatăm noi, nu atât de reușit ordonat, de incriminări, prin care se instituie răspunderea penală/contravențională pentru faptele ilicite care le aduc atingere în mod direct sau indirect.

Art.2 C.pen al RM stipulează că legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii, precum și întreaga ordine de drept, totodată, legea penală are drept scop prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni. Astfel, reieșind din conținutul acestor prevederi legale, constatăm că scopul dreptului penal este de a apăra societatea în ansamblu și membrii ei în particular de cele mai periculoase fapte antisociale, iar sub amenințarea aplicării pedepsei penale, la fel, se urmărește restabilirea echității sociale, corectarea condamnatului, precum și prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni atât din partea condamnaților, cât și a altor persoane. Prin mijloace de drept penal se asigură acel cadru ce susține activitățile de prevenire criminologică cu un fundament juridic sigur, însoțit de pedepse severe, ce permite desfășurarea luptei cu criminalitatea.

În conformitate cu legislația în vigoare, pentru protecția efectivă prin mijloace de drept penal a vieții și sănătății persoanei, statul, ca garant al respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, înzestrat cu putere legislativă, executivă și judecătorească, a instituit

răspunderea penală pentru infracțiunile care atentează la viața și sănătatea persoanei în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM, intitulat generic „Infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei”. Din rândul acestora fac parte trei grupuri de infracțiuni, și anume: infracțiuni contra vieții, infracțiuni contra sănătății și infracțiuni care pun în pericol atât viața, cât și sănătatea persoanei. Viața și sănătatea persoanei, ca valori sociale ocrotite de legea penală, constituie obiectul juridic special și al altor infracțiuni care nu fac parte din acest capitol, însă care, dispunând de un obiect juridic special complex, le apără în paralel cu alte valori sociale, pentru protejarea cărora a fost instituită răspunderea penală pentru o atare infracțiune.

Un loc important în structura criminalității din Republica Moldova, pe lângă infracțiunile contra vieții și sănătății persoanei în accepțiune strictă și prevăzute în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM „Infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei”, îl ocupă și faptele infracționale care aduc o atingere directă vieții și sănătății persoanei săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. Frecvența cu care sunt ele întâlnite, pericolul social sporit determină necesitatea de a efectua un studiu complex al acestor probleme de rezonanță în contextul actual al societății noastre, precum și de a determina diversitatea și complexitatea modalităților faptice prin care acestea se manifestă, natura lor juridică, pentru a interpreta corect concluziile ce decurg din cazuistica existentă și a veni cu soluții practice concrete care ar exclude chestiunile particulare ce apar în procesul de calificare a faptelor supuse analizei și investigației științifice.

Faptele prejudiciabile care atentează la siguranța traficului rutier precum și la viața și sănătatea persoanei săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier își găsesc sediul de incriminare, în momentul de față, în cadrul unuia și aceluiași capitol din Partea specială a C.pen. al RM intitulat generic „Infracțiuni în domeniul transporturilor”.

De asemenea, C.contr. al RM în Capitolul XIII, intitulat generic „Contravenții în domeniul circulației rutiere”, prevede răspunderea contravențională pentru faptele care atentează la siguranța traficului rutier precum și pentru cauzarea vătămărilor ușoare ale sănătății persoanei ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Dezvoltarea unei societăți moderne este de neconceput fără utilizarea pe larg a mijloacelor de transport, iar aceasta la rândul ei a și determinat o amplificare vertiginoasă a numărului și tipurilor de vehicule, fapt ușor de explicat prin necesitățile umane de a activa și de a se deplasa în direcțiile dorite cu o viteză sporită și cu o încărcătură mult mai voluminoasă decât cea care ar putea fi transportată cu forțele proprii. Creșterea numărului de mijloace de transport însă a sporit și numărul accidentelor rutiere. Din acest motiv, este foarte actuală incriminarea faptelor prejudiciabile comise prin folosirea directă a mijloacelor de transport, ca fiind un izvor de pericol

sporit, la exploatarea cărora este obligatorie respectarea necondiționată și strictă a regulilor de siguranță a traficului rutier. Odată cu prevederea răspunderii contravenționale/penale pentru săvârșirea unor asemenea fapte, urmată de aplicarea unor sancțiuni corespunzătoare și efective, s-ar asigura și un eficient aport în vederea prevenirii admiterii de către conducătorii de vehicule a încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier.

Răspunderea contravențională/penală pentru asemenea fapte este un element necesar politicii de represiune a Republicii Moldova, deoarece activitatea regulată, neîntreruptă și desfășurată în condiții de deplină siguranță a transporturilor constituie o condiție esențială a dezvoltării economice, a protecției vieții și sănătății persoanelor și a bunăstării cetățenilor într-un stat de drept și democratic.

Sublinierea pe care dorim să o facem încă de la începutul studiului științific pe care îl întreprindem este legată de faptul că, prin conținutul legal al incriminărilor privind siguranța traficului rutier și privind viața și sănătatea persoanei prejudiciate ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, legiuitorul atât în C.pen., cât și în C.contr. al RM a admis utilizarea unor expresii și chiar modalități de înfăptuire a anumitor infracțiuni/contravenții care nu numai că nu aduc un plus de garanție, de siguranță în traficul rutier, ba chiar mai mult, conduc la o interpretare neunitară a normei de incriminare și la crearea unei practici judiciare diferite pentru aceleași situații de fapt.

În momentul de față, când ridicarea nivelului de eficacitate a activității organelor de ocrotire a normelor de drept este pusă la rang de sarcină primordială, clarificarea chestiunilor legate de adoptarea și aplicarea corectă a normelor de drept are o importanță deosebită atât din punct de vedere teoretico-științific, cât și practic.

Astfel, problema aplicării răspunderii juridice pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier precum și pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este foarte actuală. Acest fapt se datorează viziunilor contradictorii din doctrină asupra unor elemente-cheie ale răspunderii juridice în cadrul acestor raporturi juridice, la care se adaugă și constatările jurisprudenței și statisticii judiciare care ne demonstrează adeseori ineficacitatea normelor și metodelor, practicilor și legităților de calificare existente în prezent.

Imperfecțiunea normelor actuale în vigoare care prevăd răspunderea contravențională și penală pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este evidentă, iar o atare situație nu mai poate fi tolerată, atâta timp cât suferă în urma acestor fapte cele mai importante valori și relații sociale, cum ar fi

viața și sănătatea persoanei.

Vom începe identificarea problemelor existente în legislația în vigoare cu privire la disocierea răspunderii contravenționale/penale pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a celor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață a persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier cu analiza legislației contravenționale.

O primă problemă pe care o identificăm este lipsa unei răspunderi contravenționale pentru vătămarea neînsemnată a sănătății persoanei săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în favoarea aplicării răspunderii pentru deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri ca rezultat al acestor încălcări, situație pe care o apreciem ca fiind gravă și inadmisibilă. Prioritatea valorilor sociale trebuie să fie cu totul alta. Viața și sănătatea persoanei nu pot fi puse pe un plan secund în nici un caz, cu atât mai mult cu cât regulile de siguranță a traficului rutier au fost instituite anume pentru a proteja viața și sănătatea persoanei, proprietatea, mediul și alte valori împotriva accidentelor din traficul rutier.

O altă problemă pe care o atestăm în legislația contravențională este lipsa unei distincții dintre fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și fapta de vătămare ușoară a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Astfel, necesitatea instituirii în mod principial a răspunderii contravenționale pentru vătămarea neînsemnată și ușoară a sănătății persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca niște contravenții ce atentează la sănătatea persoanei, iar pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier cu un grad de pericol mai redus decât infracțiunea – ca contravenție cu conținut formal contra siguranței traficului rutier, este un imperativ pe care îl vom promova în prezenta lucrare.

Prevederile C.pen. al RM, care stabilesc în momentul de față răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier care a provocat din imprudență vătămări medii sau grave sănătății sau lipsirea de viață din imprudență, de asemenea, nu se caracterizează printr-o claritate și aplicabilitate perfecte. Ba chiar mai mult, practica judiciară stabilită și tratările doctrinare (Brînză S. [11], Stati V. [82; 83; 84; 85; 86], Budeci V. [14; 16; 17]) admit și susțin niște practici de calificare juridică incorectă a acestor fapte, aceasta datorându-se mai multor imperfecțiuni ale legislației penale, contravenționale și de drept procesual penal și contravențional.

Deci o altă problemă pe care o identificăm este existența în două acte normative distincte (art.242 C.contr. al RM și art.264 C.pen. al RM) care prevăd două tipuri de răspundere juridică diferită pentru una și aceeași faptă: „încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier”, chiar

dacă aceasta este prezentată sub diferite noțiuni mai mult sau mai puțin cuprinzătoare, însă, în esență, voința legiuitorului fiind cea de a reflecta prin acestea una și aceeași faptă săvârșită de unii și aceeași făptuitori numiți conducători de vehicul în cazul art.242 C.contr. al RM sau conducători ai mijlocului de transport în cazul art.264 C.pen. – noțiuni care la fel nu coincid după conținut și după întinderea lor de reglementare.

Un alt aspect important care trezește controverse și prezintă un interes deosebit pentru studiul nostru științific este abordarea doctrinară și aplicarea în practica de transpunere în viață a normelor de drept penal a ideii că infracțiunea prevăzută la alin.(1) art.264 C.pen. al RM constituie componenta de bază, iar alineatele (2)-(6) reprezintă forme agravante ale acestei infracțiuni [17, p. 15]. Abordarea de față constituie, la fel, o situație de interpretare incorectă a voinței legiuitorului cu referire la disocierea răspunderii penale pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat din imprudență fie vătămări sănătății de diferit grad, fie lipsirea de viață din imprudență.

De fapt, art.264 C.pen al RM, în varianta actuală și în vigoare, prevede răspunderea penală pentru trei modalități normative distincte de comitere a infracțiunii în funcție de urmările prejudiciabile survenite (vătămarea medie a sănătății, vătămarea gravă a sănătății, decesul persoanei) și care constituie componente de bază, și doar două circumstanțe agravante (săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate și provocarea decesului a două sau mai multor persoane) formează celelalte componente calificate ale infracțiunilor în cauză.

Actualele prevederi ale art.264 C.pen. al RM nu disociază răspunderea penală a făptuitorului pentru situațiile când, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, se cauzează din imprudență vătămări medii sau grave sănătății la două sau mai multe persoane, spre deosebire de lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane – situație reglementată expres la alin.(5) art.264 C.pen. al RM. Deci, în lipsa unei circumstanțe care ar agrava răspunderea penală pentru cauzarea din imprudență a unei vătămări sănătății de același grad la două sau mai multe persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, situația de referință ar trebui să atragă răspunderea penală pentru concurs de infracțiuni.

O situație similară urmează a fi aplicată și în cazul în care la diferite persoane fie se provoacă din imprudență vătămări sănătății de diferit grad, fie este lipsită de viață din imprudență persoana ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. Esența circumstanțelor agravante constă în faptul că componenta calificată absoarbe și componenta de bază, însă, în situația infracțiunilor prevăzute la art.264 C.pen. al RM, alin.(3) lit.a) și lit.b), nu constituie componente calificate în raport cu componenta prevăzută la alin.(1) art.264 C.pen. al RM, ci constituie modalități distincte de comitere a infracțiunii, deci componente de bază, care la

rândul lor au propriile lor circumstanțe agravante, și nu conțin, nu absorb componența de infracțiune prevăzută la alin.(1) art.264 C.pen. al RM, decât în situația când uneia și aceleiași persoane i se produc ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier fie vătămări sănătății de diferit grad, fie vătămări sănătății urmate și de lipsirea de viață din imprudență a acesteia. Doar în atare situație calificarea infracțiunii în baza alin.(3) lit.a) sau lit.b) în raport cu această victimă nu va implica și calificarea în baza alin.(1) art.264 C.pen. al RM. De altfel, cauzarea fie vătămarilor sănătății de diferit grad diferitor persoane, fie lipsirea de viață a uneia din ele, iar altora cauzarea vătămarilor sănătății de diferit grad ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să atragă obligator calificarea faptelor în baza unui concurs de infracțiuni, apreciindu-se fapta în raport cu fiecare victimă separat. Aceasta se datorează inclusiv faptului că sănătatea și viața unei persoane nu poate conține, nu poate absorbi sănătatea și viața unei alte persoane. Aceste valori sociale sunt personale și inalienabile, nu se pot împrumuta, nu pot constitui obiecte de schimb, nu se pot extinde și asupra unei alte persoane, și nu poate decesul sau vătămarea gravă a sănătății cauzate din imprudență unei persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier să conțină, să absoarbă și vătămarea medie sau gravă a sănătății ori decesul cauzate din imprudență unei alte persoane ca rezultat al aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier.

Deși alin.(1) art.380 C.contr. al RM stabilește că nimeni nu poate fi urmărit sau sancționat de mai multe ori pentru aceeași faptă, iar alin.(2) art.7 C.pen al RM stabilește că nimeni nu poate fi supus de două ori urmăririi penale și pedepsei penale pentru una și aceeași faptă, realitatea obiectivă ne demonstrează, fără dubii, că este imperativă aplicarea răspunderii prevăzute de lege pentru toate faptele ilegale calificate de lege ca contravenții/infracțiuni.

Art.33 alin.(4) C.pen. al RM definește situația când persoana săvârșește o acțiune (inacțiune) care întrunește elemente a mai multor infracțiuni ca fiind concurs ideal.

Conform variantei actuale și în vigoare a art.264 C.pen. al RM, în cazul încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat din imprudență fie vătămări medii sau grave a sănătății mai multor persoane, fie vătămări medii sau grave a sănătății unei sau unor persoane și lipsirea de viață din imprudență a unei alte persoane, ar trebui aplicată răspunderea penală pentru concurs ideal de infracțiuni.

Totodată, este necesar de menționat că situațiile din realitatea obiectivă, reflectate în prezenta lucrare prin exemple din practica judiciară, ne demonstrează că de multe ori ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se provoacă victimelor din imprudență vătămări sănătății de grad diferit care cad sub incidența atât a C.pen. al RM, cât și a C.contr. al RM. Soluția corectă în asemenea caz ar fi calificarea acțiunilor făptuitorului în raport cu fiecare

victimă, ceea ce ar implica calificarea juridică în baza unui concurs ideal dintre infracțiune și contravenție. Însă art.441 C.contr. al RM nu admite o atare variantă de încadrare juridică. Alin.(1) lit.e) al aceluiași articol stipulează că procesul contravențional nu poate fi pornit, iar dacă a fost pornit, nu poate fi efectuat și va fi încetat în cazurile în care pentru același fapt este pornită urmărire penală. Instituția concursului ideal dintre o contravenție și o infracțiune nu este nici prevăzută, nici definită de legislația în vigoare. Doctrina penală precum și practica judiciară recunoaște doar situațiile de concurs real dintre infracțiuni și contravenții, situații care își găsesc reflectarea și în practica de transpunere în viață a normelor de drept.

Situația dată, conform regulilor existente și statuate, impune organele care aplică dreptul să încadreze juridic această faptă doar în baza unui singur act normativ, deși situația reală întâmplată în realitatea obiectivă, multitudinea, natura și gradul diferit al urmărilor prejudiciabile, numărul victimelor dictează o cu totul altă calificare juridică. Actualele practici de calificare juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a celor de vătămare a sănătății, fie de lipsire de viață a persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nici pe departe nu asigură satisfacția procesuală a victimelor acestor fapte ilegale atât din punctul de vedere al tragerii la răspundere penală sau contravențională a făptuitorului, cât și din perspectiva aprecierii și stabilirii calității procesuale a victimelor acestor fapte, precum și din considerentul despăgubirii corespunzătoare a acestora.

Discordanța în interpretarea și aplicarea neuniformă a prevederilor legale în acest domeniu scoate în evidență un șir de probleme care trebuie să fie soluționate și elucidate suficient în literatura juridică de specialitate și să constituie teme de cercetare științifică.

În această ordine de idei, considerăm că soluția rezolvării tuturor acestor disensiuni va sta în identificarea naturii juridice și în legiferarea distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție sau ca infracțiune contra siguranței traficului rutier cu conținut formal, iar a faptelor de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții contra sănătății persoanei, și a faptelor de vătămare medie și gravă a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei.

Aceste intervenții, pe care cineva le poate evalua ca fiind revoluționare, le considerăm imperative pentru legislația actuală, deoarece abordările doctrinare deviate și aplicarea axiomatică a regulilor și practicilor existente la calificarea faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, nu mai

poate fi tolerată. Prea importante sunt valorile sociale care suferă în urma acestor calificări și interpretări eronate ale prevederilor legale, iar modificările esențiale la care urmează a fi supuse legislația în vigoare, practica și doctrina juridică doar vor îmbunătăți situația în această materie.

Nu excludem și alte modificări esențiale ale practicii și doctrinei juridice și cu referire la alte entități juridice, care vor fi condiționate de concluziile și propunerile făcute în prezentul studiu, însă implementarea lor doar va îmbunătăți cadrul legislativ și vor aduce o nouă doză de claritate în materia interpretării și transpunerii în viață a normelor de drept.

2.2. Determinarea naturii juridice a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier

Orice societate există și evoluează pe baza unor reguli de conduită protejate de norme morale, de tradiții, de obiceiuri și de norme juridice. Toate acestea formează un sistem unitar ce reglementează raporturile sociale și relațiile ce se desfășoară în jurul lor. În cadrul acestui sistem ce guvernează comportamentul în societate un rol important îl au normele juridice care impun membrilor societății un anumit comportament în raporturile pe care aceștia le stabilesc cu semenii lor sau cu organismele sociale și a căror încălcare atrage după sine o anumită formă de răspundere juridică: penală, contravențională, civilă, de dreptul mediului, disciplinară.

Regulile de siguranță a traficului rutier constituie, de asemenea, o parte integrantă în cadrul regulilor de comportament în societate și contribuie în mod nemijlocit la asigurarea unui climat lipsit de primejdii pe drumurile publice în desfășurarea traficului rutier pentru toți membrii comunității. Aceste reguli sunt opozabile pentru toți participanții la traficul rutier în virtutea actelor normative care le consfințesc și le impun membrilor societății ca fiind imperative. Încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier constituie abateri inadmisibile într-o societate democratică și necesită a fi prevenite, combătute și sancționate în modul prevăzut de actele normative și față de acestea trebuie manifestată toleranța „zero”.

Societatea este în drept să se apere și să ia măsuri, prin organele de stat specializate, față de orice persoană care încalcă regulile de conviețuire socială protejate prin normele de drept.

Orice încălcare (nerespectare) a normelor juridice atrage după sine răspunderea juridică a persoanei care a săvârșit-o, ce diferă în funcție de natura juridică a faptei prejudiciabile săvârșite, de natura juridică a normei care interzice sau prescrie această faptă, de caracteristica și importanța valorilor sociale protejate, de pericolul social al faptei etc.

Formele răspunderii juridice decurg în mod obiectiv din săvârșirea unei fapte ilicite, care naște dreptul statului de a aplica sancțiunea prevăzută de norma juridică încălcată și obligația

făptuitorului de a suporta consecințele faptei comise.

Fiecare încălcare a normelor juridice pune în pericol sau lezează o anumită valoare socială, aduce atingere unor relații sociale sau interese ocrotite de ele. În funcție de pericolul social al acestor încălcări și de natura relațiilor și intereselor lezate, faptele ilicite se clasifică în: infracțiuni, contravenții, delikte, abateri disciplinare etc. Legislația în vigoare a Republicii Moldova prevede răspunderea juridică pentru asemenea abateri în acte normative distincte precum C.pen. al RM, C.contr. al RM, C.civil al RM, C.muncii al RM ș.a.

De exemplu, Codul penal francez clasifică faptele (infracțiunile) penale în funcție de gravitatea lor în crime, delikte și contravenții [31].

Fapta juridică generatoare de răspundere contravențională se numește „contravenție”, care este un fenomen complex având următoarele aspecte: material, uman, social, moral-politic și juridic [34, p. 12], iar cea care atrage după sine aplicarea răspunderii penale constituie „infracțiune”.

CtEDO, în Hotărârea pe cauza *Zolotukhin vs. Rusia* din 10.02.2009, a reiterat faptul că sfera definită „contravențională” în sistemul de drept al Rusiei ca și în alte sisteme similare (cum este și cel din Republica Moldova) cuprinde anumite infracțiuni care au conotație penală, dar sunt prea banale pentru a fi reglementate de dreptul și procedura penală [39].

Astfel, învinuirea de săvârșirea unei contravenții echivalează cu o acuzație în materie penală în sensul art.6 din CEDO (a se vedea Hotărârea CtEDO *Ziliberberg vs. Moldova* din 1 februarie 2005 §29-35 [40], Hotărârea CtEDO *Guțu vs. Moldova* din 7 iunie 2007 §51 [37]). Ținând cont de faptul că standardele CtEDO în materie penală sunt aplicabile și în sfera definită „contravențională” în sistemul de drept al Republicii Moldova, menționăm că doar cadrul legislativ național delimitează faptele prejudiciabile în infracțiuni și contravenții, CtEDO apreciindu-le ca fiind situații ce necesită a fi examinate pe poziție de egalitate, iar în procesul contravențional să fie aplicabile standardele prevăzute pentru procesul penal.

Determinarea naturii juridice a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, în sensul că aceasta reprezintă o infracțiune sau o contravenție, precum și în sensul că aceasta reprezintă o infracțiune din domeniul transporturilor sau o infracțiune contra vieții și sănătății în cazul în care ca rezultat al acesteia s-au mai produs din imprudență și vătămări ale sănătății sau lipsirea de viață a persoanei, în contextul legislației naționale, are o importanță deosebită.

După cum am menționat anterior, prin conținutul legal al incriminărilor privind siguranța traficului rutier și privind viața și sănătatea persoanei prejudiciate ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, legiuitorul atât în C.pen., cât și în C.contr. al RM a admis utilizarea unor expresii și chiar modalități de înfăptuire a anumitor infracțiuni/contravenții care nu numai că nu aduc un plus de garanție, de siguranță în traficul rutier, ba chiar mai mult,

conduc la o interpretare neunitară a normei de incriminare și la crearea unei practici judiciare diferite pentru aceleași situații de fapt.

Drept exemplu în acest sens putem menționa următoarele cazuri din practica judiciară: „*Inculpatul X, la data de 31.03.2016 aproximativ la ora 09.20 deplasându-se pe bicicleta de model „Spirit”, pe str. Kiev nr.4, din direcția str. Bogdan Voievod spre str. Tudor Vladimirescu mun. Chișinău, manifestând neatenție față de trafic și încredere exagerată în sine, a încălcat cerințele RCR, și anume: prevederile pct.109 alin.(1) al RCR, potrivit căruia „conducătorii de biciclete, ciclomotoare, vehicule cu tracțiune animală, călăreții trebuie să circule pe drumul public numai într-un singur rând, menținând în timpul deplasării, în raport cu marginea din dreapta a carosabilului, un interval nu mai mare de 1 m, fiind îmbrăcați în vestă de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizantă”, precum și cerințele marcajului rutier 1.14.1 „trecere pentru pietoni” al RCR, iar drept urmare a încălcărilor în cauză, la trecerea pentru pietoni, a tamponat pietonul Y, care traversa regulamentar strada la trecerea cu circulația dirijată pentru pietoni de la dreapta spre stânga, relativ deplasării bicicletei. În urma impactului, pietonului Y i-au fost provocate potrivit raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 28.04.2016, „traumă cranio-cerebrală închisă, manifestată prin contuzia cerebrală, fractura osului occipital pe dreapta cu implicarea ambelor lamele, care prezintă pericol pentru viață și se califică drept vătămare gravă”. Astfel, prin acțiunile sale, X a săvârșit infracțiunea prevăzută de art.269 Cod penal – încălcarea de către alt participant la trafic a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, acțiuni ce au provocat urmările indicate în art.264 C.pen al RM, adică vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății” [66].*

Astfel, instanța de judecată a încadrat acțiunile făptuitorului în baza art.269 C.pen. al RM, adică „încălcarea de către pasager, pieton sau alt participant la trafic a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.264, identificând în biciclist un alt participant la trafic, ca subiect obligat să respecte regulile de siguranță a traficului rutier, ca în cazul asemănător, ce urmează, instanța de judecată să încadreze juridic cu totul altfel acțiunile făptuitorului: „*Inculpatul X., la data de 11 iulie 2010, aproximativ la orele 19.00, deplasându-se cu bicicleta prin parcul Valea Trandafirilor în mun. Chișinău, din imprudență a tamponat-o pe Y, în urma impactului ultima s-a ales, conform raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 15 septembrie 2010, cu vătămări corporale sub formă de traumă cranio-cerebrală deschisă severă manifestată prin fractura osului frontal și masivului facial; hemopansinuită posttraumatică, subluxație Ch1 spre stânga posttraumatică, hemoragie subarahnoidiană, edem cu excoriații multiple ale feței, plăgi contuze ale capului și feței, care prezintă pericol pentru viață și în baza acestui criteriu se califică drept vătămări corporale*

grave. Organul de urmărire penală a calificat acțiunile lui X în baza art.157 C.pen. al RM, ca vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență.” [65].

Instanța de judecată, în situația faptică descrisă mai sus, a calificat fapta infracțională a biciclistului în baza art.157 C.pen. al RM, adică drept vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență.

Analiza acestor două studii de caz preluate din practica judiciară ne demonstrează că instanțele de judecată admit aplicarea răspunderii pentru aceeași faptă prejudiciabilă în baza unor infracțiuni diferite care au o natură juridică distinctă, obiecte distincte de atentare, fapt datorat imperfecțiunii legii penale și neglijării regulilor fundamentale de calificare juridică a unei infracțiuni.

Lipsa unei distincții evidente dintre fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier generează un șir de probleme care apar în procesul de aplicare a răspunderii contravenționale/penale pentru aceste fapte, situație care se datorează, în primul rând, existenței în două acte normative distincte (C.contr. al RM și C.pen. al RM) care prevăd două tipuri de răspundere juridică diferită a răspunderii pentru una și aceeași faptă: „încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier”, chiar dacă aceasta este prezentată sub diferite noțiuni mai mult sau mai puțin cuprinzătoare, însă, în esență, voința legiuitorului fiind cea de a reflecta prin acestea una și aceeași faptă săvârșită de unii și aceiași făptuitori numiți conducători de vehicul în cazul art.242 C.contr. al RM sau conducători ai mijlocului de transport în cazul art.264 C.pen. al RM, noțiuni care, la fel, nu coincid după conținut și întinderea lor de reglementare; pieton, pasager, alt participant la trafic în cazul art.269 C.pen. al RM.

Practica judiciară existentă, care reflectă de fapt situațiile din realitatea obiectivă, ne demonstrează că de multe ori, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, se provoacă victimelor din imprudență fie vătămări sănătății de grad diferit, fie chiar lipsirea de viață, care cad sub incidența atât a C.pen. al RM, cât și a C.contr. al RM. Soluția corectă în asemenea caz ar fi calificarea acțiunilor făptuitorului în raport cu fiecare victimă, ceea ce ar implica calificarea juridică în baza unui concurs ideal dintre infracțiune și contravenție. Însă art.441 C.contr. al RM nu admite o atare variantă de încadrare juridică. Alin.(1) lit.e) al aceluiași articol stipulează că procesul contravențional nu poate fi pornit, iar dacă a fost pornit, nu poate fi efectuat și va fi încetat în cazurile în care pentru același fapt este pornită urmărirea penală.

Instituția concursului ideal dintre o contravenție și o infracțiune nu este nici prevăzută, nici definită de legislația în vigoare. Doctrina penală și practica judiciară recunosc doar situațiile de concurs real dintre infracțiuni și contravenții, situații care își găsesc reflectarea și în practica de transpunere în viață a normelor de drept.

Un exemplu în acest sens ar putea servi următorul caz din practica judiciară: „*Inculpatul X, fiind deținător al permisului de conducere de categoria „B,C,D,E”, la data de 12 martie 2017, aproximativ ora 20.20 min., aflându-se la volanul microbuzului de model „Mercedes 311 CDI” cu n/î XX și deplasându-se pe str. Chișinăului, Cricova, mun. Chișinău, ajungând în preajma imobilului nr.44, manifestând neatenție față de trafic și încredere exagerată în sine, a încălcat cerințele RCR, Anexa nr.1 la Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009, și anume: prevederile pct.3 al RCR în conformitate cu care „participanții la trafic sunt obligați să respecte regulile de circulație, semnificația mijloacelor și prin acțiunile lor să nu cauzeze prejudicii altor participanți la trafic, să nu-i expună pericolului”, prevederile pct.10 alin.(1) lit.b) al RCR, în conformitate cu care, „persoana care conduce un vehicul trebuie: ...b) să posede cunoștințe și să execute cerințele RCR, precum și să posede dexteritatea necesară de a conduce în siguranță vehiculul pe drum, prevederile pct.45 al RCR în conformitate cu care „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: a) starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția; b) dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; c) starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; d) situația rutieră”; iar drept urmare a încălcărilor enunțate mai sus nu a făcut față conducerii mijlocului de transport, nu a apreciat corect situația rutieră, nu a ținut cont de dexteritate în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase și ca urmare a pierdut controlul volanului și s-a tamponat în obstacol, în copac, iar prin inerție, autovehiculul a fost proiectat în gardul de cărămidă. În consecință, în urma impactului, pasagerului de pe bancheta din față Y1, conform raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 11.04.2017, i-au fost provocate leziuni corporale sub formă de „**edem moderat în regiunea antebrațului drept, care a fost cauzat în urma acțiunii traumatice a unui obiect contondent dur sau la lovire de acesta, posibil în timpul și circumstanțele indicate, ce se califică drept vătămare neînsemnată**”; pasagerului de pe bancheta din spate Y2, conform raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 26.04.2017, i-au fost provocate leziuni corporale sub formă de „**fractura oaselor nazale, plagă în regiunea feței, care au fost cauzate în urma acțiunii traumatice a unui obiect dur, posibil în timpul și circumstanțele indicate, condiționează dereglarea sănătății de scurtă durată și în baza acestui criteriu se califică drept vătămare ușoară**”; pasagerului de pe bancheta din spate Y3, conform raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 12.04.2017, i-au fost provocate leziuni corporale sub formă de „**traumă cranio-cerebrală închisă manifestată prin comoție cerebrală, plagă contuză în regiunea buzei superioare, fractură coronară totală a dinților 11.12, care condiționează dereglarea sănătății de scurtă durată și în baza acestui criteriu se califică drept vătămare ușoară**”; pasagerului de pe*

bancheta din spate Y4, conform raportului de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 25.04.2017, i-au fost provocate leziuni corporale sub formă de „fractura polului inferior al rotulei stânga fără deplasare, plagă contuză la nivelul gambei stânga, care au fost cauzate în urma acțiunii traumatice a unui obiect contondent dur sau la lovire de un astfel de obiect, posibil în timpul și circumstanțele indicate, condiționează dereglarea sănătății de lungă durată și în baza acestui criteriu se califică drept vătămare medie. Instanța de judecată l-a recunoscut vinovat pe X de săvârșirea infracțiunii prevăzute de art.264 alin.(1) C.pen. al RM și i-a stabilit o pedeapsă sub formă de amendă în mărime de 500 (cinci sute) unități convenționale, fără privarea de dreptul de a conduce mijloacele de transport” [67].

Făcând o analiză a acestui studiu de caz, constatăm că instanța de judecată a calificat acțiunile făptuitorului în baza art.264 alin.(1) C.pen. al RM, doar ca infracțiune, și anume cea de „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcarea ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății”, fără a invoca o calificare suplimentară și în baza art.242 C.contr. al RM „Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu cauzarea de vătămări corporale ușoare victimei sau cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri”, fapt necesar datorită imperativului de a da o apreciere juridică a faptei prejudiciabile și în raport cu celelalte victime, care nu au suferit vătămări medii ale sănătății, ci doar vătămări neînsemnate și ușoare ale sănătății.

În situația de față, vătămarea sănătății de diferit grad a patru victime, prezența în două acte normative separate a răspunderii juridice distincte pentru provocarea acestor vătămări sănătății de grad diferit și lipsa unui cadru legislativ care ar prevedea posibilitatea aplicării răspunderii pentru cauzarea uneia și aceeași vătămare a sănătății față de două sau mai multe persoane impune ca fiind imperativă calificarea acestor fapte în baza unui concurs dintre infracțiune și contravenție.

Însă, conform regulilor existente și statuate, care se aplică axiomatic, se impune organelor de drept să încadreze juridic această faptă doar în baza unui singur act normativ, deși situația reală întâmplată în realitatea obiectivă, multitudinea, natura și gradul diferit al urmărilor prejudiciabile, numărul victimelor dictează o cu totul altă calificare juridică. Actualele practici de calificare juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a celor de vătămare a sănătății ori de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nici pe departe nu asigură satisfacția procesuală a victimelor acestor fapte ilegale atât din punctul de vedere al examinării efective a situației de fapt urmată de tragerea la răspundere penală sau contravențională a făptuitorului, cât și din

perspectiva aprecierii și stabilirii calității procesuale a victimelor acestor fapte, precum și din considerentul despăgubirii corespunzătoare a acestora.

Un alt exemplu din practica judiciară, care ne demonstrează, de asemenea, că regulile și practicile aplicate în momentul de față nu asigură o calificare justă a faptelor prejudiciabile ce constituie obiectul nostru de studiu, este următorul studiu de caz: *„La data de 04.04.2017, aproximativ la ora 17.20 min., conducătorul auto X, conducând autoturismul de model „Volkswagen Passat” cu numerele de înmatriculare xxx zzz, avându-l în calitate de pasager în habitacul automobilului pe cet. Y, care se afla pe bancheta pasagerului din față, se deplasa în mun. Chișinău pe șos. Hâncești din direcția str. Miorița în direcția str. Sihastrului din mun. Chișinău.*

În timpul deplasării pe strada indicată, ajungând în regiunea blocului administrativ al Ministerului Apărării R. Moldova, nu a manifestat prudență sporită la trafic, nu a ținut cont de totalitatea factorilor ce caracterizează condițiile rutiere, intensitatea și nivelul de organizare a traficului rutier, de care trebuie să țină cont fiecare conducător la determinarea vitezei, benzii de circulație și modalității de conducere a vehiculului, încălcând prin aceasta cerințele pct.45 (1) și (2) al RCR, conform căruia „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: a) starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția; b) dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; c) starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; d) situația rutieră; iar în cazul în care apar obstacole ce pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească pentru a nu pune în pericol siguranța traficului”, conducea automobilul cu viteză sporită pentru acel sector de drum, încălcând prin aceasta și prevederile pct.47. 1) lit. a) din RCR, care indică „limitele maxime de viteză a vehiculelor pe drumurile publice, în localități sunt 50 km/h...”, la fel a încălcat și cerințele pct.10 (1) lit. b) al RCR care prevede că „persoana care conduce un vehicul trebuie să posede cunoștințe și să execute cerințele RCR, precum și să posede dexteritatea necesară de a conduce în siguranță vehiculul pe drum” și ca urmare, la apariția obstacolului pe carosabil și ca consecință a vitezei excesive a pierdut controlul conducerii automobilului și ca rezultat cu partea frontală față stângă a automobilului pe care îl conducea a comis tamponarea în partea din spate dreapta a autoturismului de model „Honda CRV” cu numerele de înmatriculare xxx zzz, condus de cet. Z, care se afla în deplasare în aceeași direcție pe banda a doua și a preselectat direcția de deplasare pe prima bandă.

În urma accidentului în traficul rutier, mijloacele de transport indicate au fost tehnic deteriorate, iar pasagerul din habitacul automobilului „Volkswagen Passat” Y, potrivit concluziei indicate în raportul de expertiză medico-legală nr.xxx/D din 27.04.2017, „s-a ales cu

leziuni corporale medii sub formă de fractură metafizară distală a ambelor oase ale antebrațului, cu angularea fragmentelor”. Astfel, prin acțiunile sale, X a comis încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății, adică a comis o infracțiune prevăzută la art.264 alin.(1) C.pen. al RM” [70].

Făcând o analiză a studiului de caz descris mai sus, a cauzei penale și a hotărârii instanței de judecată pe seama acestei spețe, am ajuns la concluzia că organul de urmărire penală și instanța de judecată nu au ținut cont de faptul că în urma accidentului în traficul rutier, ambele mijloace de transport au fost tehnic deteriorate, ceea ce înseamnă că, în raport cu persoana Z, inculpatul X a săvârșit contravenția prevăzută la art.242 C.contr. al RM alin.(2), și anume „Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri”, însă organul de urmărire penală și instanța de judecată au dat o apreciere juridică a situației de fapt doar în raport cu victima căreia i s-a cauzat din imprudență o vătămare medie a sănătății.

De altfel, C.pen. al RM nici nu prevede răspunderea penală pentru cauzarea daunelor materiale din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, iar art.264 C.pen. al RM nu absoarbe și urmările prejudiciabile sub forma daunelor materiale de nici o mărime, încă din anul 2005, odată cu operarea modificărilor corespunzătoare în legea penală prin legea pentru modificarea art.264 C.pen al RM nr.45-XVI din 21.04.2005 conform căreia în dispoziția alin.(1) textul „ori daune materiale în proporții mari” a fost exclus.

Cu atât mai mult, persoana Z, în situația de față, nici nu a fost recunoscută ca parte vătămată pe cauza penală intentată, ci a fost audiată doar ca martor, rămânând nesatisfăcută de examinarea cazului dat în raport cu daunele materiale suferite.

De fapt, calitatea specială a victimelor infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM îngustează cercul acestora doar la persoanele cărora, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, li s-au cauzat din imprudență, în funcție de modalitatea normativă concretă de săvârșire a infracțiunii:

- a) vătămarea medie a sănătății;
- b) vătămarea gravă a sănătății;
- c) decesul.

În această ordine de idei, persoanele cărora li s-a cauzat din imprudență, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fie vătămări ușoare sau neînsemnate sănătății,

fie daune materiale sub forma deteriorării neînsemnate sau considerabile a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri, nu pot constitui victime ale infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen. al RM, din mai multe considerente. În primul rând, vătămările neînsemnate sau ușoare ale sănătății suferite de o persoană nu pot fi absorbite de vătămările medii sau grave ale sănătății suferite de o altă persoană, ori de decesul unei alte persoane. În al doilea rând, cauzarea daunelor materiale sub forma deteriorărilor neînsemnate sau considerabile a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri unei persoane, *apriori* nu pot fi absorbite de art.264 C.pen. al RM.

Astfel, în atare situații, se impune calificarea distinctă a faptelor de vătămare a sănătății din imprudență de diferit grad și de lipsire de viață din imprudență și a faptelor de provocare din imprudență a daunelor materiale de diferit grad ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, ca infracțiuni și ca contravenții în concurs.

Continuând logica ideilor noastre, considerăm că soluția rezolvării tuturor acestor disensiuni va fi în identificarea naturii juridice și în legiferarea distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție sau ca infracțiune contra siguranței traficului rutier cu componentă formală în funcție de pericolul social al faptei concrete sub care se va manifesta aceasta, iar a faptelor de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții contra sănătății persoanei și, în fine, a faptelor de vătămare medie și gravă a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei.

Considerăm că anume această distingere legislativă va asigura doza de claritate necesară atât pentru teoria dreptului penal, cât și pentru stabilirea și soluționarea problemelor care apar în practica judiciară.

Cercetarea conținutului constitutiv al unei infracțiuni se realizează prin examinarea semnului principal al acesteia, și anume: fapta prejudiciabilă, act material de conduită interzis de legea penală. Pentru o mai bună înțelegere a materiei, dezvăluim că, sub aspect concret, fapta prejudiciabilă constă dintr-o manifestare exterioară a rezoluției infracționale, iar sub aspect abstract, aceasta reprezintă o activitate fizică prevăzută de textul normei care descrie infracțiunea, activitate desemnată de legiuitor fie printr-un cuvânt sau o anumită expresie, adică *verbum regens*. Conform dicționarului juridic, *verbum regens* (expr. lat. „verbul conducător”) reprezintă cuvântul sau expresia care arată în ce constă elementul material al unei infracțiuni. Examinarea *verbum regens* servește la deosebirea infracțiunilor continue (la care *verbum regens* exprimă o activitate de durată, de ex. a rămâne, a deține, a reține) de cele momentane sau

instantanee (la care *verbum regens* exprimă o activitate de moment, de ex. a lovi, a lua) [95].

Necesitatea clarificării semnificației acestor expresii este dictată, în primul rând, de faptul că terminologia utilizată atât în legea penală, cât și în cea contravențională, legi care sunt îmbibate cu dispoziții de blanchetă, – nu întotdeauna coincide cu cea din actele normative la care fac trimitere acestea. În al doilea rând, exigențele statului de drept și necesitatea respectării drepturilor omului reclamă legi de calitate, în care noțiunile să fie precise și cu același conținut în toate legile care fac parte dintr-un anumit domeniu de reglementare.

Atât jurisprudența Curții Constituționale a Republicii Moldova, care, de fapt, a conchis că o lege de calitate are menirea de a exclude posibilitatea incriminării și definirii infracțiunilor într-o formulă ambiguă și incertă, cât și CtEDO de nenumărate ori au statuat faptul că legiuitorul are obligația de a asigura definirea clară a oricărei infracțiuni prin lege în virtutea art.7 din CEDO, și că persoana este în drept să cunoască, în termeni foarte clari, ce acte și omisiuni sunt de natură să-i angajeze responsabilitatea penală (*cauza Kokkinakis vs. Grecia din 25 mai 1993* [38]) [41].

Principiile unanim recunoscute cum ar fi cel al legalității, al calității legii penale și cel al securității juridice impun legiuitorului obligația de a asigura calitatea legii penale și reclamă caracterul accesibil și predictibil al normelor juridico-penale.

După cum conchide pe bună dreptate autorul Giurgiu N., însuși principiul legalității incriminării pretinde legiuitorului adoptarea unor texte cât mai complete pentru a acoperi toate ipotezele de bază ale incriminării și cât mai precise pentru a servi la stabilirea comodă și exactă a sensului unor termeni sau expresii și la determinarea faptei fără echivoc a limitelor reale ale câmpului incriminării [36, p. 27].

Este indubitabil că de corectitudinea formulării noțiunilor în cadrul actului normativ depinde eficacitatea influențării juridice, precum și realizarea scopurilor urmărite de către legiuitor, aceasta datorându-se faptului că specificul definițiilor constă în aceea că ele reprezintă temelia, pivotul actelor normative [149, p. 190].

Cât privește textul legislativ, acesta nu trebuie să lase un spațiu de percepție atât de larg. În cadrul unui text legislativ, dimensiunile informației trebuie să fie precise, cu limite riguros trasate: ori de câte ori ar fi citit un astfel de text, el trebuie perceput în același mod. În vederea asigurării preciziei textului legislativ, este necesară, înainte de toate, acordarea unei atenții cuvenite următoarelor exigențe privind terminologia: claritatea; univocitatea; aprobarea practică; autoexplicabilitatea; economia exprimării; neutralitatea expresivă; lipsa încărcăturii semantice suplimentare a termenului, datorată unor factori socioculturali; respectarea regulii „o singură noțiune – un singur termen”; unitatea terminologiei aplicate pe parcursul întregii legislații sau a principalelor ei domenii; constanța terminologiei [104, p. 126-128].

În prezent, în legislația în vigoare care asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier, precum și în cea care prevede răspunderea juridică penală sau contravențională pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru vătămarea sănătății și lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nu se utilizează o noțiune unică cu referire la regulile care periclitează siguranța traficului rutier.

De altfel, utilizarea unor noțiuni diferite cu referire la unele și aceleași reguli de siguranță a traficului rutier în diferite acte legislative denaturează și esența juridică a faptei de încălcare a acestor reguli, iar prin aceasta, se știrbește din caracterul precis, univoc și clar al legii care interzice asemenea fapte sub amenințarea aplicării unei sancțiuni corespunzătoare pericolului social al acestora.

În această ordine de idei, considerăm că în parcursul nostru științific asupra subiectului supus investigării, clarificarea și statuarea conceptului de regulă de siguranță a traficului rutier va contribui în mod direct și la determinarea esenței și naturii juridice a faptei de încălcare a acestor reguli, concept pe care îl considerăm ca fiind reușit atât din punctul de vedere al simplificării practicii de transpunere în viață a normelor de drept, cât și din perspectiva asigurării unei doze de exactitate, simplitate și concizie a normelor în lege.

Susținem că doza de claritate pe care considerăm că o vom aduce prin stabilirea conceptului de regulă de siguranță a traficului rutier va contribui esențial la minimalizarea activității legislative spontane și nesistemice ulterioare, precum și va spori nivelul de coerență și calitate a legislației în vigoare, iar utilizarea lui în activitatea de legiferare va conduce la elaborarea unor legi eficiente ca formă și reușite ca conținut.

Conform Dicționarului juridic penal [3, p. 260], siguranța circulației reprezintă asigurarea bunei funcționări a mijloacelor de transport și a traficului pe căile de transport pentru a preveni producerea de prejudicii persoanelor și bunurilor, siguranța circulației pe drumurile publice făcând parte din siguranța circulației tuturor tipurilor de transporturi.

În conformitate cu prevederile Legii cu privire la siguranța traficului rutier [50], traficul rutier reprezintă un sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale. Acest sistem complex aflat într-o permanentă dinamică nu poate fi static după natura sa, ci se desfășoară în anumite condiții stabilite, reglementate, bine determinate și nicidecum nu haotic, sau anarhic. Doar respectarea cu strictețe a acestor condiții prestabilite va asigura traficului rutier doza de siguranță necesară.

Aceeași lege definește siguranța traficului rutier ca fiind o stare de lucruri în traficul rutier care reflectă gradul de protecție a participanților la trafic împotriva accidentelor și consecințelor

acestora. Această stare de lucruri, la fel, nu are un caracter static, din cauza faptului că zilnic se săvârșesc abateri de la condițiile prestabilite care asigură siguranța traficului rutier prin diferite încălcări ale regulilor de comportament, fie al participanților la traficul rutier, fie al altor subiecți în a căror atribuții intră asigurarea securității traficului rutier.

Este de menționat că aceste reguli de comportament în traficul rutier în diferite acte normative sunt denumite cu noțiuni diferite, iar esența acestora și expansiunea lor juridică nu întotdeauna este înțeleasă de către destinatarii legii.

Astfel, Legea privind siguranța traficului rutier [50] numește aceste reguli cu următoarele noțiuni: „reguli din domeniul siguranței traficului rutier”, „reguli de circulație pe drumurile publice”, „reguli privind siguranța traficului rutier și protecția mediului”, „reguli privind circulația vehiculelor”.

Regulamentul circulației rutiere [43] numește regulile de comportament ale participanților la traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de circulație”, „reguli ce asigură circulația rutieră”, „reguli de conducere preventivă”, „reguli pentru circulația vehiculelor”, „reguli privind circulația vehiculelor”, „reguli ce determină circulația”, „standarde ce țin de siguranța traficului rutier”, „norme tehnice de exploatare”.

Totodată, faptele prejudiciabile care atentează la siguranța traficului rutier și la viața și sănătatea persoanei săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier își găsesc sediul de incriminare în momentul de față în cadrul Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM intitulat generic „Infrațiuni în domeniul transporturilor”, și anume în grupul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier din care fac parte infracțiunile contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier de către conducătorul de vehicul și infracțiunile contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de respectarea obligațiilor în vederea asigurării siguranței traficului rutier de către persoanele responsabile în acest sens, altele decât conducătorul de vehicul.

La categoria acestor infracțiuni legiuitorul a atribuit următoarele infracțiuni: „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare” – alin.(1) art.264/1 C.pen. al RM; „Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264 – alin.(2) art.264/1 C.pen. al RM; „Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului

de transport de la testarea alcoolscoptică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical – alin.(3) art.264/1 C.pen. al RM; „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

De asemenea, C.contr. al RM în Capitolul XIII intitulat generic „Contravenții în domeniul circulației rutiere” prevede răspunderea contravențională pentru un șir de contravenții care atentează la siguranța traficului rutier.

Astfel, C.contr. al RM [23] numește regulile de comportament al participanților la traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de exploatare a vehiculelor”, „reguli de înmatriculare sau de înregistrare de stat, de revizie tehnică a vehiculelor”, „reguli de amplasare a numărului de înmatriculare”, „reguli privind permisul de conducere”, „reguli de folosire a centurii de siguranță, a căștii de protecție, a vestei de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizantă, a sistemului de reținere pentru copii”, „reguli privind convorbirile radiotelefonice”, „reguli de traversare a liniei de cale ferată”, „reguli de oprire și de acordare de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier”, „reguli de circulație în zonele rezidențiale”, „reguli de circulație rutieră”, „norme de conducere preventivă”, „reguli de circulație”, iar C.pen. al RM [26] numește regulile de comportament al participanților la traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de securitate a circulației mijloacelor de transport”, „reguli de exploatare a mijloacelor de transport”, „reguli de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației”, „reguli privind menținerea ordinii și securitatea circulației”.

Constatăm că aceste noțiuni nu sunt identice nici după conținut, nici după întinderea domeniului de reglementare pe care îl cuprind. De aceea, făcând o analiză a acestora, am dedus patru noțiuni esențiale a căror conținut ne interesează într-un mod principal, și anume:

- regulă de circulație în traficul rutier;
- regulă de exploatare a vehiculelor;
- regulă de siguranță a circulației în traficul rutier;
- regulă de siguranță a traficului rutier.

Menționăm din start că elucidarea acestor noțiuni o vom face doar cu referire la traficul rutier, exceptând domeniul circulației transporturilor feroviar, naval, aerian și prin conducte.

Astfel, *regula de circulație în traficul rutier* este o regulă de comportament al participantului la traficul rutier care stabilește drepturi, dar și îndatoriri, obligații pentru participanții la traficul rutier, care sunt expres prevăzute de RCR, și a căror respectare este

impusă tuturor celor care participă la traficul rutier. În procesul său dinamic, traficul rutier este condiționat de respectarea acestor reguli pentru a se desfășura în deplină siguranță.

Drept exemplu de încălcare a unei reguli de circulație în traficul rutier ne poate servi următorul caz din practica judiciară: „La 23 decembrie 2016, aproximativ la ora 18.20, inculpatul X conducea autoturismul de model „Mitsubishi Colt”, cu n.î. xxx, și se deplasa pe str. Muncești, din direcția str. Băcioii Noi, în direcția str. Aeroportul Vechi, mun. Chișinău. În timpul deplasării, ajungând pe un sector de drum fără iluminare, în preajma imobilului nr.728, inculpatul X n-a manifestat prudență sporită la trafic, n-a ținut permanent seama de totalitatea factorilor ce caracterizau condițiile rutiere, intensitatea și nivelul de organizare a traficului rutier, de care trebuie să țină cont fiecare conducător la determinarea vitezei necesare deplasării în siguranță, n-a apreciat corect situația rutieră, în care se afla autovehiculul la momentul respectiv, nu a adaptat o viteză corespunzătoare condițiilor de drum, care i-ar garanta securitatea circulației, încălcând prin aceasta prevederile pct.45 subpunctul 1) Regulamentul circulației rutiere, potrivit căruia „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: a) starea psihofiziologică ce influențează atenția sau reacția; b) dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; c) starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii; d) condițiile rutiere; e) situația rutieră” și subpunctul 2) același punct, potrivit căruia „în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească pentru a nu pune în pericol siguranța traficului”, pct. 3 același Regulament, potrivit căruia „participanții la trafic sunt obligați să respecte regulile de circulație, semnificația mijloacelor de semnalizare rutieră, semnalele și indicațiile agentului de circulație, condițiile tehnice ale prezentului Regulament și prin acțiunile lor să nu cauzeze prejudicii altor participanți la trafic, să nu-i expună pericolului, precum și să nu creeze neîntemeiat obstacole circulației care ar depăși pe acele care sunt provocate de circumstanțe iminente” și a încălcat cerințele art. 22 alin.(4) Legea privind siguranța traficului rutier, nr. 131-XVI din 07 iunie 2007, conform căruia „participanții la trafic sunt obligați să manifeste un comportament care să asigure fluiditatea și siguranța traficului, să nu pericliteze siguranța unor alți participanți la trafic”, iar ca urmare a comis tamponarea pietonului Y, care traversa carosabilul de la stânga la dreapta relativ deplasării unității de transport, cauzându-i ultimului, conform Raportului de expertiză judiciară, nr. 26/D din 26 ianuarie 2017, „fractura liniară a bazei odontoidului fără deplasare; subluxarea articulației atlanto-axială, care au fost cauzate în urma hiperflexiei sau extensiei articulației vertebrelor cervicale; traumă cranio-cerebrală închisă manifestată prin contuzie cerebrală medie; fractură bimaleolară gambei

drepte cu dereglarea fragmentelor; fractura epimetafizei proximale gleznei drepte, care se califică ca vătămare gravă” [69].

Astfel, regulile încălcate de către făptuitorul din speța dată reprezintă reguli de circulație în traficul rutier și nu reprezintă, de exemplu, reguli de exploatare a vehiculelor.

Regula de exploatare a vehiculelor este regula impusă participantului la trafic în persoana conducătorului de vehicul ori persoanei responsabile de starea tehnică de exploatare a vehiculului, de a exploata vehiculul ori de a permite exploatarea în cadrul procesului de trafic rutier în deplină siguranță fără abatere de la normele ce asigură exploatarea acestuia, și în conformitate cu care vehiculul este admis în traficul rutier. Regulamentul circulației rutiere [43] obligă conducătorul de vehicul ca înainte de plecare să verifice starea tehnică a vehiculului și să o supravegheze pe parcurs, în special funcționarea sistemelor de direcție, de frânare, dispozitivelor de iluminare și semnalizare, iar în timpul deplasării să poarte centura de siguranță și să se asigure că și pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea.

Drept exemplu de încălcare a unei reguli de exploatare a vehiculului ne poate servi următorul caz din practica judiciară: *„Inculpatul X, la 01 aprilie 2017, aproximativ la ora 13 și 50 min., în timp ce se afla la volanul automobilului de model „Dacia Logan”, cu n/î xxx, în calitate de conducător auto la „xxx” taxi xxx, se deplasa pe str. 31 August 1989, mun. Chișinău, din direcția str. Petru Movilă spre str. S. Lazo, mun. Chișinău, ajungând în preajma imobilului nr.141 de pe str.31 August 1989, a oprit pentru îmbarcarea pasagerilor, iar după ce pe bancheta din față dreapta s-a așezat cet. Y1, iar pe portiera spate dreapta a urcat cet. Y2, urmând să se urce și cet. Y3, conducătorul auto manifestând neatenție la trafic, a ignorat cerințele „Regulamentului Circulației Rutiere”, Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009, și anume prevederile pct.14.) în conformitate cu care conducătorului de vehicul îi este interzis: să deschidă portierele vehiculului în timpul mersului sau să pornească de pe loc cu portierele deschise; repunând automobilul în mișcare, moment în care cet. Y3 abia urca prin portiera spate dreapta, acesta și-a pierdut echilibrul și a căzut jos. În consecință, cet. Y3 i-au fost cauzate conform raportului de expertiză judiciară nr.xxx din xxx, fractura metaepifizei proximale a humerusului drept cu echimoză la acest nivel, fractura maleolei laterale gleznei drepte cu edem al țesuturilor moi la acest nivel, excoriații ale țesuturilor moi la nivelul plantei drepte, vătămări care condiționează dereglarea sănătății de lungă durată și în baza acestui criteriu se califică drept vătămare medie” [68].*

Astfel, repunerea în mișcare a vehiculului fără luarea măsurilor necesare de precauție pentru a evita accidentul în traficul rutier manifestată prin pornirea acestuia cu portierele deschise constituie încălcare a unei reguli de exploatare a vehiculului.

De fapt, regulile de exploatare a vehiculelor sunt cuprinse în Secțiunea a 18-a „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor” din RCR, unde sunt nominalizate devierile de la normativele tehnice, în ale căror cazuri este interzisă exploatarea vehiculelor și un vehicul care nu corespunde acestor normative tehnice nu trebuie admis în traficul rutier, iar circulația cu un asemenea vehicul constituie o încălcare a regulilor de exploatare a acestuia. Spre deosebire de regulile de circulație în traficul rutier care pot fi încălcate doar în timpul circulației vehiculului, fie în timpul participării la traficul rutier în calitate de pieton, pasager sau alt participant la trafic, regula de exploatare a vehiculului poate fi încălcată și în timpul staționării vehiculului, și anume, de exemplu, prin 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 (regulă fixată la alin.(1) pct.71 RCR).

Faptul că regulile de circulație în traficul rutier pot fi încălcate doar de către participanții nemijlociți la traficul rutier în calitate de conducător de vehicul, pasager, pieton sau alt participant la trafic, iar în contextul infracțiunii prevăzute de art.264 C.pen. al RM și al contravenției prevăzute de art. 242 C.contr. al RM doar de către conducătorul de vehicul, nu trezește anumite dubii. Însă încălcarea regulilor de exploatare a vehiculelor este o abatere care poate fi săvârșită atât de conducătorul de vehicul ca fiind de neconceput decât în legătură cu conducerea de către acesta a vehiculului, cât și de o altă persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea corespunzătoare a vehiculelor, care pune în exploatare un vehicul cu defecte tehnice vădite sau altfel încalcă grav regulile de exploatare a vehiculului ce asigură siguranța traficului rutier, însă nu în legătură cu conducerea nemijlocită a vehiculului de către această persoană. Din atare considerente, este imperativ de a delimita infracțiunea prevăzută la art.264 C.pen. al RM de cea de la art.265 C.pen. al RM.

Astfel, constatăm că regulile de circulație în traficul rutier și regulile de exploatare a vehiculelor sunt stabilite în mod obligatoriu în cadrul unor acte normative, precum RCR, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009, Legea privind siguranța traficului rutier nr.131-XVI din 07.06.2007, acestea fiind principalele acte de referință pentru art.art.264, 265, 269 C.pen. al RM și art.242 C.contr. al RM, acestea fiind norme cu dispoziții de blanchetă care fac trimitere la aceste acte normative. Însă RCR și Legea privind siguranța traficului rutier cuprind atât regulile de circulației în traficul rutier și regulile de exploatare a vehiculelor, cât și alte reguli de siguranță a circulației în traficul rutier care nu neapărat vor fi de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a vehiculelor.

Deci, după întinderea sa, *regula de siguranță a circulației în traficul rutier* este o regulă

mai cuprinzătoare decât regula de circulație în traficul rutier și decât regula de exploatare a vehiculelor. Arealul mai larg al acesteia se datorează faptului că securitatea circulației în traficul rutier este asigurată nu doar prin respectarea regulilor de circulație în traficul rutier și a regulilor de exploatare a vehiculelor, ci și de respectarea altor reguli, obligații, îndatoriri, care nu sunt opozabile doar participanților la traficul rutier în calitate de conducător de vehicul, pieton, pasager sau alt participant la traficul rutier, ci unui cerc mai larg de subiecți cum ar fi:

- persoana responsabilă de exploatarea și starea tehnică a vehiculelor;
- persoana cu funcție de răspundere ori persoana care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală responsabilă de regimul de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor;
- persoana responsabilă de starea tehnică a căilor de comunicație, a instalațiilor de pe ele, a mijloacelor de telecomunicații sau de semnalizare ori a mijloacelor de transport;
- persoana responsabilă de menținerea ordinii și securitatea circulației;
- lucrătorul din transportul auto;
- persoane responsabile de amenajarea, întreținerea și exploatarea drumurilor publice, trecerilor la nivel cu calea ferată și altor construcții rutiere;
- persoane responsabile de executarea lucrărilor pe drum;
- persoana responsabilă de organizarea traficului rutier prin măsuri juridico-organizatorice și ingineresti de sistematizare, reglementare și dirijare a traficului rutier ș.a.

În această ordine de idei, în demersul de a determina natura juridică distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fundamentăm un concept nou, pe care îl vom utiliza în propunerile de *lege ferenda* ulterioare, și anume conceptul ***regulă de siguranță a traficului rutier***.

Propunem propria noțiune a *regulii de siguranță a traficului rutier*, prin care trebuie să înțelegem totalitatea regulilor de circulație în traficul rutier, a regulilor de exploatare a vehiculelor precum și a altor reguli de siguranță a circulației în traficul rutier care sunt expres stabilite de actele normative care reglementează și asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier, și sunt destinate să asigure desfășurarea în deplină siguranță a traficului rutier.

Susținem că anume această noțiune va cuprinde regulile existente în domeniul siguranței traficului rutier, iar fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, necesită o apreciere juridică distinctă, o legiferare separată și un tratament sancționator separat ca contravenții/infrațiuni contra siguranței

traficului rutier cu componentă formală, pe de o parte, și ca contravenții/infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, pe de altă parte.

Regulile de siguranță a traficului rutier sunt cuprinse în RCR și în Legea privind siguranța traficului rutier. Prezentul și în vigoare Regulament al circulației rutiere este cel aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 [43], care de la aprobarea lui a suferit numeroase modificări, ultima fiind datată la 20.08.2018, intervenții datorate dezvoltării vertiginoase a societății, a relațiilor sociale și a diversității situațiilor ce necesită o reglementare strictă. Siguranța traficului rutier apare ca o valoare care necesită a fi protejată prin instituirea de reguli, obligații, interdicții, drepturi ale tuturor participanților la traficul rutier, iar asigurarea protecției acestora va contribui și la protejarea vieții și sănătății persoanelor, a proprietății acestora și a mediului.

Ținând cont de conceptul propus, și anume de a utiliza o noțiune unică de regulă de siguranță a traficului rutier, susținem că fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier își conturează în acest context adevărata esență și natură juridică.

Instituirea unei răspunderi juridice pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier distincte de răspunderea juridică pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, se impune ca fiind imperativă. Acest fapt se datorează, în primul rând, logicii conform căreia aceste abateri constituie încălcări ale unei ordini administrative de organizare și de desfășurare în deplină siguranță a traficului rutier, iar admiterea lor trebuie să atragă după sine și răspunderea contravențională cuvenită și nu cea penală. Suntem de acord ca unele încălcări ale regulilor de siguranță a traficului rutier să fie calificate și sancționate penal ca infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor, și anume ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier, însă doar în varianta componentelor formale de infracțiune cum este art.264¹ C.pen. al RM „conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare”.

Faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care necesită a fi incriminate ca infracțiuni trebuie să le fie determinată natura juridică infracțională nu prin prisma consecințelor prejudiciabile negative cauzate, ci prin prisma însăși a pericolului social al acestora, prin săvârșirea lor ca faptă periculoasă, fără a aștepta încă producerea de consecințe sub forma vătămarilor sănătății ori lipsirea de viață săvârșite din imprudență. Siguranța traficului rutier reprezintă o valoare care are menirea de a proteja viața, sănătatea persoanei, mediul, patrimoniul și alte valori și relații sociale importante în cadrul unei comunități, iar cele mai periculoase fapte care atentează la siguranța traficului rutier necesită a fi incriminate la nivel de infracțiune de pericol, nu de infracțiune-rezultat.

Prea importante sunt valorile și relațiile sociale prejudiciate în urma încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier ca pentru sancționarea penală a acestora să așteptăm producerea de consecințe negative. Acestea trebuie prevenite, combătute, sancționate ca infracțiuni de pericol fără nici o întârziere.

În al doilea rând, determinarea naturii juridice a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție sau ca infracțiune nu trebuie făcută prin prisma urmărilor prejudiciabile cauzate și din considerentul că atunci când acestea survin din imprudență, ca rezultat al încălcării intenționate sau din imprudență a regulilor de siguranță a traficului rutier, făptuitorul nu este în stare de a le controla, acestea rămânând în afara atitudinii psihice a acestuia. Aceasta presupune că în situația săvârșirii încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, făptuitorul în persoana conducătorului de vehicul, de exemplu, scapă de sub control vehiculul care în virtutea legilor fizicii, inerției, vitezei, greutateii etc. nu mai poate fi stăpânit, și respectiv toate distrugerile și vătămrile pe care le va produce nu vor putea fi într-un oarecare mod controlate de făptuitor, nici sub forma lor, nici sub numărul sau nivelul de gravitate. Făptuitorul în atare situație nu poate prevedea caracterul vătămrilor sănătății, spre exemplu, ca să își poată ordona comportamentul în vederea neadmiterii cauzării vătămării sănătății de un anumit grad ori lipsirea de viață a persoanei, în vederea săvârșirii unei infracțiuni sau contravenții. Vehiculul scăpat de sub control poate trece într-o etapă când controlul asupra acestuia nu mai poate fi recuperat, aceasta fiind deja, conform legiților fizicii, peste putințele unui om. Practica judiciară cunoaște cazuri când urmările prejudiciabile survenite s-au datorat faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier de către însăși victima infracțiunii atunci când, de exemplu, aceasta circulând cu un ciclomotor fără a avea montată casca de protecție a fost accidentată de un automobil, fiindu-i cauzate vătămări grave ale sănătății care nu aveau să survină dacă aceasta avea montată casca de protecție.

În al treilea rând, determinarea naturii juridice a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier nu implică doar aprecierea acesteia ca fiind contravenție sau infracțiune, ci necesită și o distingere a acesteia de faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. Această clarificare se impune din cauza faptului că în prezent, în practica judiciară se tolerează aprecierea naturii și esenței juridice a faptei în funcție de atitudinea psihică a făptuitorului față de vătămrile sănătății sau față de lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fără a determina natura juridică însăși a faptelor de vătămare a sănătății sau de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Ideea conform căreia dacă vătămările sănătății sau decesul persoanei au fost cauzate din intenție, fapta urmează a fi calificată ca infracțiune contra vieții și sănătății persoanei, iar dacă acestea au fost cauzate din imprudență, fapta se califică drept infracțiune în domeniul transportului nu poate fi tolerată. În legătură cu această idee, am formulat un șir de întrebări pe care le adresăm deschis, însă vom propune și răspunsurile pe care le considerăm adevărate și adecvate necesităților și imperativelor unui stat de drept:

1. Se schimbă oare natura faptei prejudiciabile din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile a căror survenire acesta măcar nici nu o poate controla?

2. Se schimbă oare natura faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier soldată cu vătămarea medie sau gravă a sănătății ori cu decesul persoanei din imprudență în fapta de vătămare intenționată medie sau gravă a sănătății sau în omor intenționat din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile?

3. Se schimbă oare obiectul de atentare al faptei prejudiciabile din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile?

4. Dacă din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile, vătămarea intenționată medie sau gravă a sănătății sau omorul intenționat se califică drept infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, atunci pentru fapta intenționată de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier făptuitorul nu răspunde penal (sau contravențional)?

5. Atitudinea psihică intenționată a făptuitorului față de urmările prejudiciabile sub forma vătămării medii sau grave a sănătății sau lipirii de viață a persoanei face oare ca relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier să nu mai fie importante și atentarea asupra acestora să rămână nesancționată?

În compartimentele cuprinse în prezenta teză de doctorat vom oferi răspuns la aceste întrebări și vom susține că nu suntem de acord cu această regulă, stabilită axiomatic, din considerentul că forma de vinovăție diferită manifestată prin atitudinea psihică a făptuitorului față de urmările prejudiciabile nu poate schimba obiectul de atentare al unei anumite fapte prejudiciabile, și nicidecum nu poate schimba natura juridică a faptei. Forma de vinovăție nu poate transforma o faptă infracțională în altă faptă infracțională atâta timp cât ea se raportează la consecințele infracționale. Forma de vinovăție nu poate transforma o urmare prejudiciabilă în faptă infracțională sau o faptă infracțională în metodă de comitere a infracțiunii. Indiferent de forma de vinovăție a făptuitorului față de urmările prejudiciabile, acesta trebuie să poarte răspundere și pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier.

Situația existentă în momentul de față în practica judiciară și în tratările doctrinare cu privire la aplicarea răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier

care a cauzat vătămarea sănătății sau lipsirea de viață din imprudență este departe de a corespunde principiilor generale și speciale ale dreptului și realității juridice imperfecte și pline de ambiguități care duc la încălcarea flagrantă a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului care, nu de puține ori, conduc la condamnarea statului Republica Moldova de către CtEDO.

2.3. Determinarea naturii juridice a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

Pornind de la adevărul potrivit căruia dreptul persoanei la viață și sănătate este, alături de alte drepturi și libertăți, consacrat în Constituția RM [29] ca prerogativă sacră și inviolabilă a persoanei, și că aceste drepturi reprezintă pilonii fundamentali pe care se edifică o societate și își consolidează poziția individul ca atare, toate aceste valori necesită o protecție juridică deplină împotriva oricăror fapte antisociale comise atât cu intenție, cât și din imprudență, care pun în pericol, vatămă sau distrug în totalitate aceste valori indispensabile. Omul este valoarea socială cea mai de preț în societatea noastră, iar protecția juridică eficientă a acesteia nu poate fi asigurată decât prin sancționarea fără menajamente a tuturor celor care o periclitează.

Răspunderea contravențională și penală prevăzută în momentul de față în legislația în vigoare pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier este condiționată material, pentru unele din contravenții și anumite infracțiuni, de necesitatea survenirii urmărilor prejudiciabile sub forma vătămării ușoare a sănătății în cazul contravenției prevăzute la art.242 alin.(2) C.contr. al RM, și sub forma vătămării medii, vătămării grave sau lipsirii de viață a persoanei din imprudență la infracțiunile prevăzute de art.art.264, 264¹ alin.(2), 265, 269 C.pen. al RM.

De altfel, rolul normelor în care se regăsesc contravențiile și infracțiunile contra siguranței traficului rutier ca fiind ansamblul faptelor penale prin a căror incriminare și sancționare se ocrotește acea valoare socială reprezentată de siguranța traficului rutier, precum și scopul urmărit de către legiuitor, este de a reglementa și sancționa contravențional/penal aceste fapte prejudiciabile prin norme de incriminare, pe de o parte, iar pe de altă parte, de a preveni într-o măsură mai consistentă atât săvârșirea acestui gen de contravenții/infracțiuni, cât și a altora cu consecințe mult mai grave, cum ar fi contravențiile contra sănătății persoanei și infracțiunile contra vieții și sănătății persoanei. În literatura de specialitate se afirmă, pe bună dreptate, că aceste infracțiuni au fost și necesită a fi incriminate și sancționate ca o specie aparte a infracțiunilor de pericol denumite infracțiuni de „obstacol” [92, p. 1]. Incriminarea și sancționarea aspră a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier are menirea de a constitui acel „obstacol” care va împiedica săvârșirea altor infracțiuni mai grave ca rezultat

al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de către toți subiecții cărora regulile de siguranță a traficului rutier le sunt opozabile [73, p. 61].

Acest deziderat presupune luarea tuturor măsurilor necesare în vederea neadmiterii săvârșirii faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca rezultat al cărora pot fi săvârșite fapte prejudiciabile cu consecințe foarte grave ca vătămarea sănătății și lipsirea de viață a persoanei săvârșite din imprudență. Dacă scopul urmărit este de a evita săvârșirea faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, atunci atingerea acestui deziderat va fi posibilă doar dacă faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi incriminate ca contravenții/infracțiuni de pericol și nu de rezultat. Datorită pericolului social al acestor fapte, precum și a gravității consecințelor prejudiciabile pe care acestea le pot provoca, am putea susține fără nici un dubiu că regulile de siguranță a traficului rutier sunt cuprinse în norme „scrise cu sânge” [73, p. 61].

Până la adoptarea Codului penal al Republicii Moldova din 18.04.2002 (intrat în vigoare: 12.06.2003) [26] și a Codului contravențional al Republicii Moldova din 24.10.2008 (intrat în vigoare: 31.05.2009) [23], ordinea de drept penal și contravențional în domeniul protecției siguranței traficului rutier și în domeniul protecției vieții și sănătății persoanei împotriva încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier era reglementată de Codul penal din 24.03.1961 (abrogat: 12.06.2003) [28] și de Codul cu privire la contravențiile administrative (CCA) din 29.03.1985 (abrogat: 31.05.2009) [24].

Astfel, în CCA al RM (abrogat: 31.05.2009) era instituită răspunderea contravențională (administrativă) pentru faptele contravenționale care atentează la sănătatea persoanei în Capitolul 5 al Părții speciale a CCA intitulat generic „Contravențiile administrative din domeniul protecției muncii și al ocrotirii sănătății populației”, unde la art.47¹ „Cauzarea leziunilor corporale” se prevedea răspunderea pentru „cauzarea premeditată a leziunilor corporale ușoare, maltratarea, aplicarea loviturilor și a altor acțiuni violente care au provocat dureri fizice” la alin.(1) și pentru „cauzarea premeditată a leziunilor corporale ușoare, care au provocat o dereglare de scurtă durată a sănătății sau o pierdere neînsemnată dar stabilă a capacității de muncă” la alin.(2). Cauzarea vătămărilor neînsemnate și ușoare ale sănătății din imprudență nu era sancționată în acest capitol.

Este de menționat faptul că, la fel ca și în actualul și în vigoare C.contr., răspunderea contravențională (administrativă) pentru vătămarea ușoară a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nu se regăsea nici în CCA (abrogat: 31.05.2009) în Capitolul V al Părții speciale ca contravenție administrativă din domeniul ocrotirii sănătății, ci se regăsea în Capitolul X intitulat generic „Contravențiile administrative din

transporturi, din domeniul gospodăriei rutiere și al telecomunicațiilor”, ca contravenție administrativă din transporturi, unde la art.124 CCA (abrogat: 31.05.2009) se prevedea răspunderea contravențională (administrativă) pentru *„încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație rutieră, încălcare care a atras după sine deteriorarea neînsemnată a mijloacelor de transport, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere și a altor instalații ori a altor bunuri”* la alin.(1), pentru *„încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație rutieră, care a condus la cauzarea de leziuni corporale ușoare victimei, fie deteriorarea considerabilă a mijloacelor de transport, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere și de altă natură ori a altor bunuri”* la alin.(2), pentru *„încălcarea, prevăzută la alin.(2) al art.124 CCA, săvârșită în stare de ebrietate”* la alin.(3) și pentru *„încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a altor reguli de circulație rutieră, exceptând cele prevăzute de CCA”* la alin.(4).

De fapt, Capitolul X al Părții speciale a CCA al RM (abrogat: 31.05.2009) conținea un șir de contravenții administrative care le includea și pe cele care aveau menirea de a asigura protecția juridică a siguranței traficului rutier, sănătatea persoanei fiind privită prin prisma acestor contravenții ca valoare socială secundară, care se protejează adăugător pe lângă siguranța traficului rutier.

În Codul penal din 1961 (abrogat: 12.06.2003), răspunderea penală pentru infracțiunile care atentează la viața și sănătatea persoanei era instituită în Capitolul II al Părții speciale a C.pen., intitulat generic „Infracțiuni contra vieții, sănătății, libertății și demnității persoanei”. Lipsirea de viață din imprudență era incriminată în art.93 C.pen din 1961, unde la alin.(1) se prevedea răspunderea penală pentru *„omorul din imprudență”*, iar la alin.(2) pentru *„omorul din imprudență a două sau mai multe persoane ori omorul, care este rezultatul nerespectării conștiinței a regulilor de precauțiune”*. Vătămarea medie sau gravă a sănătății cauzată din imprudență era incriminată în art.99 C.pen. din 1961 (abrogat: 12.06.2003) care prevedea răspunderea penală pentru *„vătămarea gravă sau mai puțin gravă a integrității corporale, cauzată prin imprudență”*.

La fel ca și în actualul și în vigoare C.pen. al RM, răspunderea penală pentru vătămarea medie sau gravă a sănătății, lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nu se regăsea în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. din 1961 (abrogat: 12.06.2003) ca infracțiuni contra vieții și sănătății, ci se regăseau în Capitolul VII al Părții speciale intitulat generic „Infracțiuni contra siguranței transporturilor”, unde în art.177 se prevedea răspunderea penală pentru *„încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport,*

încălcarea ce a pricinuit victimei leziune corporală mai puțin gravă” la alin.(1), pentru „încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcarea ce s-a soldat cu decesul victimei sau cu pricinuirea acesteia a unei leziuni corporale grele” la alin.(3) și pentru „încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcarea ce s-a soldat cu moartea a două sau mai multor persoane” la alin.(5). La alin.alin. (2), (4) și (6) era prevăzută răspunderea penală pentru infracțiunile prevăzute la alin.alin.(1), (3) și (5) „săvârșite în stare de ebrietate”.

Astfel, Capitolul VII al Părții speciale a C.pen. din 1961 (abrogat: 12.06.2003) conținea un șir de infracțiuni care le includea și pe cele care aveau menirea de a asigura protecția juridică a siguranței traficului rutier, viața și sănătatea persoanei fiind privite prin prisma acestor infracțiuni ca valori sociale secundare, care se protejau adăugător pe lângă siguranța traficului rutier ca valoare ocrotită de legea penală.

După cum am menționat *supra*, răspunderea contravențională și penală prevăzută în momentul de față în legislația în vigoare pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier este condiționată material, pentru unele din contravenții și anumite infracțiuni, de necesitatea survenirii urmărilor prejudiciabile sub forma vătămării ușoare a sănătății în cazul contravenției prevăzute la art.242 alin.(2) C.contr. al RM, și sub forma vătămării medii, vătămării grave sau lipirii de viață a persoanei cauzate din imprudență la infracțiunile prevăzute de art.art.264, 264¹ alin.(2), 265, 269 C.pen. al RM.

Dacă e să ne referim în parte la fiecare dintre acestea, cu excepția infracțiunii prevăzute la art.264 C.pen al RM, celelalte reprezintă infracțiuni a căror dispoziții fac trimitere la art.264 C.pen. al RM, și anume la consecințele prejudiciabile ale infracțiunilor prevăzute la acest articol, ca urmări infracționale și a acestor infracțiuni, ori cauzate ca rezultat al acestora.

Este de remarcat faptul că vătămarea medie și gravă a sănătății în cazul alin.(1) și alin.(3) lit.a) art.264 C.pen. al RM, precum și lipsirea de viață a persoanei în cazul alin.(3) lit.b) art.264 C.pen. al RM sunt privite ca urmări prejudiciabile cauzate din imprudență de fapta infracțională de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier de către conducătorul de vehicul, și nu ca fapte prejudiciabile. Precizarea în cauză este imperativă datorită faptului că din punct de vedere semantic, „vătămare” constituie și modalitate faptică de lezare sau prejudiciere a sănătății, dar poate totodată să fie privită ca un rezultat obținut în urma leziunii.

De facto, vătămarea medie și gravă a sănătății cauzate din imprudență și lipsirea de viață din imprudență constituie infracțiuni distincte care atentează la totalitatea valorilor și relațiilor sociale a căror existență și normală desfășurare sunt condiționate de protejarea vieții și sănătății

persoanei, găsindu-și incriminarea distinctă în art.art. 149 și 157 C.pen. al RM, în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM „Infrațiuni contra vieții și sănătății persoanei”, și anume infracțiunea de lipsire de viață din imprudență și cea de vătămare gravă ori medie a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență. Obiectul juridic special al acestor infracțiuni, constituit din totalitatea valorilor și relațiilor sociale a căror existență și normală desfășurare sunt condiționate de protejarea vieții și sănătății persoanei au dictat ca fiind imperativă identificarea locului acestor infracțiuni în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM, luându-se drept criteriu de bază de sistematizare a acestora obiectul juridic generic comun pe care acestea îl au împreună cu alte infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei.

Potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, „*a vătăma*” sau „*acțiunea de vătămare*” înseamnă a aduce daune sănătății, integrității corporale (producând boli, răni, pagube, neajunsuri, prejudicii [1].

Același dicționar definește substantivul „*vătămare*” ca fiind rezultatul acțiunii de vătămare, de lezare, sau de cauzare de daune [1].

Atât în prevederile art.art.151, 152, 155, 156, 157, 264 C.pen. al RM și în alte norme din legea penală, legiuitorul utilizează textul „vătămare a integrității corporale sau a sănătății”, care este compusă, de fapt din două expresii: „vătămare a integrității corporale” și „vătămare a sănătății”, acestea fiind reunite prin conjuncția „sau”.

Întrebările care, în aparență, ar trebui să-i preocupe doar pe teoreticieni, pentru că în realitate este altfel, constituie:

1. Sunt oare echivalente aceste două expresii?
2. Ce desemnează conjuncția „sau” dintre aceste două expresii?
3. Aceasta constituie legătura dintre două noțiuni care se exclud ca alternative?
4. Aceasta este legătura dintre două noțiuni sinonime care sunt interschimbabile?
5. Sau aceasta este legătura dintre două noțiuni aflate în raport de subordonare de tip parte-întreg? [73, p. 61].

Astfel, suntem de acord cu opinia autorului Brînză S. precum că noțiunile „integritate corporală” și „sănătate” fiind enunțate distinct, iar între ele existând conjuncția „sau” creează impresia că aceste două noțiuni sunt de același calibru, de același nivel, iar prin aceasta, făcând aparența că pe lângă sănătatea persoanei, o altă valoare socială – integritatea corporală a persoanei – suferă atingere în urma săvârșirii infracțiunii [10, p. 2].

Vom încerca a răspunde la aceste chestiuni, răspunsul cărora îl considerăm ca fiind de esență pentru demersul nostru științific în vederea determinării naturii juridice distincte a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării

regulilor de siguranță a traficului rutier.

Sănătatea se definește în mod curent ca starea unui organism la care funcționarea tuturor organelor se face în mod normal și regulat [63].

Cea mai renumită și, fără îndoială, cea mai respectată încă definiție a sănătății este cea dată de Organizația Mondială a Sănătății care a propus în 1946, în preambulul Constituției acesteia următoarea definiție a **sănătății**: „Sănătatea este o stare pe deplin favorabilă atât fizic, mintal cât și social, este capacitatea de a duce o viață productivă social și economic, și nu doar absența bolilor sau a infirmităților fizice” [64].

Această definiție a izvorât din convingerea OMS că siguranța viitoare a păcii mondiale stă în ameliorarea sănătății fizice, mintale și sociale a oamenilor.

Este bine cunoscut că sănătatea fizică înseamnă absența bolii și a oricărei infirmități, în prezența energiei și a vitalității suficiente pentru îndeplinirea îndatoririlor zilnice și a activităților recreative, fără a obosi în mod deosebit.

Sănătatea socială se referă la abilitatea de a comunica în mod eficient cu oamenii din jur și cu mediul social prin angajarea în relații personale satisfăcătoare. Există nenumărate dovezi că cei care au multe legături sociale se îmbolnăvesc mai rar și sunt mai satisfăcuți de viață.

Sănătatea mintală sau psihică se referă atât la absența tulburărilor psihice, cât și la capacitatea de a rezolva solicitările vieții cotidiene și relațiile sociale, fără probleme emotive sau de comportament. Se știe că bunăstarea psihică are mult de-a face cu sănătatea psihică. Nu e deloc întâmplătoare maxima latină „*Mens sana in corpore sano*”, ceea ce semnifică „O minte sănătoasă într-un corp sănătos”.

Astfel, constatăm că ideea precum că vătămarea sănătății și vătămarea integrității corporale sunt expresii de același calibru, adică sunt sinonime, echivalente și interschimbabile, este doar o aparență. Autorul Brînză S. susține, pe bună dreptate, că între noțiunile „vătămare a sănătății corporale” (nu „vătămare a integrității corporale”) și „vătămare a sănătății” există relația de tip „parte-întreg”, unde „vătămarea sănătății” reprezintă **întregul** iar „vătămarea sănătății corporale” doar o **parte** a acestui întreg.

Astfel, reiterăm că expresiile „vătămare a integrității (sănătății) corporale” și „vătămare a sănătății” reunite, în cadrul legii, prin conjuncția „sau”, nu sunt echivalente, ci sunt într-un raport de subordonare, unde „vătămarea sănătății” va cuprinde și „vătămarea integrității (sănătății) corporale”.

Conjuncția „sau” dintre aceste două expresii nu reprezintă legătura dintre două noțiuni care se exclud ca alternative, și nici nu constituie legătura dintre două noțiuni sinonime care sunt interschimbabile decât doar în situația când „vătămarea sănătății” evident că va îngloba și „vătămarea integrității (sănătății) corporale”. Deci aceasta este legătura dintre două noțiuni aflate

în raport de subordonare de tip parte-întreg, unde „vătămarea sănătății” reprezintă întregul, iar „vătămarea integrității (sănătății) corporale” doar o parte a acestui întreg.

Scoatem în evidență ideea precum că, fie ale integrității corporale (fizice, somatice), fie ale integrității psihice – toate reprezintă vătămări ale sănătății. Doar noțiunea de vătămare a sănătății le cuprinde pe toate formele și aceasta poate fi de natură diferită și de un anumit grad, sau de o anumită gravitate [73, p. 62].

Această idee se bazează și prin faptul că persoanei îi pot fi cauzate mai multe vătămări ale sănătății corporale de diferit grad însă fapta va fi calificată conform celei mai grave vătămări a sănătății indicată în concluzia raportului de expertiză medico-legală, chiar dacă aceasta nu presupune obligator o vătămare a sănătății corporale.

Toate vătămările, fie ele fizice, corporale, somatice, fie psihice, reprezintă vătămări ale sănătății care deranjează starea de confort în care s-a aflat persoana până la provocarea acestora de către făptuitor.

Polikarpova I.V. susține, pe bună dreptate, că „Cauzarea vătămării sănătății constituie fapta ce condiționează dereglarea fie a integrității anatomice a organelor sau țesuturilor, fie a funcțiilor lor fiziologice, ori afecțiuni sau stări patologice care apar datorită unor factori exogeni” [134, p. 11], ceea ce presupune că noțiunea de „sănătate” nu poate fi privită doar sub aspectul său psihic, ea înglobând cu necesitate și aspectul corporal (fizic, somatic).

Aspectele date sunt deosebit de importante datorită faptului că anumite vătămări grave ale sănătății cum este, de exemplu, desfigurarea iremediabilă a feței și/sau a regiunilor adiacente, sunt caracterizate de trăsături care pot fi apreciate din punct de vedere social sau medical și care mai mult lasă o amprentă cu tentă etico-morală. Autorul Kurinov B.A. corect susține că trăsăturile vătămării grave a sănătății sub forma desfigurării iremediabile a feței și/sau a regiunilor adiacente apreciate de către expertiza medico-legală drept iremediabile, irecuperabile, sau permanente, vor fi apreciate și catalogate și de instanța de judecată [121, p. 49].

În același timp, nu putem trece cu vederea că legiuitorul menționează integritatea corporală, ca valoare socială distinctă, ca fiind lezată în cazul faptelor specificate la alin.(1) art.78 „Vătămarea integrității corporale” din C.contr. al RM. Considerăm că pricinuirea unei vătămări a integrității corporale indiferent cât de neînsemnată nu ar fi oricum cauzează daune sănătății per ansamblu, adică atât sub aspectul fizic, cât și sub cel psihic. Maltratările sau acțiunile violente care deși au cauzat doar vătămare neînsemnată a integrității (sănătății) corporale a persoanei, cu siguranță i-au cauzat acesteia și un disconfort sănătății psihice.

Situația este similară și în cazul faptei prevăzute la alin.(2) art.78 C.contr. al RM deoarece această faptă este prototipul infracțiunii care a fost prevăzută la art.153 C.pen. al RM, pentru că

se exprimă în „vătămarea intenționată ușoară a integrității corporale care a provocat o dereglare de scurtă durată a sănătății sau o pierdere neînsemnată, dar stabilă, a capacității de muncă”. S-a strecurat o inexactitate și în această formulare: odată ce se provoacă dereglarea sănătății, nu este corect a se afirma că vătămată este o altă valoare socială – integritatea corporală.

Prin Ordinul Ministrului Sănătății nr.654 din 16.08.2011, în vigoare 14.10.2011, în tot cuprinsul Regulamentului de apreciere medico-legală a gravității vătămării corporale din 27.06.2003 publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.170-172/224 din 08.08.2003 [61], textul „leziuni corporale fără cauzarea prejudiciului sănătății” a fost substituită cu textul „vătămare neînsemnată”, avându-se în vedere vătămarea neînsemnată a sănătății și nu a integrității corporale a persoanei.

Astfel, prevederile C.contr. al RM cu privire la faptele de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății nu au fost armonizate cu prevederile actuale și în vigoare ale Regulamentului menționat *supra*. Dispozițiile normelor din C.pen. și ale C.contr. al RM referitoare la contravențiile și infracțiunile contra sănătății persoanei, fiind de blanchetă, fac trimitere la acest Regulament, de aceea termenii din actele normative menționate ar trebui să coincidă cu cei din Regulament, de altfel, utilizarea sinonimelor, a expresiilor-parte în locul expresiilor-întreg este inadmisibilă.

Un alt argument pe care ne fundamentăm opinia că sănătatea persoanei în cumulul său compozițional, adică atât fizică, somatică, corporală, cât și psihică, este valoarea socială finală care este protejată de legea penală și contravențională împotriva faptelor prejudiciabile care o pot periclita, și nu integritatea corporală alături de sănătate, este însăși denumirea Capitolelor în care se regăsesc contravențiile/infracțiunile care atentează la această valoare socială. Astfel, Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM este intitulat „Infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei” și nu „Infracțiuni contra vieții și integrității corporale sau sănătății persoanei”. La fel și Capitolul VII al Părții speciale a C.contr. al RM este intitulat „Contravenții ce atentează la sănătatea populației, sănătatea persoanei, la starea sanitar-epidemiologică”, și nu „Contravenții ce atentează la sănătatea populației, integritatea corporală sau sănătatea persoanei, la starea sanitar-epidemiologică”. Obiectul juridic generic al infracțiunilor contra vieții și sănătății persoanei îl formează valorile și relațiile sociale ce sunt condiționate de protejarea vieții și sănătății persoanei, unde sănătatea este privită în tot ansamblul ei, adică fizică și psihică, integritatea corporală fiind parte componentă a acesteia ce nu necesită o menționare expresă deoarece este subînțeleasă [73, p. 63].

Astfel, în opinia autorului Brînză S., sferele celor două noțiuni – „sănătatea persoanei” și „integritatea corporală a persoanei” – nu se intersectează. Aceste noțiuni sunt complementare. Așa cum există complementaritate între noțiunile „sănătatea persoanei” și „viața persoanei”.

Noțiuni care, de asemenea, nu se intersectează [10, p. 3].

Din formularea de la alin.(2) art.78 C.contr. al RM se desprinde că în ipoteza faptelor specificate la alin.(1) art.78 C.contr. al RM, nu se poate produce o dereglare a sănătății nici măcar de scurtă durată. Însă, sub pragul noțiunii de „dereglare de scurtă durată a sănătății” nu mai există o noțiune care să desemneze un alt gen de vătămare a sănătății. În context, este necesar să specificăm că în Partea V „Vătămări neînsemnate” din Regulamentul Ministerului Sănătății nr.99/2003 se menționează că din șirul vătămarilor neînsemnate fac parte leziunile ce nu generează o dereglare a sănătății mai mult de 6 zile sau o incapacitate permanentă de muncă.

Așadar, în prevederile C.pen. și ale C.contr. al RM, formula „vătămare a integrității corporale sau a sănătății”, respectiv „vătămare a integrității corporale” din denumirile și/sau dispozițiile, circumstanțele agravante ale normelor, trebuie înțeleasă în sensul de „vătămare a sănătății”. De altfel, temeinicia acestei concluzii vine s-o mai confirme și utilizarea de către legiuitor, în dispoziția de la alin.(1) art.151 C.pen. al RM, a sintagmei „altă vătămare a sănătății” ce le cuprinde atât pe cele fizice, corporale, cât și pe cele psihice.

Astfel, considerăm de principiu și recomandăm cu titlu de *lege ferenda* înlocuirea în textul C.pen. și al C.contr. al RM a sintagmelor „vătămare a integrității corporale sau a sănătății” și „vătămare a integrității corporale” cu textul „vătămare a sănătății” [73, p. 63].

Susținem că implementarea sa va contribui la ridicarea calității înfăptuirii justiției penale. Este adevărat că denumirea unei norme nu se aplică în procesul de calificare. Însă nu putem trece cu vederea că denumirea normei penale (sau contravenționale) este cea care, într-o formulă concentrată, trebuie să exprime esența juridică a normei date, esență percepută adecvat de oricare destinatar sau beneficiar al legii penale (sau contravenționale). În concluzie, formularea exactă a denumirii normei are menirea să faciliteze travaliul destinatarului sau beneficiarului respectiv să identifice corect norma aplicabilă unei sau altei fapte [10, p. 3].

În demersul cercetării științifice realizate în prezenta teză de doctorat, vom utiliza pe larg textul „vătămare a sănătății” și nu cea de „vătămare a integrității corporale sau a sănătății”, concept pe care îl vom susține și în cadrul propunerilor de *lege ferenda* înaintate la finele prezentului studiu.

Definirea și aprecierea exactă a caracterului și gradului vătămarilor sănătății persoanei provocate ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se va efectua în urma unei expertize medico-legale de constatare și apreciere a gravității vătămarilor sănătății conform Regulamentului de apreciere medico-legală a gravității vătămării corporale din 27.06.2003, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.170-172/224 din 08.08.2003 [61].

Conform regulamentului sus-menționat, aprecierea medico-legală a gravității vătămarilor

sănătății se efectuează în conformitate cu prevederile Codului penal, Codului de procedură penală, Codului civil ale Republicii Moldova, Regulamentului menționat și ale altor acte normative.

Vătămarea sănătății are loc numai atunci când prejudiciul cauzat sănătății este prezent într-o formă însemnată, când cu ajutorul expertizei medico-legale se poate de stabilit gravitatea prejudiciului adus sănătății persoanei și în conformitate cu aceasta de calificat fapta prejudiciabilă în baza normei convenite din Partea specială a Codului penal.

Prin vătămare corporală se înțelege prejudiciul cauzat sănătății prin dereglarea integrității anatomice a organelor și țesuturilor sau a funcțiilor acestora, provocate de acțiunea diferiților agenți externi: mecanici, fizici, chimici, biologici, psihici [61].

Același regulament stabilește următoarele grade de gravitate a vătămarilor sănătății:

- **vătămări grave;**
- **vătămări medii;**
- **vătămări ușoare;**
- **vătămări neînsemnate.**

Astfel, legiuitorul, în ipoteza construcției legislative în vigoare a art.264 C.pen. al RM, la alin.(1) și alin.(3) lit.a) art.264 C.pen. al RM, a avut în vedere vătămarea medie și gravă a sănătății ca rezultat infracțional survenit în urma încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, și nu ca încă o faptă infracțională adiacentă pe lângă cea principală.

Ipoteza enunțată *supra* permite mai multor autori să susțină că acțiunile făptuitorului care, concomitent, au avut drept urmare consecințe prevăzute în diferite alineate ale art.264 C.pen. al RM și de unul din articolele C.contr. al RM se încadrează conform unuia din alineatele art.264 C.pen al RM care prevede cea mai gravă dintre consecințele survenite, iar faptele cu diferite consecințe urmează să fie calificate prin cumul de infracțiuni numai în cazurile în care ele sunt săvârșite în diferite perioade de timp [4, p. 590].

De aceeași părere este și autorul Stati V., care susține că în funcție de urmarea prejudiciabilă concretă, se va aplica răspunderea în conformitate cu unul din cele șase alineate ale art.264 C.pen. al RM, gradul de gravitate a urmării prejudiciabile luându-se în considerație la calificarea faptei. Autorul menționat este de acord cu prevederile pct.5 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale, referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport că încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a determinat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute de câteva alineate ale art.264 C.pen. al RM, dar reprezentând aceeași infracțiune, trebuie calificată conform aceluși alineat al art.264 C.pen. al RM care prevede o pedeapsă mai aspră motivând că

această regulă derivă din prevederile de la lit.c) art.117 C.pen. RM, referitoare la calificarea infracțiunilor în cazul concurenței dintre două norme speciale, ambele prevăzând componente de infracțiuni cu circumstanțe agravante [88, p. 33].

Nu susținem această opinie din cauza faptului că normele prevăzute la alin.(3) lit.a) și lit.b) ale art.264 C.pen. al RM nu reprezintă circumstanțe agravante ale alin.(1) art.264 C.pen. al RM, ci reprezintă modalități normative distincte de comitere a infracțiunii, și invers, alin.(1), și (3) constituie componente de bază și au drept circumstanțe agravante alin.alin.(2), (4) și (6) (săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate), iar alin.(5) *de facto* și *de jure*, reprezintă o circumstanță agravantă a normei prevăzute de alin.(3) lit.b) art.264 C.pen. al RM săvârșită asupra a două sau mai multor persoane.

De asemenea, autorul Stati V. susține ca fiind justă afirmația care reiese din prevederea pct.5 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale, referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport că dacă în urma aceleiași fapte se produc câteva urmări prejudiciabile – dintre care unele sunt prevăzute în art.264 C.pen. al RM, iar altele în art.242 C.contr. al RM – se va aplica răspunderea potrivit art.264 C.pen. al RM (și anume, alineatul din acest articol care prevede pedeapsa mai aspră) și că în asemenea cazuri nu se intențează procedura contravențională.

Nu putem fi de acord nici cu această opinie și ne argumentăm poziția menționând că art.264 C.pen al RM cuprinde mai multe modalități normative distincte de comitere a infracțiunii însă acestea nu constituie componente cu circumstanțe agravante ale contravenției prevăzute de art.242 C.contr. al RM, de altfel, în urma încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se pot produce și alte urmări prejudiciabile ca deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri, vătămarea ușoară a sănătății victimei, deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri, – urmări prejudiciabile care nu sunt cuprinse de dispoziția a nici uneia din modalitățile normative prevăzute la art. 264 C.pen al RM, dacă sunt cauzate unei alte victime decât cele care au suferit vătămări medii sau grave ale sănătății, fie lipsirea de viață, în cazul vătămării ușoare a sănătății, și în raport cu toate persoanele care au suferit în urma faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, în cazul deteriorării neînsemnate sau considerabile a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri.

În această ordine de idei, constatăm că anume această construcție legislativă adoptată de către legiuitorul autohton și aplicarea axiomatică eronată a anumitor reguli de calificare în

practica de transpunere în viață a normelor juridice care prevăd răspunderea pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de o parte, pentru vătămarea sănătății ori lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, pe de altă parte, constituie principala cauză de existență a acestor disensiuni și aplicării eronate și neuniforme a legii.

Suntem ferm convinși că determinarea naturii juridice și legiferarea distinctă a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier va clarifica și va statua reguli precise și univoce la aplicarea răspunderii pentru aceste fapte [73, p. 65].

Necesitatea determinării specificului și naturii juridice a fiecărei infracțiuni este dictată de faptul că doar cunoașterea cu lux de amănunte a esenței unei anumite fapte infracționale cu scoaterea în evidență a trăsăturilor ei specifice care o individualizează în cadrul grupului și o delimitează de șirul de componente de infracțiuni omogene va permite a crea acel cadru favorabil de asigurare a unui efect maxim de prevenție și protecție a societății împotriva infracțiunilor de către toate mijloacele normative penale.

Se impune ca fiind imperativă determinarea naturii juridice distincte a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și legiferarea acestor fapte ca contravenții ce atentează la sănătatea persoanei în cazul vătămării neînsemnate și ușoare a sănătății persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, și ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei în cazul vătămării medii și grave a sănătății persoanei și în cazul lipirii de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier necesită a fi determinate ca având o natură juridică distinctă față de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier din mai multe considerente.

În primul rând, încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier în ipoteza art.264 C.pen. al RM constituie infracțiune doar dacă ca rezultat al acestei încălcări, făptuitorul a mai săvârșit și alt fapt (sau fapte) cum ar fi:

- a) vătămarea medie a sănătății din imprudență (alin.(1) art.264 C.pen. al RM);
- b) vătămarea gravă a sănătății din imprudență (alin.(3) lit.a) art.264 C.pen. al RM);
- c) lipsirea de viață a persoanei din imprudență (alin.(3) lit.b) art.264 C.pen. al RM).

Remarcăm că acestea trebuie privite ca fapte și nu ca consecințe, deoarece acestea au propriile lor obiecte juridice și materiale de atentare, propriile consecințe prejudiciabile, și pot construi raporturi de cauzalitate între acestea și consecințele lor infracționale.

Autorul Budeci V. susține că obiectul juridic special al infracțiunii 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 C.pen. al RM) este unul complex, și obiectul juridic special principal îl constituie relațiile sociale, a căror existență este condiționată de securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport, ca parte componentă a securității și ordinii publice, iar obiectul juridic secundar îl formează relațiile sociale privind sănătatea și integritatea fizică a persoanelor, precum și relațiile sociale privind viața persoanei [4, p. 587], părere care este împărtășită de mai mulți autori.

Aceste opinii sunt fundamentate pe reguli axiomatice care au fost instituite pentru a justifica imperfecțiunile legislative admise de către legiuitor în procesul de elaborare a legii când au fost incriminate un număr impunător de infracțiuni în capitole distincte ale Părții speciale a C.pen. al RM, care însă dublează răspunderea pentru aceleași situații de fapt.

Infracțiunile sunt sistematizate în capitolele Părții speciale a C.pen. al RM, luându-se drept criteriu de bază obiectul juridic de atentare. La rândul său, obiectul juridic al oricărei infracțiuni va constitui acel cerc de valori și relații sociale ce se nasc, se desfășoară și se sting în jurul acestor valori, și cărora li se produc daune sau care se pun în pericol prin săvârșirea unei fapte prevăzute de legea penală ca infracțiune. O anumită faptă constituie infracțiune doar în cazul în care atentează la un obiect aflat sub aria de protecție a legii penale.

În această ordine de idei, susținem că simpla faptă de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, în ipoteza că nu este însoțită și de faptele de vătămare medie a sănătății, sau de vătămarea gravă a sănătății ori de lipsirea de viață săvârșite din imprudență nu trebuie apreciată ca fiind infracțiune sau contravenție prin prisma urmărilor prejudiciabile cauzate ca rezultat al acesteia. Natura juridică a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca fiind infracțiune sau contravenție trebuie determinată prin prisma pericolului pe care aceasta o prezintă pentru însăși siguranța traficului rutier, fără a aștepta încă producerea a unor urmări prejudiciabile. Aceasta reprezintă o faptă de pericol care necesită incriminată și sancționată fie ca o infracțiune-obstacol, fie ca o contravenție-obstacol, pentru a asigura cadrul preventiv de comitere a acesteia în vederea neadmiterii a însăși încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fiindcă a o pedepsi deja și doar după producerea urmărilor prejudiciabile ar fi o neglijare totală a funcției preventive atât a legii, cât și a pedepsei penale, în sensul că atât legea penală, cât și pedeapsa penală au drept scop prevenirea săvârșirii de infracțiuni.

Stabilirea caracterului și gradului de pericol social al unei fapte este un proces complex și mai ales subiectiv. În ultimul timp, este vehiculată ideea că ar trebui să fie exclusă trăsătura pericolului social, ca fiind obligatorie pentru aprecierea unei fapte ca infracțiune, reieșind din tendințele gândirii actuale și mai ales din influența gândirii europene. Ideea noastră se bazează pe reflecțiile asupra modului în care este apreciată o faptă ca fiind antisocială, dăunătoare, fiind necesară intervenția legii pentru ocrotirea societății, altfel spus, pentru incriminarea faptei respective ca fiind contravenție/infracțiune, fără a fi necesară producerea de consecințe prejudiciabile, adică sub forma conținutului formal, datorită pericolului social al acesteia ca faptă, nu potrivit urmărilor prejudiciabile cauzate.

Indiferent de pozițiile actuale în ce privește locul pericolului social al unei infracțiuni în determinarea unei fapte ca infracțiune, nu putem exclude importanța pe care o are atât la etapa incriminării acesteia, cât și la etapa individualizării răspunderii penale și pedepsei penale, iar în acest caz nu ar fi corect să spunem că pericolului social nu îi revine un rol important.

Gradul prejudiciabil al infracțiunilor contra siguranței traficului rutier nu trebuie să reiasă din daunele enorme cauzate vieții și sănătății oamenilor, proprietății publice și private, mediului, ci din însăși fapta prejudiciabilă săvârșită. E prea mare prețul pe care îl plătește societatea cu pierderi de vieți omenești și cu vătămări ale sănătății ca să tolerăm săvârșirea încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier, prin incriminarea și sancționarea acestora doar după ce urmările prejudiciabile au fost cauzate. Sănătatea persoanei, dar mai ales viața, nu va mai putea fi recuperată niciodată, ceea ce presupune că restabilirea echității sociale ca scop al legii și pedepsei penale nu va mai putea fi atins niciodată. Iar aceasta nu ne face decât să constatăm că statul, ca garant al respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, nu își îndeplinește îndatoririle corespunzător în vederea asigurării protecției vieții și sănătății persoanei împotriva faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier.

Prevenirea săvârșirii de infracțiuni s-ar rezuma la prevenirea săvârșirii faptei prejudiciabile ca principal semn al laturii obiective a infracțiunii. De aceea fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier necesită a fi incriminată sub forma contravenției sau infracțiunii cu componentă formală, evident, variantele cele mai răspândite ale modalităților faptice sub care aceasta se întâlnește în practica judiciară, prin aceasta asigurându-se cadrul preventiv de comitere a acestor fapte, fără a aștepta ca acestea să mai producă urmări prejudiciabile. De altfel, incriminarea și sancționarea acestora condiționată de producerea urmărilor prejudiciabile negative va avea un efect întârziat, mai bine-zis, un efect de răzbunare față de făptuitor decât de prevenție. Acest argument a stat la baza incriminării faptelor prejudiciabile prevăzute la art.264¹ C.pen. al RM.

Și invers, dacă legiuitorul are drept scop prevenirea săvârșirii faptelor de vătămare a

sănătății ori de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, acest deziderat va putea fi atins dacă aceste fapte vor fi legiferate distinct de fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, fiind scos în evidență ca fiind principal obiectul juridic special al acestora, și anume, totalitatea valorilor și relațiilor sociale ce sunt condiționate de protejarea vieții și sănătății persoanei, iar siguranța traficului rutier ca valoare socială și relațiile sociale ce se desfășoară în jurul acesteia să apară la aceste fapte ca obiect juridic special secundar.

Varianta actuală și în vigoare a art.264 C.pen al RM prevede anume inversul acestei situații. De aceea considerăm deosebit de actuală și importantă intervenția pe care dorim să o implementăm pentru a corecta această discrepanță în varianta expusă *supra*, adică în identificarea vătămărilor sănătății și lipirii de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca fapte contravenționale/infraționale, și statuarea acestora în sistemul contravențiilor ce atentează la sănătatea persoanei, și în sistemul infrațiunilor contra vieții și sănătății persoanei.

2.4. Concluzii la capitolul 2

Investigațiile efectuate în prezentul compartiment al tezei ne-a permis să generalizăm următoarele idei importante:

1. Prin conținutul legal al incriminărilor privind siguranța traficului rutier și privind viața și sănătatea persoanei prejudiciate ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, legiuitorul atât în C.pen., cât și în C.contr. al RM a admis utilizarea unor expresii și chiar modalități de săvârșire a anumitor infrațiuni care nu numai că nu aduc un plus de garanție, de siguranță în traficul rutier, ci conduc la o interpretare neunitară a normei de incriminare și la crearea unei practici judiciare diferite pentru aceleași situații de fapt.

2. Lipsa unei răspunderi contravenționale pentru vătămarea neînsemnată a sănătății persoanei săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în favoarea aplicării răspunderii pentru deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri ca rezultat al acestor încălcări este o situație pe care o apreciem ca fiind gravă și inadmisibilă.

3. Viața și sănătatea persoanei nu pot fi puse pe un plan secund în nici un caz, cu atât mai mult cu cât regulile de siguranță a traficului rutier au fost instituite anume pentru a proteja viața și sănătatea persoanei, proprietatea, mediul și alte valori împotriva accidentelor din traficul rutier.

4. Practica judiciară stabilită precum și tratările doctrinare admit și susțin niște practici de

calificare juridică incorectă a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care a provocat vătămări medii și grave sănătății sau lipsirea de viață din imprudență, aceasta datorându-se mai multor imperfecțiuni ale legislației penale, contravenționale și de drept procesual penal și contravențional.

5. Actualele prevederi ale art.264 C.pen. al RM nu disociază răspunderea penală a făptuitorului pentru situațiile când, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, se cauzează din imprudență vătămări medii sau grave sănătății la două sau mai multe persoane, spre deosebire de lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane – situație reglementată expres la alin.(5) art.264 C.pen. al RM.

6. Conform variantei actuale și în vigoare a art.264 C.pen. al RM, în cazul încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat din imprudență fie vătămări medii sau grave ale sănătății mai multor persoane, fie vătămări medii sau grave ale sănătății unei sau unor persoane și lipsirea de viață din imprudență a unei alte persoane, trebuie aplicată răspunderea penală pentru concurs ideal de infracțiuni., apreciindu-se fapta în raport cu fiecare victimă separat.

7. Actualele practici de calificare juridică a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și a celor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață a persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier nici pe departe nu asigură satisfacția procesuală a victimelor acestor fapte ilegale atât din punctul de vedere al tragerii la răspundere penală sau contravențională a făptuitorului, cât și din perspectiva aprecierii și stabilirii calității procesuale a victimelor acestor fapte, precum și din considerentul despăgubirii corespunzătoare a acestora.

8. Utilizarea unor noțiuni diferite cu referire la unele și aceleași reguli de siguranță a traficului rutier în diferite acte legislative denaturează și esența naturii juridice a faptei de încălcare a acestor reguli, iar prin aceasta se știrbește din caracterul precis, univoc și clar al legii.

9. Clarificarea și statuarea conceptului de *regulă de siguranță a traficului rutier* va contribui în mod direct și la determinarea esenței și naturii juridice a faptei de încălcare a acestor reguli, concept pe care îl considerăm ca fiind reușit atât din punct de vedere al simplificării practicii de transpunere în viață a normelor de drept, cât și din perspectiva asigurării unei doze de exactitate, simplitate și concizie a normelor în lege.

10. Identificarea naturii juridice și legiferarea distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție sau ca infracțiune contra siguranței traficului rutier cu componentă formală, iar a faptelor de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții contra

sănătății persoanei și a faptelor de vătămare medie și gravă a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei constituie soluția rezolvării disensiunilor existente în materia calificării acestor fapte.

11. Faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care necesită a fi incriminate ca infracțiuni trebuie să le fie determinată natura juridică infracțională nu prin prisma consecințelor prejudiciabile cauzate, ci prin prisma însăși a pericolului social al acestora ce reiese din săvârșirea lor ca fapt, fără a aștepta producerea de consecințe sub forma vătămarilor sănătății ori lipsirea de viață cauzate din imprudență persoanei.

12. Datorită faptului că drept rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier vătămarea sănătății ori lipsirea de viață a persoanei se pot provoca mai multor persoane este imperativă prevederea răspunderii penale agravate pentru săvârșirea acestor fapte infracționale asupra a două sau mai multor persoane.

13. Vătămarea sănătății de grad diferit asupra a două sau mai multor persoane ori lipsirea de viață săvârșite din imprudență pe lângă vătămarea sănătății săvârșită din imprudență de o anumită gravitate asupra unei alte persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să implice permanent calificarea acestor fapte prejudiciabile în baza unui concurs de infracțiuni/contravenții.

În ordinea ideilor expuse, de *lege ferenda*, propunem:

– modificarea în textul C.pen. și C.contr. al RM a sintagmelor „regulă de circulație” și „regulă de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport” cu textul „regulă de siguranță a traficului rutier”;

– în prevederile C.pen. și a C.contr. al RM, formula „vătămare a integrității corporale sau a sănătății”, respectiv „vătămare a integrității corporale” din denumirile și/sau dispozițiile, circumstanțele agravante ale normelor trebuie înțeleasă în sensul de „vătămare a sănătății”, de aceea recomandăm cu titlu de *lege ferenda* înlocuirea în textul C.pen. și al C.contr. al RM a sintagmelor „vătămare a integrității corporale sau a sănătății” și „vătămare a integrității corporale” cu textul „vătămare a sănătății”.

3. PERSPECTIVA LEGIFERĂRII DISTINCTE A FAPTELOR DE VĂTĂMARE A SĂNĂTĂȚII ȘI DE LIPSIRE DE VIAȚĂ SĂVÂRȘITE DIN IMPRUDENTĂ CA REZULTAT AL ÎNCĂLCĂRII REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER DE ÎNSEȘI FAPTELE DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER

3.1. Perspectiva legiferării faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier cu conținut formal

Problema aplicării răspunderii juridice pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este foarte actuală în ultimul timp. Acest lucru se datorează viziunilor noi în doctrină asupra unor elemente-cheie ale răspunderii juridice în cadrul acestor raporturi juridice, la care se adaugă și constatările jurisprudenței și statisticii judiciare care ne demonstrează adeseori ineficacitatea normelor și metodelor, practicilor și legităților de calificare existente în prezent.

Imperfecțiunea normelor actuale și în vigoare care prevăd răspunderea contravențională și penală pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru vătămarea sănătății și lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este evidentă, iar o atare situație nu mai poate fi tolerată, atâta timp cât suferă în urma acestor fapte cele mai importante valori și relații sociale cum ar fi viața și sănătatea persoanei.

Am constatat în compartimentul precedent al lucrării de față că soluția rezolvării tuturor acestor disensiuni va fi în identificarea naturii juridice și în legiferarea distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție ce atentează la siguranța traficului rutier sau ca infracțiune contra siguranței traficului rutier cu conținut formal, pe de o parte, iar a faptelor de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții contra sănătății persoanei, și a faptelor de vătămare medie și gravă a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, pe de altă parte.

În această ordine de idei, în demersul de a legifera distinct fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție ce atentează la siguranța traficului rutier sau ca infracțiune contra siguranței traficului rutier față de faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de

viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, în compartimentul precedent al lucrării am determinat natura juridică a acestei fapte și am fundamentat un concept nou, și anume conceptul de **regulă de siguranță a traficului rutier**, pe care îl vom utiliza în propunerile de *lege ferenda* ce urmează.

Am propus propria noțiune a *regulii de siguranță a traficului rutier* ca fiind **totalitatea regulilor de circulație în traficul rutier, a regulilor de exploatare a vehiculelor, precum și a altor reguli de siguranță a circulației în traficul rutier care sunt expres stabilite de actele normative care reglementează și asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier și sunt destinate să asigure desfășurarea în deplină siguranță a traficului rutier.**

Am constatat și susținem că anume această noțiune va cuprinde regulile existente în domeniul siguranței traficului rutier, iar fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier necesită o apreciere juridică distinctă, o legiferare separată și un tratament sancționator separat fie ca contravenție ce atentează la siguranța traficului rutier, fie ca infracțiune contra siguranței traficului rutier.

Regulile de siguranță a traficului rutier sunt cuprinse în RCR și în Legea privind siguranța traficului rutier. Prezentul și în vigoare RCR este cel aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 [43], care de la aprobarea lui a suferit numeroase modificări, intervenții datorate dezvoltării vertiginoase a societății, și a relațiilor sociale și a diversității situațiilor ce necesită o reglementare strictă. Siguranța traficului rutier apare ca o valoare care necesită a fi protejată prin instituirea de reguli, obligații, interdicții, drepturi ale tuturor participanților la traficul rutier, iar asigurarea protecției acesteia va contribui și la protejarea vieții și sănătății persoanelor, a proprietății acestora și a mediului.

Ținând cont de conceptul propus, și anume de a utiliza o noțiune unică de „regulă de siguranță a traficului rutier”, susținem că fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier își conturează în acest context adevărata esență și natură juridică.

Instituirea unei răspunderi juridice pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier distincte de răspunderea juridică pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se impune cu pregnanță. Acest fapt se datorează în primul rând logicii că aceste abateri constituie încălcări ale unei ordini administrative de organizare și de desfășurare în deplină siguranță a traficului rutier, iar săvârșirea lor trebuie să atragă după sine și răspunderea contravențională cuvenită și nu cea penală. Suntem de acord ca unele încălcări ale regulilor de siguranță a traficului rutier să fie calificate și sancționate penal ca infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor, și anume ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier, însă doar în

variantele componentelor formale de infracțiune cum sunt componentele prevăzute la art.264¹ C.pen. al RM „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare”.

Totodată, faptele prejudiciabile care atentează la siguranța traficului rutier și calificate ca infracțiuni, își găsesc sediul de incriminare la momentul actual în cadrul Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM intitulat generic de către legiuitor „Infracțiuni în domeniul transporturilor”.

În ipoteza ca faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier să fie calificate și sancționate ca contravenții/infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor, și anume ca contravenții/infracțiuni contra siguranței traficului rutier, locul de incriminare a acestora, reieșind din obiectul juridic generic al lor, constituit din valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului, ar constitui, conform actualelor și în vigoare prevederi legale, fie Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM numit „Infracțiuni în domeniul transporturilor” – în cazul infracțiunilor, fie Capitolul XIII al Părții speciale a C.contr. al RM „Contravenții în domeniul circulației rutiere” – în cazul contravențiilor.

Este bine cunoscut faptul că infracțiunile/contravențiile sunt sistematizate în capitole, luându-se drept criteriu de bază obiectul juridic generic de atentare. La rândul său, obiectul juridic al oricărei infracțiuni/contravenții va constitui acel cerc de valori și relații sociale ce se nasc, se desfășoară și se sting în jurul acestor valori și cărora li se produc daune sau care se pun în pericol prin săvârșirea unei fapte prevăzute de lege ca infracțiune/contravenție. O anumită faptă constituie infracțiune/contravenție doar în cazul în care atentează la un obiect aflat sub aria de protecție a legii penale/contravenționale. Astfel, legiuitorul, prin denumirea generică a capitolelor Părții speciale din C.pen/C.contr. al RM, a încercat să cuprindă, de fapt, întreg cercul de valori și relații sociale care sunt protejate prin incriminarea ca infracțiuni/contravenții a anumitor fapte prejudiciabile, aceasta reflectând obiectul juridic generic al tuturor acestor fapte.

Chestiunea care prezintă interes pentru studiul nostru este dacă titlul Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM „Infracțiuni în domeniul transporturilor” și titlul Capitolului XIII al Părții speciale a C.contr. al RM „Contravenții în domeniul circulației rutiere” reflectă exact și pe deplin obiectul juridic generic al tuturor infracțiunilor/contravențiilor care își găsesc sediul de incriminare în aceste capitole.

Un răspuns elocvent la această întrebare îl vom identifica numai dacă vom pătrunde în esența noțiunilor de „*infracțiune în domeniul transporturilor*” și de „*contravenție în domeniul*

circulației rutiere”, de altfel, acestea în momentul de față constituie noțiunile generice care ar trebui să cuprindă toate faptele prejudiciabile care atentează la siguranța traficului rutier care își găsesc sediul de incriminare în cadrul capitolelor în care au fost sistematizate conform unuia și aceluiasi obiect juridic generic.

În literatura de specialitate întâlnim mai multe opinii cu referire la noțiunea de „infracțiune în domeniul transporturilor”. Cert este faptul că autorii care încearcă a o defini îi oferă o noțiune stabilitu-și limitele doar ca să cuprindă capitolul corespunzător din Partea specială a C.pen. În cadrul acestui studiu vom atrage atenția asupra faptului că noțiunea de „infracțiune în domeniul transporturilor” este mult mai cuprinzătoare decât doar cadrul celor cuprinse de Capitolul XII C.pen. al RM, și vom veni cu propunerea de a formula un alt concept cu referire la infracțiunea în domeniul transporturilor.

În demersul ce urmează vom utiliza pe larg noțiunea de infracțiune în domeniul transporturilor – reieșind din denumirea Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM în care acestea sunt sistematizate, deși facem remarcă din start că susținem ideea și propunem ca aceste infracțiuni să fie denumite infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor, titlul Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM să fie redenumit în **„Infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor”**, iar Capitolul XIII al Părții speciale a C.contr. al RM să fie redenumit **„Contravenții în domeniul siguranței traficului rutier”**. Poziția dată urmează a fi argumentată în cadrul acestui compartiment al cercetării științifice realizate în cele ce urmează *infra*.

Astfel, într-o accepțiune mai mult sau mai puțin cuprinzătoare, infracțiunile în domeniul transporturilor vor cuprinde toate faptele cu caracter penal stabilite de legea penală în capitolul corespunzător din Partea specială a C.pen. al RM, fapte ce atentează la valorile și relațiile sociale ce apar, se desfășoară și se sting în jurul valorilor sociale legate de siguranța traficului rutier, respectiv și de exploatarea în deplină siguranță a tuturor tipurilor de transporturi.

Autorul Turianu C. definește infracțiunile în domeniul transporturilor sau, cum mai sunt numite în literatura de specialitate română infracțiunile contra siguranței circulației, ca fiind ansamblul faptelor penale prin a căror incriminare și sancționare se ocrotește – în principal – acea valoare socială care este securitatea circulației pe drumurile publice [92, p. 35]. Această categorie de infracțiuni s-a constituit ca un grup aparte în sistemul infracțiunilor ca urmare a amplificării și diversificării încălcărilor produse în cadrul traficului rutier, a creșterii gradului de pericol al acestor încălcări, a necesității unei intervenții mai eficiente a legiuitorului în acest domeniu spre a asigura ocrotirea în mod corespunzător a valorilor sociale puse în pericol. Interzicerea sub amenințarea aplicării pedepsei penale a acestor fapte are ca scop, de regulă, să prevină săvârșirea altor fapte cu consecințe mult mai grave. Respectarea cu strictețe a regulilor

de siguranță a traficului rutier pe drumurile publice și cele accesibile publicului previne o circulație haotică, anarhică a vehiculelor, împiedicând crearea acelor condiții susceptibile să amplifice pericolul intrinsec pe care îl prezintă circulația unui vehicul pe drum.

Însă este de remarcat faptul că autorul menționat *supra* a definit infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice rezumându-se doar la un grup de infracțiuni din domeniul transporturilor, și anume la cele din domeniul transportului rutier.

O definiție mai cuprinzătoare o prezintă autorul rus Korobeev A.I., conform căreia infracțiune în domeniul transporturilor se consideră fapta, acțiunea sau inacțiunea caracterizată de un pericol social sporit, prevăzută de legea penală, săvârșită intenționat sau din imprudență îndreptată împotriva siguranței circulației aeriene, navale, feroviare și rutiere și a exploatării normale a tuturor mijloacelor de transport [118, p. 132].

Constatăm că în cadrul acestei noțiuni autorul a încercat să cuprindă faptele prejudiciabile prevăzute de legea penală care atentează la circulația în deplină siguranță și exploatarea sigură a tuturor tipurilor de transporturi.

O altă noțiune a infracțiunii în domeniul transporturilor ar fi că aceasta poate fi privită ca fiind o faptă (acțiune sau inacțiune) prejudiciabilă, social periculoasă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsa penală, care atentează la totalitatea valorilor și relațiilor sociale a căror normală desfășurare este condiționată de protejarea regulilor de siguranță a traficului rutier, fapte prin a căror incriminare se ocrotește în principal acea valoare socială care este siguranța traficului rutier, precum și viața, sănătatea și proprietatea persoanei.

Conform opiniei autorului Budeci V., în Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM intitulat „Infracțiuni în domeniul transporturilor” au fost incluse toate infracțiunile care, într-un fel sau altul, au tangență cu transportul sau cu mijloacele de transport. Criteriul de bază ales pentru „selectarea” infracțiunilor incluse în acest capitol îl constituie faptul că urmările prejudiciabile, sub forma diferitor grade de vătămări, deces sau anumite daune materiale sunt cauzate unui cerc nedeterminat de persoane neindividualizate într-un fel sau altul. Cauzarea imprudentă a acestor urmări este rezultatul încălcării regulilor de securitate a circulației și (sau) de exploatare a autovehiculelor, ce se atribuie categoriei surselor de pericol sporit [17, p. 41].

Nu împărtășim această opinie din mai multe considerente. În primul rând, legiuitorul în Capitolul XII al C.pen. al RM a sistematizat un șir de infracțiuni care, după natura lor, pot avea și un caracter formal, adică nu este necesar să cauzeze fie anumite urmări prejudiciabile sub forma vătămarilor sănătății de diferite grade, fie lipsirea de viață din imprudență a persoanelor ori daune materiale. Astfel, infracțiunile „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM, „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de

ebrietate produsă de alte substanțe, alin.(1), (3) și (5)” – art.264¹ C.pen. al RM. „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM, „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM, „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime sau fluviale alin.(1)” – art.275 C.pen. al RM și „Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM, deși au fost incriminate de legiuitor în Capitolul XII „Infrațiuni în domeniul transporturilor” au componente formale de infracțiune și nu au fost sistematizate în acest capitol reieșind din criteriul invocat de Budeci V. Deci rezumăm că din cadrul infracțiunilor în domeniul transporturilor fac parte și infracțiuni formale după conținut ce nu cauzează urmări prejudiciabile și nu au fost atribuite acestui grup de infracțiuni după criteriul invocat de Budeci V.

În al doilea rând, cauzarea imprudentă fie a urmărilor prejudiciabile sub forma vătămărilor sănătății de diferite grade, fie lipsirea de viață a persoanelor ori daunelor materiale cauzate din imprudență ca rezultatul al încălcării regulilor de securitate a circulației și/sau de exploatare a autovehiculelor, ce se atribuie categoriei surselor de pericol sporit, autorul le atribuie doar unui cerc mult mai îngust de infracțiuni în domeniul transporturilor, și anume celor din domeniul transportului auto sau rutier, de parcă infracțiunile în domeniul transportului feroviar, naval sau aerian nu ar putea cauza asemenea urmări prejudiciabile sau nu ar face parte din categoria infracțiunilor în domeniul transporturilor. Astfel, ținem să menționăm că asemenea urmări prejudiciabile legiuitorul le prevede ca consecințe infracționale și drept urmare a săvârșirii și altor infracțiuni în domeniul transporturilor cum sunt cele în domeniul transportului feroviar, naval sau aerian.

În al treilea rând, principalul și unicul criteriu de sistematizare a infracțiunilor pe capitole în Partea specială a C.pen. al RM îl constituie obiectul juridic generic al infracțiunilor omogene (de grup) care atentează la un cerc de valori și relații sociale ce se desfășoară în jurul acestor valori la fel asemănătoare, omogene. Întreg spectrul de infracțiuni în domeniul transporturilor a fost sistematizat în cadrul unuia și aceluiași capitol anume datorită obiectului juridic generic comun constituit din totalitatea valorilor și relațiilor sociale ce se nasc, se desfășoară și se sting în legătură cu respectarea regulilor de siguranță a traficului la care participă toate tipurile de transporturi, și nu după criteriul menționat de Budeci V. [79, p. 86].

În cercetarea infracțiunilor în domeniul transporturilor, ca de altfel în cercetarea oricăror infracțiuni, se impune a se ține seama de toate elementele de interpretare atât de denumirea capitolului în care se găsesc situate aceste infracțiuni în ideea că fiecare reprezintă expresia conexiunilor reale ale acelor relații sociale pe care incriminările cuprinse în capitolul respectiv au

menirea să le ocrotească, cât și de poziția acestuia în sistemul Părții speciale a C.pen. al RM.

Aceste aspecte odată relevate, prezintă o însemnătate deosebită nu numai în ce privește punerea în lumină a acelor relații sociale ce sunt protejate prin incriminările respective, dar în funcție de locul ocupat de capitolul ce ne preocupă se pot trage concluzii certe și asupra importanței acordate acestor relații sociale de către legiuitor.

Infrațiunile în domeniul transporturilor se caracterizează prin semne obiective și subiective comune. Din rândul celor obiective tradițional fac parte semnele obiectului și laturii obiective a infrațiunii, iar din rândul celor subiective – semnele subiectului și laturii subiective a infrațiunii.

Obiectul infrațiunilor în domeniul transporturilor, ca de altfel și obiectul multor infrațiuni materiale (de rezultat), cuprinde obiectul juridic și obiectul material. Deși în capitolul dedicat infrațiunilor în domeniul transporturilor întâlnim și infrațiuni cu conținut formal de infracțiune.

La rândul său obiectul juridic al infrațiunii poate fi divizat în funcție de nivelul de generalizare și cuprindere a acestuia în obiect juridic general, generic sau de grup și nemijlocit (special).

Obiectul juridic general al infrațiunilor în domeniul transporturilor îl constituie relațiile sociale a căror existență și normală desfășurare este condiționată de ocrotirea întregii ordini de drept a Republicii Moldova.

Obiectul juridic generic al acestor fapte infracționale îl constituie relațiile și valorile sociale condiționate de ocrotirea regulilor de siguranță a circulației tuturor tipurilor de transporturi, relații ce se nasc, se desfășoară și se sting în condițiile unei desfășurări în deplină siguranță a traficului rutier, feroviar, naval și aerian.

Modificările operate în C.pen. al RM în vigoare, care s-au introdus prin Legea nr.277 din 18.12.2008 pentru modificarea și completarea C.pen. al RM, au îngustat într-o anumită măsură obiectul generic de atentare al infrațiunilor în domeniul transporturilor. Incriminarea infrațiunilor de răpire a mijlocului de transport și de răpire a mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune, în Capitolul VI al Părții speciale a C.pen. al RM, drept infrațiuni contra patrimoniului, a determinat o îngustare a obiectului juridic generic al infrațiunilor în domeniul transporturilor limitându-l doar la acel cumul de relații sociale a căror normală desfășurare este condiționată de protejarea regulilor de siguranță a circulației tuturor tipurilor de transporturi.

Suntem de acord cu opinia autorului Brînză S. care susținea încă în anul 2005, înainte de adoptarea Legii nr.277 din 18.12.2008 pentru modificarea și completarea C.pen. al RM, că legiuitorul a evaluat incorect corelația dintre obiectul juridic generic și obiectul juridic special al unor fapte infracționale [8, p. 2], referindu-se la infrațiunile de răpire a mijlocului de transport și de răpire a mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune –

infracțiuni care în acea perioadă se regăseau încă în Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM ca infracțiuni în domeniul transporturilor.

Brînză S. constată corect că motivele unei asemenea incongruențe își au originea încă din prevederile C.pen. al RM din 1961 (abrogat 12.06.2003) [28], unde în Capitolul VII cu denumirea „Infracțiuni contra siguranței transporturilor” erau incluse infracțiunile care în opinia legiuitorului din acea perioadă constituiau faptele infracționale contra siguranței transporturilor.

Astfel, prin „*siguranța transporturilor*”, în sensul C.pen. al RM din 1961 (abrogat), se avea în vedere o valoare socială importantă și meritorie de a avea un loc distinct sub aria de protecție a legii penale în jurul căreia se nășteau, se desfășurau și se stingeau un cerc mult mai larg de relații sociale dintre care făceau parte atât cele condiționate de respectarea regulilor de siguranță a circulației transporturilor, pe de o parte, cât și cele ce țineau de regulile privind menținerea ordinii și a securității circulației, cele legate de siguranța lucrătorului din transport, cele legate de dreptul de posesie, folosință și dispoziție asupra mijloacelor de transport, pe de altă parte. Astfel, infracțiunile prevăzute de art.180 „Folosirea neautorizată a mijloacelor de transport, a mașinilor ori a mecanismelor” și art.182 „Răpirea mijloacelor de transport” C.pen. al RM din 1961 (abrogat) constituiau infracțiunile care atentau la relațiile sociale legate de dreptul de posesie, folosință și dispoziție asupra mijloacelor de transport, ca atribute ale dreptului de proprietate. Iar, drept urmare, odată cu adoptarea C.pen. al RM în 2002, legiuitorul a preluat cu neînsemnate modificări aceste prevederi legale prevăzându-le drept infracțiuni în domeniul transporturilor fără a face o reevaluare a corelației dintre obiectul juridic generic al infracțiunilor sistematizate în capitolul infracțiunilor în domeniul transporturilor cu obiectul juridic special al infracțiunii de „Răpire a mijlocului de transport” și celei de „Răpire a mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune”, „gafă” legislativă corectată abia prin adoptarea Legii nr.277 din 18.12.2008 pentru modificarea și completarea C.pen. al RM.

În opinia noastră, intervenția legislativă operată prin Legea nr.277 din 18.12.2008 pentru modificarea și completarea C.pen. al RM a fost una reușită, însă incriminarea infracțiunilor de răpire a mijlocului de transport și de răpire a mijlocului de transport cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune, în Capitolul VI al Părții speciale a C.pen. al RM drept infracțiuni contra patrimoniului încă nu a însemnat o purificare a capitolului dat de infracțiuni ce au un alt obiect juridic de atentare, ci a evidențiat o dată în plus că titulatura Capitolului XII al C.pen. al RM din 2002 nu este una adecvată și racordată la obiectul juridic generic al tuturor infracțiunilor care alcătuiesc acest capitol.

În această ordine de idei, dorim să atragem atenția că în prezent Capitolul XII din C.pen. al RM din 2002 intitulat „Infracțiuni în domeniul transporturilor” nu reflectă, de asemenea, clar și

exact obiectul juridic generic al infracțiunilor care alcătuiesc acest capitol. De altfel, „domeniul transporturilor” este un areal mult mai cuprinzător decât cel cuprins de cadrul infracțiunilor care și-au găsit locul în acest capitol, fiind sistematizate de legiuitor, ținându-se cont de obiectul generic al acestora. Constatăm că legiuitorul nu a intitulat corect capitolul în raport cu obiectul juridic generic al infracțiunilor din acest capitol, deoarece C.pen. al RM în vigoare, în capitolul XII „Infracțiuni în domeniul transporturilor”, nu cuprinde toate infracțiunile din domeniul transporturilor, ci doar unele din acestea, criteriul în baza căruia acestea au fost sistematizate în cadrul unuia și aceluiași capitol, fiind un obiect juridic mult mai îngust decât *domeniul transporturilor*.

Legea cu privire la transporturi nr.1194-XIII din 21.05.97 [49] a fost prima lege după proclamarea independenței RM care a introdus anumite prevederi care în mare măsură aveau drept menire inclusiv protecția juridică a siguranței circulației transporturilor. În conformitate cu această lege, transportul este una din ramurile principale ale economiei naționale și o verigă a structurii sociale a Republicii Moldova și este chemat să asigure necesitățile în transporturi de mărfuri și de călători. Legislația cu privire la transporturi cuprinde legea sus-menționată, codurile transportului feroviar, auto, aerian, naval, urban electric și transportului prin conducte, alte acte normative, precum și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte. Este evident că Republica Moldova dispune de un sistem cuprinzător de transporturi care include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban și transportul prin conducte.

În ordinea celor relatate *supra*, vrem să atenționăm că domeniul transporturilor este unul deosebit de complex, iar spectrul de infracțiuni ce pot fi săvârșite în acest domeniul larg este și mai cuprinzător, iar infracțiunile sistematizate în Capitolul XII al C.pen. al RM din 2002 „Infracțiuni în domeniul transporturilor” nici pe departe nu reflectă cadrul tuturor infracțiunilor în domeniul transporturilor, ci sunt doar câteva infracțiuni care atentează la un cerc de valori și relații sociale mult mai limitate decât cele legate de domeniul transporturilor, de respectarea regulilor de siguranță a traficului la care participă mai multe tipuri de transporturi, valori care necesită a fi protejate pentru a asigura activității transporturilor un cadru de existență și desfășurare în deplină siguranță.

Suntem de acord cu opinia lui Budeci V. care susține că Capitolul XII C.pen. al RM „Infracțiuni în domeniul transporturilor” nu conține toate infracțiunile ce țin de domeniul transportului la general, ci doar cele ce țin în special de securitatea circulației și (sau) exploatării mijloacelor de transport [17, p. 41]. În opinia aceluiași autor, în afara conținutului capitolului „Infracțiuni în domeniul transporturilor” și-au găsit locul unele infracțiuni „ce țin de transport”, care însă dispun de un obiect juridic special distinct și de alte modalități ale elementului material. Autorul exemplifică anumite infracțiuni de asemenea gen cum ar fi cele prevăzute la art. 192¹

„Răpirea mijlocului de transport”, art.192² „Răpirea mijlocului de transport cu tracțiune animală precum și a animalelor de tracțiune”, art.289¹ „Infrațiuni contra securității aeronautice și contra securității aeroporturilor”, art.289² „Infrațiuni contra securității transportului naval”, art.382 „Încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a mașinilor”, art.383 „Încălcarea regulilor de zbor sau ale pregătirii de zbor”, art.384 „Încălcarea regulilor de navigație” C.pen. al RM [17, p. 41]. Atragem atenția că lista acestora nu este epuizată în cele șapte infrațiuni menționate expres de Budeci V., ci numărul acestora este mult mai mare.

Budeci V. mai menționează că „aceste componente de infrațiuni, prin specificul inerent, țin de domeniul transportului, și de aceea în legislația penală a diferitor state din lume unele din acestea, împreună cu alte norme ce stabilesc răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transporturilor, sunt unite într-un singur capitol al Codului penal”, atrăgând atenția la legislația penală în cazurile Belarus, Bulgaria, Olanda, China, Lituania, Uzbekistan, Ucraina, Germania, Estonia etc. [17, p.41; 140; 141; 142; 143; 144; 145; 146; 147; 148]. Legiuitorul autohton, la elaborarea C.pen. al RM, nu a adoptat o asemenea tehnică legislativă.

Considerăm că este necesar să facem o precizare cu referire la sintagma lui Budeci V. „infrațiuni „*ce țin de transport*””, și anume că o anumită infracțiune poate „ține de transport” în sensul că poate fi săvârșită în legătură cu circulația sau exploatarea unuia din mijloacele de transport feroviar, naval, aerian sau rutier, ori acestea apar în calitate de obiect material al infracțiunii, și în sensul că poate fi săvârșită în legătură cu activitatea de transport, adică de transportarea, traficul, circulația de mărfuri și/sau călători.

Astfel, sesizăm că din rândul infracțiunilor care pot fi săvârșite în legătură cu circulația sau exploatarea unuia din mijloacele de transport feroviar, naval, aerian sau rutier, dar care nu fac parte din Capitolul XII al C.pen. al RM din 2002 „Infrațiuni în domeniul transporturilor” pot fi menționate:

1. Art.137³ C.pen. al RM „Declanșarea, în cadrul unui conflict armat cu sau fără caracter internațional, a unui atac împotriva clădirilor, materialului, ***unităților și mijloacelor de transport*** sanitar ...”;

2. Art.142 C.pen. al RM „Săvârșirea unui act de violență asupra oficiului, locuinței sau ***mijlocului de transport*** al persoanei care beneficiază de protecție internațională ...”;

3. Art.192¹ C.pen. al RM „Răpirea **mijlocului de transport** fără scop de însușire”;

4. Art.192² C.pen. al RM „Răpirea **mijlocului de transport** cu tracțiune animală, precum și a animalelor de tracțiune”;

5. Art.288 C.pen. al RM „Vandalismul, adică pângărirea edificiilor sau a altor încăperi, precum și nimicirea bunurilor în ***transportul*** public ...”;

6. Art.289 C.pen. al RM „Jefuirea săvârșită în scopuri personale de către echipajul sau

pasagerii unei *nave* împotriva persoanelor sau bunurilor care se găsesc pe această *navă* ori împotriva altei *nave* ...”;

7. Art.382 C.pen. al RM „Încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a *mașinilor* de luptă, speciale sau *de transport* ...”.

Toate aceste infracțiuni, deși au tangențe cu unul din tipurile de transport feroviar, naval, aerian sau rutier, nu se regăsesc în capitolul infracțiunilor în domeniul transporturilor.

Totodată, din rândul infracțiunilor ce pot fi săvârșite în legătură cu activitatea de transportare, de traficul de mărfuri și/sau călători, dar care la fel nu fac parte din Capitolul XII al C.pen. al RM din 2002 „Infracțiuni în domeniul transporturilor” pot fi menționate:

1. Art.140¹ C.pen. al RM „Utilizarea, dezvoltarea, producerea, dobândirea în alt mod, prelucrarea, deținerea, stocarea sau conservarea, transferarea directă sau indirectă, păstrarea, *transportarea* armelor de distrugere în masă...”;

2. Art.158 C.pen. al RM „Prelevarea ilicită de țesuturi și/sau celule umane... exportarea sau *transportarea* ilegală a acestora”;

3. Art.165 C.pen. al RM „Recrutarea, *transportarea*, transferul, adăpostirea...”;

4. Art.185¹ C.pen. al RM „Încălcarea dreptului de autor și a drepturilor conexe prin reproducerea operelor... *transportul* exemplarelor de opere...”, și pentru „Marcarea, comercializarea, importarea, exportarea, *transportarea* sau depozitarea ilegală a marcajelor de control...”;

5. Art.185² C.pen. al RM „Încălcarea dreptului asupra obiectelor de proprietate industrială prin fabricarea, importul, exportul, *transportarea*, oferirea spre vânzare, vânzarea, alt mod de punere în circulație economică...”;

6. Art.206 C.pen. al RM „Recrutarea, *transportarea*, transferul, adăpostirea...”;

7. Art.216 C.pen. al RM „Producerea, *transportarea*, păstrarea, comercializarea, oferirea cu titlu oneros sau gratuit a produselor (mărfurilor)...”;

8. Art.217, 217¹, 217², 217³, C.pen. al RM „Producerea, prepararea... *transportarea* drogurilor, etnobotanicelor sau analogilor acestora... *transportarea* utilajelor destinate producerii sau prelucrării drogurilor, etnobotanicelor sau analogilor acestora”;

9. Art.218 C.pen. al RM „Încălcarea regulilor stabilite de producere... *transportare*...”;

10. Art.224 C.pen. al RM „Încălcarea regulilor stabilite ce țin de fabricarea, importul, exportul, îngroparea, păstrarea, *transportarea* sau utilizarea substanțelor, materialelor și deșeurilor radioactive...”;

11. Art.226 C.pen. al RM „Impurificarea, otrăvirea, infectarea sau altă poluare a solului ...ca urmare a încălcării regulilor de... în timpul *transportării*, utilizării sau păstrării lor...”;

12. Art.250 C.pen. al RM „*Transportarea*, păstrarea sau comercializarea mărfurilor supuse

accizelor...”;

13. Art.256 C.pen. al RM „Primirea, prin extorcare, de către un salariat... pentru îndeplinirea unor lucrări sau pentru prestarea unor servicii în sfera comerțului, alimentației publice, **transportului**, deservirii sociale, comunale...”;

14. Art.257 C.pen. al RM „Darea în folosință a caselor de locuit, a obiectivelor industriale, a construcțiilor în domeniul **transporturilor** și energeticii...”;

15. Art.278¹ C.pen. al RM „Livrarea, plasarea, punerea în funcțiune sau detonarea unui dispozitiv exploziv... într-un loc al sistemului de **transport** public...”;

16. Art.279¹ C.pen. al RM „Procurarea, păstrarea, producerea, **transportarea** sau furnizarea de arme, muniții...”;

17. Art. 289¹. C.pen. al RM „Faptele ce pot periclita securitatea **aeronautică** și securitatea **aeroporturilor**, adică săvârșirea unui act de violență asupra unei persoane aflate la bordul unei **aeronave** aflate în zbor, dacă acest act poate periclita securitatea **navei**; săvârșirea unui act de violență asupra unei persoane într-un aeroport care deservește **aviația civilă**, dacă acest act poate periclita securitatea **aeroportului**...”;

18. Art. 289². C.pen. al RM „Faptele ce pot periclita **transportul naval**...”;

19. Art. 292. C.pen. al RM „Fabricarea, procurarea, prelucrarea, păstrarea, **transportarea**, folosirea sau neutralizarea substanțelor explozive sau materialelor radioactive...”;

20. Art. 292. C.pen. al RM „Încălcarea regulilor de evidență, păstrare, **transportare** și folosire a substanțelor ușor inflamabile sau corozive...”;

21. Art. 298. C.pen. al RM „Încălcarea regulilor de exploatare a stațiilor de producere, a liniilor de **transportare** și distribuire a energiei electrice și termice, a conductelor de **transportare** a combustibilului...”;

22. Art.383. C.pen. al RM „Încălcarea **regulilor de zbor sau ale pregătirii de zbor**...”;

23. Art.384. C.pen. al RM „Încălcarea **regulilor de navigație**...”.

Infrațiunile menționate *supra*, deși țin de activitățile de transportare, circulație, navigație, zbor și chiar de încălcarea regulilor la desfășurarea acestor activități nu se regăsesc în cadrul capitolului infrațiunilor în domeniul transporturilor.

În această ordine de idei, susținem că legiuitorul a denumit Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din 2002 „Infrațiuni în domeniul transporturilor”, însă la sistematizarea tuturor infrațiunilor care într-adevăr pot fi catalogate drept infrațiuni în domeniul transporturilor, acesta le-a repartizat în capitole distincte luând drept criteriu de sistematizare nu domeniul din care acestea fac parte, ci obiectul juridic generic la care atentează. Deci nu domeniul transporturilor a fost criteriul în baza căruia în Capitolul XII au fost incluse șirul de infrațiuni

care se regăsesc în prezent în acest compartiment, ci un criteriu mult mai îngust după volum, și anume, în opinia noastră, care este reprezentat de obiectul juridic generic al tuturor acestor infracțiuni alcătuit din totalitatea valorilor sociale și relațiilor sociale ce se nasc, se desfășoară și se sting în jurul acestor valori ce țin respectarea regulilor de siguranță a circulației și de exploatare a tuturor tipurilor de transporturi și care asigură desfășurarea în deplină siguranță a circulației transporturilor.

Din aceste considerente propunem de *lege ferenda* a redenumi Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din „Infracțiuni în domeniul transporturilor” în **„Infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor”** [80, p. 113].

Datorită faptului că obiectul juridic generic al infracțiunilor omogene ce alcătuiesc un capitol distinct în cadrul Părții speciale a C.pen. al RM constituie principalul criteriu de sistematizare a acestora în cadrul capitolului concret, susținem că redenumirea capitolului în propunerea înaintată va facilita identificarea apartenenței obiectuale a faptelor prejudiciabile care atentează la regulile de siguranță a circulației și de exploatare a tuturor tipurilor de transporturi, precum și vor determina o sistematizare mai reușită a noilor incriminări din acest domeniu.

Un titlu asemănător al capitolului le au și infracțiunile similare din C.pen. al României, și anume infracțiunile ce atentează la valorile și relațiile sociale din domeniul siguranței circulației transportului feroviar și cel rutier sistematizate în Capitolul I „Infracțiuni contra siguranței circulației pe căile ferate” și Capitolul II „Infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice” din Titlul VII „Infracțiuni contra siguranței publice” C.pen. al României [27].

Astfel, în ordinea celor relatate, propunem un nou concept al infracțiunii în domeniul transporturilor, și anume cel de ***infracțiune contra siguranței circulației transporturilor***.

În opinia noastră, prin *infracțiune contra siguranței circulației transporturilor trebuie înțeles acea faptă (acțiune sau inacțiune) prejudiciabilă, prevăzută de legea penală, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de pedeapsa penală, care atentează, cauzează daune sau periclitează valorile sociale și relațiile sociale ce se nasc, se desfășoară și se sting în jurul acestor valori ce sunt condiționate de respectarea regulilor de siguranță a circulației și de exploatare a tuturor tipurilor de transporturi și care asigură desfășurarea în deplină siguranță a circulației transporturilor*.

Deci infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor vor cuprinde toate faptele prejudiciabile care atentează la valorile și relațiile sociale ce sunt condiționate de respectarea regulilor de siguranță a circulației și de exploatare a tuturor tipurilor de transporturi.

Însă, dacă e să ne referim doar la faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier calificate drept infracțiuni, atunci locul de incriminare a acestora va trebui identificat în cadrul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier din sistemul infracțiunilor contra siguranței

circulației transporturilor, – sistem care cuprinde mai multe categorii de infracțiuni, care în opinia noastră ar putea fi sistematizate în funcție de categoria transportului la care se referă o infracțiune sau alta, și totodată conform conceptului propus în:

- a) infracțiuni contra siguranței traficului rutier (circulației rutiere);
- b) infracțiuni contra siguranței circulației transportului feroviar, naval sau aerian;
- c) infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor de natură mixtă.

Astfel, conceptul *infracțiunii contra siguranței traficului rutier* va cuprinde în viziunea noastră categoria infracțiunilor prin săvârșirea cărora se atentează nemijlocit la valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului, și care pun în pericol siguranța traficului rutier.

În continuarea ideilor enunțate *supra*, constatăm că faptele prejudiciabile calificate de legiuitor ca fiind contravenții ce atentează la siguranța circulației tuturor tipurilor de transporturi nu își găsesc sediul de incriminare într-un singur capitol al Părții speciale a C.contr. al RM și sunt divizate în capitole distincte, și anume în Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” și Capitolul XIII „Contravenții în domeniul circulației rutiere”.

Pentru demersul nostru științific un interes deosebit îl prezintă și faptele prejudiciabile calificate de legiuitor ca fiind contravenții ce atentează la siguranța traficului rutier.

Evident că faptele contravenționale de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ar trebui să cadă sub incidența prevederilor legale stipulate în Capitolul XIII al Părții speciale a C.contr. al RM, iar conform conceptelor statuate de către noi în prezenta lucrare științifică de „*regulă de siguranță a traficului rutier*”, de „*infracțiune contra siguranței circulației transporturilor*”, precum și de „*infracțiune contra siguranței traficului rutier*”, propunem un concept nou de „contravenție ce atentează la siguranța traficului rutier”, iar Capitolul XIII al Părții speciale a C.contr. al RM propunem a fi redenumit în „**Contravenții ce atentează la siguranța traficului rutier**”.

Astfel, prin *contravenție ce atentează la siguranța traficului rutier* urmează să înțelegem *acea faptă (acțiune sau inacțiune) prevăzută de C.contr., cu un grad de pericol social mai redus decât infracțiunea, săvârșită cu vinovăție și pasibilă de sancțiune contravențională, care constă în încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier și care atentează la valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului, și care pun în pericol siguranța traficului rutier.*

În cele ce urmează vom argumenta care este sediul juridic de incriminare a faptei de

încălcarea a regulilor de siguranță a traficului rutier în sistemul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor ori contravențiilor ce atentează la siguranța traficului rutier, în virtutea conceptelor statuate și luând în calcul propunerile de *lege ferenda* enunțate mai sus.

După cum am menționat *supra*, este incontestabil faptul că siguranța traficului rutier reprezintă o valoare socială inerentă în cadrul unui stat de drept și democratic care necesită o protecție juridică, iar pentru ca scopul primordial de apărare a acesteia să fie atins, răspunderea pentru faptele care pun în pericol sau care atentează grav la siguranța traficului rutier este stabilită în legi organice cu caracter general și impersonal care prevăd și sancțiuni corespunzătoare în funcție de gradul prejudiciabil al faptelor, precum și de caracterul urmărilor prejudiciabile ale acestor fapte. Siguranța traficului rutier reprezintă doar o verigă în cadrul sistemului de valori și relații sociale existente în societate, iar protecția juridică a acesteia are drept scop și apărarea altor valori mult mai importante, după părerea noastră, cum ar fi viața și sănătatea persoanei, proprietatea și mediul.

Un rol decisiv în apărarea vieții și sănătății omului, a dreptului acestuia la siguranță (siguranța traficului rutier fiind parte integrantă a siguranței publice), a proprietății și mediului îl au actele normative cu caracter punitiv, cum sunt C.pen. și C.contr. al RM, care stabilesc un cadru variat de incriminări, prin care se instituie răspunderea penală/contravențională pentru faptele ilicite care le aduc atingere în mod direct sau indirect.

Art.2 C.contr. al RM prevede că scopul legii contravenționale constă în apărarea drepturilor și libertăților legitime ale persoanei, apărarea proprietății, ordinii publice, a altor valori ocrotite de lege, în soluționarea cauzelor contravenționale, precum și în prevenirea săvârșirii de noi contravenții.

Art.2 C.pen al RM stipulează că legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii, precum și întreaga ordine de drept. Deci scopul dreptului penal este de a apăra societatea în ansamblu și membrii ei în particular de cele mai periculoase fapte antisociale, iar sub amenințarea aplicării pedepsei penale la fel se urmărește drept scop restabilirea echității sociale, corectarea condamnatului, precum și prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni atât din partea condamnaților, cât și a altor persoane. Prin mijloace de drept penal se asigură acel cadru ce susține activitățile de prevenire criminologică cu un fundament juridic sigur, însoțit de pedepse severe și adecvate gradului prejudiciabil al faptei și al pericolului social al făptuitorului ce permite desfășurarea luptei cu criminalitatea.

Incriminări consacrate faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier

identificăm atât în C.pen., cât și în C.contr. al RM.

În C.contr. al RM în vigoare, legiuitorul a sistematizat toate contravențiunile care atentează la valorile și relațiile sociale ce sunt condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în Capitolul XIII – capitol pe care am propus cu titlu de *lege ferenda* să fie intitulat generic „Contravenții ce atentează la siguranța traficului rutier”.

În C.pen. al RM în vigoare, legiuitorul a sistematizat toate infracțiunile care atentează la valorile și relațiile sociale ce sunt condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în Capitolul XII – capitol care am propus cu titlu de *lege ferenda* să fie intitulat generic „Infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor”.

Aceste infracțiuni s-au constituit ca un grup aparte în sistemul tuturor infracțiunilor ca urmare a amplificării și diversificării încălcărilor produse ce pot duce la accidente, care pot genera săvârșirea de alte fapte prejudiciabile soldate cu consecințe extrem de grave ca: vătămarea sănătății de gravitate medie sau gravă, lipsirea de viață a persoanelor, distrugerii și deteriorări de bunuri indiferent de forma lor de proprietate, daune colosale mediului.

Pentru a evidenția semnele înrudite și pentru a determina deosebirile ce există între ele, infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor trebuie expuse după un anumit sistem. Baza acestui sistem urmează să fie un singur criteriu juridico-penal – obiectul juridic special de atentare. În felul acesta se evidențiază semnele înrudite ale infracțiunilor, caracterul și gradul lor de pericolozitate, diferențierile ce există între infracțiunile diferitor grupe.

Însă în literatura de specialitate atât autohtonă, cât și străină autorii sistematizează infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor având la bază diferite criterii de sistematizare cum ar fi: obiectul juridic special de atentare, elementul material al infracțiunii, tipul mijlocului de transport și chiar semnele care caracterizează subiectul infracțiunii.

Astfel, în opinia autorului Borodac A., în funcție de elementul material, infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor pot fi sistematizate în următoarele trei grupe la care autorul menționat atribuie infracțiunile ce urmează [6, p. 373]:

a) *Infracțiuni însoțite de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport*: „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” – art.264¹ C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM;

b) *Infracțiuni însoțite de nerespectarea securității condițiilor de funcționare a mijloacelor de transport*: „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM; „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM; „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen. al RM; „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM; „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM;

c) *Alte infracțiuni în domeniul transporturilor*: „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene sau navale” – art.275 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

Tot după elementul material al infracțiunii propune o sistematizare a infracțiunilor și autorul Mitrache C. [55, p. 123], însă trebuie remarcat că acesta se referă doar la faptele infracționale contra siguranței traficului rutier, dar dacă am extinde clasificarea dată la întreg spectrul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor cuprinse de actualele și în vigoare prevederi ale Capitolului XII al C.pen al RM, acestea s-ar clasifica după cum urmează:

a) *fapte, constând în conducerea în mod ilicit a autovehiculului pe drumurile publice / fapte, constând în conducerea în mod ilicit a mijlocului de transport* – adică „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare” – alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM;

b) *fapte prin care se urmărește ascunderea realității de către conducătorul auto sau de către alte persoane / fapte prin care se urmărește ascunderea realității de către conducătorul mijlocului de transport sau de către alte persoane* – adică „Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical – alin.(3) art.264¹ C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM;

c) *fapte care constau în îndeplinirea necorespunzătoare a unor îndatoriri de serviciu* – adică „Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264 – alin.(2) art.264¹ C.pen. al RM; „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM.

Astfel, considerăm că clasificarea dată nu va putea cuprinde toate infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor cuprinse de Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM, deoarece infracțiunile „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM, „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM, „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen. al RM, „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM, „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM; „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene sau navale” – art.275 C.pen. al RM, nu își pot găsi locul în cadrul acestei sistematizări.

Brînză S., Stati V. și Țurcanu I. [7, p. 505-531; 11, p. 321; 12, p. 408] prezintă tipologia infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor în două categorii cărora le atribuie infracțiunile ce urmează:

a) *infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport ori a altor reguli aplicate în domeniul transporturilor din care fac parte*: „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” – art.264¹ C.pen. al RM; „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM; „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM și „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM;

b) *Infracțiuni care nu sunt legate nemijlocit de încălcarea unor reguli aplicate în domeniul*

transporturilor din care fac parte: „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM; „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen. al RM; „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM; „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM; „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene sau navale” – art.275 C.pen. al RM și „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

Kremenov I.N. sistematizează infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor în felul următor [120, p. 42]:

– *infracțiuni ce atentează la securitatea circulației rutiere sau a exploatării mijloacelor de transport, pe căile ferate, pe apă sau în aer*, care în conformitate cu legea penală autohtonă ar corespunde cu infracțiunile prevăzute la art.262-264¹, 269-271 C.pen. al RM;

– *infracțiuni ce atentează la fabricarea și pregătirea pentru exploatare, repararea mijloacelor auto, navale și aeriene*, respectiv art.265-268, 272 C.pen. al RM;

– *infracțiuni ce atentează la garniturile de tren, a navelor aeriene, maritime sau fluviale ca obiecte materiale de atentare la ele*, art.275 C.pen. al RM;

– *infracțiuni ce atentează la sistemul înregistrării și evidenței transportului auto*, art.276 C.pen. al RM.

Kozacenko I.I. sistematizează infracțiunile contra siguranței circulației în următoarele două grupe:

a) *infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport, ceea ce implică obligator fie conducerea mijlocului de transport, fie exploatarea nemijlocită a acestuia;*

b) *alte infracțiuni în domeniul transportului* [116, p. 384].

Raportând această clasificare a infracțiunilor care fac parte din Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din 2002, susținem că din categoria infracțiunilor legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport, ceea ce implică obligator fie conducerea mijlocului de transport, fie exploatarea nemijlocită a acestuia fac parte următoarele infracțiuni: „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” – art.264¹ C.pen. al RM; „Părăsirea

locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM.

În categoria altor infracțiuni în domeniul transporturilor, conform clasificării autorului susmenționat, s-ar încadra infracțiunile: „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM; „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM; „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen. al RM; „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM; „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM; „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime sau fluviale” – art.275 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

După părerea autorilor Ivanov V.D. și Ivanov P.V., infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor trebuie sistematizate avându-se ca reper semnele care caracterizează subiectul infracțiunii [109, p. 347]. Astfel, ei împart aceste fapte infracționale în trei grupe, care, fiind raportate la legislația penală autohtonă, ar corespunde după cum urmează:

a) *Infracțiuni săvârșite de persoane care nemijlocit conduc mijlocul de transport și care sunt responsabile de starea tehnică a acestuia:* „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” – art.264¹ C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM;

b) *Infracțiuni săvârșite de persoane care asigură securitatea circulației rutiere și a exploatării mijloacelor de transport:* „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM;

c) *Infracțiuni săvârșite de alte persoane care periclitizează securitatea circulației rutiere și exploatarea tuturor mijloacelor de transport:* „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor

de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM; „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen al RM; „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM; „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM; „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene, maritime sau fluviale” – art.275 C.pen. al RM.

Budeci V., în cea mai recentă lucrare științifică în care este abordată problema răspunderii penale pentru infracțiunile contra siguranței circulației transporturilor, și în special a celor ce țin de transportul rutier, susține că un alt criteriu, pe care îl consideră a fi unul principal, conform căruia urmează a fi realizată clasificarea infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor, ar fi – în funcție de categoria transportului la care se referă o infracțiune sau alta. În funcție de acest criteriu autorul propune a fi distinse:

- a) *infracțiuni în domeniul transportului rutier;*
- b) *infracțiuni în domeniul transportului feroviar, naval sau aerian;*
- c) *infracțiuni de natură mixtă [17, p. 46].*

Ținând cont de clasificarea menționată, Budeci V. propune o clasificare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, potrivit propriei sale clasificări enunțate *supra*, în funcție de specificul regulilor ce se încalcă de către subiectul infracțiunii în:

a) *incriminări care se referă la fapte prin care se încalcă condiții de bază (privitoare la înmatriculare, starea tehnică corespunzătoare, starea psiho-fiziologică) impuse de lege pentru ca un autovehicul să poată circula pe drumurile publice;*

b) *incriminări privitoare la fapte prin care se încalcă obligațiile legale privind conduita pe care trebuie să o aibă conducătorii auto în timpul circulației cu autovehicule pe drumurile publice [17, p. 45; 13, p. 435].*

La fel, Budeci V. propune propria sistematizare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, menționând că preia opinia autorului Nistoreanu Gh. [57, p. 142], conform căreia infracțiunile în domeniul transportului rutier pot fi clasificate, luând ca bază criteriul modului de periclitate a siguranței traficului rutier, în următoarele categorii:

a) *infracțiuni rutiere alcătuite din faptele conducătorilor de vehicule exprimate în încălcarea regulilor privind deplasarea propriu-zisă a vehiculelor, precum și cele privind menținerea securității traficului rutier;*

b) *infracțiuni rutiere alcătuite din faptele de încălcare a dispozițiilor legale privitoare la evidența autovehiculelor care circulă pe drumurile publice;*

c) *infracțiuni rutiere alcătuite din faptele de nerespectare a dispozițiilor legale privitoare la pregătirea și starea psihofizică a persoanelor care conduc autovehicule pe drumurile publice;*

d) infracțiuni rutiere alcătuite din fapte prin care se periclitează constatarea comiterii unor infracțiuni contra siguranței circulației rutiere;

e) infracțiuni rutiere ce se referă la neîndeplinirea atribuțiilor de verificare tehnică și crearea condițiilor adecvate pentru circulația autovehiculelor de către persoanele responsabile în acest sens [17, p. 49].

În cele ce urmează, ținând cont de constatările, concluziile și propunerile enunțate în prezentul compartiment al cercetării noastre, venim cu propria clasificare a infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor pentru a identifica locul de incriminare a faptelor infracționale care constau în încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier conform sistematizării propuse.

Deci, pornind de la conceptul propus și definit al infracțiunii contra siguranței circulației transporturilor și luând drept criteriu de sistematizare criteriul invocat și de Budeci V., adică în funcție de categoria transportului la care se referă infracțiunile în cauză distingem:

a) infracțiuni contra siguranței traficului rutier;

b) infracțiuni contra siguranței circulației transportului feroviar, naval sau aerian;

c) infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor de natură mixtă [81, p. 17].

Astfel, în conformitate cu actualele și în vigoare prevederi ale C.pen. al RM, cadrul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier cuprinde în viziunea noastră infracțiunile: „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM; „Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe” – art.264¹ C.pen. al RM; „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” – art.265 C.pen. al RM; „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM; „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

Considerăm că anume infracțiunile incriminate la art.art.264, 264¹, 265, 266, 276 din rândul celor cuprinse de Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din 2002 alcătuiesc categoria infracțiunilor contra siguranței traficului rutier în accepțiunea lor strictă, deoarece prin săvârșirea lor se atentează nemijlocit la valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor mijloacelor de transport care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și cele accesibile publicului și prin săvârșirea acestora se pune în pericol siguranța traficului rutier.

Din infracțiunile contra siguranței circulației transportului feroviar, naval sau aerian fac parte infracțiunile: „Încălcarea regulilor de zbor” – art.262 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor

de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian” – art.263 C.pen. al RM; „Oprirea samavolnică, fără necesitate, a trenului” – art.270 C.pen. al RM; „Deturnarea sau capturarea unei garnituri de tren, a unei nave aeriene sau navale” – art.275 C.pen. al RM.

Susținem fără nici un dubiu că anume infracțiunile incriminate la art.art.262, 263, 270, 275 din rândul celor cuprinse de Capitolul XII al Părții speciale a C.pen. al RM din 2002, alcătuiesc categoria infracțiunilor contra siguranței circulației transportului feroviar, naval sau aerian în accepțiunea lor strictă, deoarece prin săvârșirea lor se atentează nemijlocit la valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian și prin săvârșirea acestora se periclitează siguranța tipurilor de transporturi menționate.

Iar din rândul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor de natură mixtă fac parte infracțiunile: „Repararea necalitativă a căilor de comunicație, a mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian ori punerea lor în exploatare cu defecte tehnice” – art.267 C.pen. al RM; „Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație și a mijloacelor de transport” – art.268 C.pen. al RM; „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM; „Blocarea intenționată a arterelor de transport” – art.271 C.pen. al RM; „Constrângerea lucrătorului din transportul feroviar, naval, aerian sau auto de a nu-și îndeplini obligațiile de serviciu” – art.272 C.pen. al RM.

Infracțiunile incriminate la art.art.267, 268, 269, 271, 272 C.pen. al RM, au fost catalogate la cele de natură mixtă din cauza faptului că prin săvârșirea lor se periclitează sau li se produc daune atât valorilor și relațiilor sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier, cât și valorilor și relațiilor sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a circulației sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian.

În ordinea celor enunțate, susținem că faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, constatate și apreciate de legiuitor ca fiind infracțiuni, urmează a-și găsi sediul de incriminare în sistemul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor anume în categoria infracțiunilor contra siguranței traficului rutier, iar cele constatate și apreciate ca având un grad de pericol social mai redus decât infracțiunea, cu alte cuvinte ca contravenții, urmează a-și găsi sediul de incriminare în sistemul contravențiilor ce atentează la siguranța traficului rutier.

În cele din urmă, propunem o clasificare a infracțiunilor contra siguranței traficului rutier ca o categorie aparte în sistemul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor, luând ca bază, după părerea noastră, cel mai important criteriu de sistematizare, și anume *obiectul juridic special* al infracțiunilor care alcătuiesc această categorie de fapte infracționale. Deci în

funcție de obiectul juridic special de atentare, distingem:

a) Infracțiuni contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier de către conducătorul de vehicul;

b) Infracțiuni contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de respectarea obligațiilor în vederea asigurării siguranței traficului rutier de către persoanele responsabile în acest sens, altele decât conducătorul de vehicul;

c) Infracțiuni contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de aflarea adevărului și constatarea justă, imediată și completă a infracțiunilor de acest gen [81, p. 18].

Astfel, conform sistematizării propuse, atribuim categoriei infracțiunilor contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier de către conducătorul de vehicul, infracțiunile care vor consta în fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier doar de către conducătorul de vehicul. De exemplu: „Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare” – alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM.

La categoria infracțiunilor contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de respectarea obligațiilor în vederea asigurării siguranței traficului rutier de către persoanele responsabile în acest sens, altele decât conducătorul de vehicul, atribuim infracțiunile care vor consta în fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier de către persoanele responsabile în acest sens, altele decât conducătorul de vehicul. De exemplu: „Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264 – alin.(2) art.264¹ C.pen. al RM.

În fine, din rândul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de aflarea adevărului și constatarea justă, imediată și completă a infracțiunilor de acest gen, fac parte infracțiunile care vor consta în fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care pot împiedica aflarea adevărului și constatarea justă, imediată și completă a infracțiunilor de acest gen. De exemplu: „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

Răspunderea penală pentru asemenea fapte este un element necesar politicii penale a Republicii Moldova, deoarece activitatea regulată, neîntreruptă și desfășurată în condiții de deplină siguranță a traficului rutier constituie o condiție esențială a dezvoltării economice, a

protecției vieții și sănătății persoanelor, precum și a mediului într-un stat de drept și democratic.

În demersul ce urmează vom încerca a efectua o analiză succintă a unor fapte de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care își găsesc la momentul actual o incriminare în C.pen. al RM ca infracțiuni cu componente formale, motiv pentru care atenționăm cititorul asupra încercării noastre de a creiona doar chestiunile pe care le-am constatat și le considerăm de principiu, abstractizând esența altor elemente constitutive de care, oarecum, am ținut cont.

Cadrul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier cuprinde în momentul de față infracțiuni cu conținut constitutiv formal, concept pe care îl promovăm și în prezenta lucrare, una dintre care este infracțiunea prevăzută de alin.(3) art.264¹ C.pen. al RM – ***Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului de vehicul de la testarea alcoolscoptică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical.*** Pătrunzând în esența faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, am constatat că faptele de refuz, împotrivire sau eschivare a conducătorului de vehicul de la testarea alcoolscoptică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical nu atentează la siguranța traficului rutier, ci sunt privite ca fapte care împiedică justa și în termeni rezonabili soluționare a cauzei, care exced cadrul valorilor și relațiilor sociale care sunt condiționate de protejarea siguranței traficului rutier, mai degrabă fiind niște fapte care atentează la buna desfășurare a actului de justiție.

Însă mențiunea pe care dorim să o facem este că, în opinia noastră, aceste incriminări contravin, în primul rând, prevederilor Declarației Universale a Drepturilor Omului, contravin prevederilor Constituției Republicii Moldova, încalcă flagrant drepturile fundamentale ale omului de a fi prezumat nevinovat, la apărare, de a-și cunoaște drepturile și îndatoririle, de a nu face declarații împotriva sa, de a nu se autoincrimina, deoarece persoana față de care există o bănuială rezonabilă că a condus vehiculul aflându-se în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare, adică față de care există o bănuială rezonabilă că a săvârșit infracțiunea prevăzută la alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM, trebuie să beneficieze de toate drepturile procesuale în mod egal ca și oricare altă persoană bănuită de săvârșirea oricărei alte infracțiuni, iar acestea presupun drepturile de a fi prezumat nevinovat, la apărare, de a-și cunoaște drepturile și îndatoririle, de a nu face declarații împotriva sa, de a nu se autoincrimina, iar uzul acestor drepturi nu trebuie să atragă răspunderea penală a persoanei.

În conformitate cu alin.(1) și (2) ale art.64 C.p.pen. al RM [25], persoana bănuită în comiterea unei infracțiuni are următoarele drepturi relevante speței: dreptul la apărare – drept pe

care organul de urmărire penală îi asigură bănuیتului posibilitatea să și-l exercite prin toate mijloacele și metodele care nu sunt interzise de lege; dreptul de a tăcea și de a nu mărturisi împotriva sa, să facă declarații sau să refuze de a le face; să participe la efectuarea acțiunilor procesuale, ori să refuze de a participa la ele.

În această ordine de idei, constatăm că refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului de vehicul de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical, constituie reacții sănătoase, normale ale oricărui individ dictate de instinctul de autoapărare al fiecăruia, fiind modalități de exercitare a drepturilor la apărare ale persoanei bănuite, și e absurd ca uzul acestor drepturi să atragă răspunderea penală.

Alin.(3) al aceluiași articol prevede că exercitarea de către bănuیت a drepturilor de care dispune sau renunțarea lui la aceste drepturi nu poate fi interpretată în detrimentul lui și nu poate avea consecințe nefavorabile pentru el, iar în conformitate cu alin.(3¹) al art.64 C.p.pen. al RM examinarea corporală, precum și prelevarea mostrelor de eliminări ale corpului sau a altor mostre biologice de la bănuیت fără acordul acestuia pot fi efectuate doar cu autorizarea judecătorului de instrucție. Aceste acțiuni nu pot fi întreprinse în locurile sau circumstanțele în care există riscul traumatizării bănuیتului sau riscul violării drepturilor omului.

Bănuیتul are dreptul să facă declarații sau să refuze de a le face, atrăgându-i-se atenția că dacă refuză să dea declarații nu va suferi nici o consecință defavorabilă, iar dacă va da declarații acestea vor putea fi folosite ca mijloace de probă împotriva sa.

Astfel, susținem că bănuیتul trebuie să aibă dreptul fie să accepte testarea alcoolsopică sau examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical, fie să refuze acestea, atrăgându-i-se atenția că dacă refuză acestea nu va suferi nici o consecință defavorabilă, deoarece organele de drept dispun de instrumente juridice necesare și suficiente ca să îl poată supune procedului probatoriu respectiv și să îi poată dovedi vinovăția chiar dacă acesta ar refuza testarea alcoolsopică sau examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical, și invers, trebuie să i se explice bănuیتului că dacă va accepta procedeu probatoriu respectiv, rezultatele obținute vor putea fi folosite ca mijloace de probă împotriva sa.

În această ordine de idei, propunem de *lege ferenda* ca infracțiunea prevăzută la alin.(3) art.264¹ C.pen. al RM de refuz, împotrivire sau eschivare a conducătorului de vehicul de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical să fie exclusă.

Totodată, propunem și considerăm că în cazul refuzului, împotrivirii sau eschivării conducătorului de vehicul de la testarea gradului de alcoolemie și/sau de la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și naturii ei și/sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestei examinări medicale, acumularea probatoriului care va permite soluționarea justă și oportună a cauzei poate fi asigurată prin aplicarea regulilor procedurii probatoriu „*examinarea corporală*” prevăzute la art.119 C.p.pen. al RM.

Art.266 C.pen. al RM, care incriminează părăsirea locului accidentului rutier, ca infracțiune contra siguranței traficului rutier, în opinia noastră, de asemenea, nu se caracterizează prin previzibilitate și precizie. Astfel, norma dată prevede răspunderea penală pentru părăsirea locului accidentului rutier de către persoana care conducea mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.264 alin.(3) și (5) C.pen. al RM. Pătrunderea în esența acestei infracțiuni în vederea stabilirii dacă constituie sau nu o faptă de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, ne-a permis scoaterea în evidență a unui șir de ineptii care ne-au determinat să le acordăm atenție și să venim cu propunerile de rigoare întru înlăturarea lor, acest fapt datorându-se totodată modificărilor legislative operate în legislația în vigoare prin Legea privind modificarea unor acte legislative nr.138 din 19.07.2018 și propunerilor pe care le-am înaintat în prezenta lucrare, inclusiv cea de a exclude art.264 C.pen. al RM – normă la care dispoziția de trimitere a art.266 C.pen. al RM face apel.

Un prim aspect pe care îl sesizăm este că răspunderii penale este supusă doar persoana în calitate de *conducător al mijlocului de transport*, iar ceilalți *participanți la trafic* care au fost implicați în accidentul rutier nu sunt prevăzuți în calitate de subiecți ai acestei infracțiuni.

Această inconsecvență a legiuitorului este și mai evidentă dacă analizăm Legea privind modificarea unor acte legislative nr.138 din 19.07.2018, prin care norma corespondentă din art.243 C.contr. al RM care prevede răspunderea contravențională pentru părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier a suferit modificări și în conformitate cu care constituie contravenție „*părăsirea de către persoana implicată în accident rutier a locului în care s-a produs accidentul ce a cauzat consecințele prevăzute la art.242 alin.(1), dacă fapta nu constituie infracțiune*”, spre deosebire de varianta normativă precedentă conform căreia constituia părăsire a locului în care s-a produs accidentul rutier „*părăsirea de către vinovat a locului în care s-a produs accidentul rutier, dacă fapta nu constituie infracțiune*”.

Intervenția legislativă operată prin legea sus-menționată a avut drept scop excluderea unei alte imprevizibilități, și anume cea legată de vinovăția persoanei implicate în accidentul rutier la încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, legiuitorul urmărind, de fapt, lărgirea cercului

de subiecți nu doar la cei vinovați de comiterea încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca rezultat al cărora s-a produs accidentul rutier, ci la toate persoanele implicate în accidentul rutier, vinovăția de încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier nefiind izvorul apariției obligației de a nu părăsi locul în care s-a produs accidentul rutier, ci însuși faptul implicării persoanei în accidentul rutier.

Pct.7 al RCR definește *accidentul în traficul rutier* ca fiind un 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 drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material. Totodată, pct.12 și 13 al RCR stabilește două categorii de persoane implicate în accidentul rutier: conducătorul de vehicul implicat în accidentul rutier și altă persoană implicată în accidentul rutier. Astfel, în situația când accidentul rutier va constitui un eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate mai multe vehicule aflate în circulație, atunci persoanele implicate în accidentul rutier vor constitui conducătorii acestor vehicule, însă în situația când accidentul rutier va constitui un eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care a fost implicat un vehicul aflat în circulație, drept persoane implicate în accidentul rutier pot fi conducătorul acestui vehicul și pietonul (pietonii), biciclistul (bicicliștii), fie conducătorul unui vehicul cu tracțiune animală care au fost implicați în accidentul rutier, prin faptul că constituie victime ale acestui accident rutier, fie chiar accidentul rutier s-a produs datorită încălcării de către aceștia a regulilor de siguranță a traficului rutier.

Astfel, găsim binevenită intervenția legislativă operată la art.243 C.contr. al RM și considerăm că obligația de a nu părăsi locul în care s-a produs accidentul rutier trebuie să fie opozabilă nu doar conducătorului de vehicul implicat în accidentul rutier, ci și altor persoane implicate în accidentul rutier în persoana oricărui participant la trafic implicat în accidentul rutier (pietonul, biciclistul, conducătorul de vehicul cu tracțiune animală), deoarece anume prezența tuturor părților implicate în accidentul rutier va contribui la justa soluționare a cauzei și la determinarea vinovăției persoanei care a încălcat regulile de siguranță a traficului rutier.

Un alt aspect pe care îl considerăm de esență este că constituie subiect al acestei infracțiuni doar persoana care conducea mijlocul de transport și care ***a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport***. Anume această condiție o considerăm cea care denotă imprevizibilitatea acestor prevederi din cauza faptului că persoana care conducea mijlocul de transport și care a fost implicată într-un accident rutier datorat unor încălcări ale regulilor de siguranță a traficului rutier, poate considera că nu ea se face vinovată de săvârșirea

acestor încălcări și are dreptul să se considere nevinovată, acest drept garantându-i-se inclusiv de principiul prezumției de nevinovăție, astfel, obligația de a nu părăsi locul accidentului rutier în sensul art.266 C.pen. al RM, aceasta o poate aprecia ca nefiind opozabilă ei, ci altui conducător de vehicul sau participant la trafic implicat în accidentul rutier.

Și un următor aspect care trezește controverse este faptul că art.266 C.pen. al RM prevede răspunderea penală pentru părăsirea locului accidentului rutier de către persoana care conducea mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, ***dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.264 alin.(3) și (5) C.pen. al RM***, nefiind clară aprecierea dacă urmările indicate la art.264 alin.(3) și (5) C.pen. al RM au fost provocate de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către conducătorul mijlocului de transport sau au survenit din cauza părăsirii locului accidentului rutier de către conducătorul mijlocului de transport ca modalitate de lăsare în primejdie a victimei.

Astfel, cu referire la primul aspect sesizat, susținem că prevederile legale ar trebui să prevadă obligația de a nu părăsi locul în care s-a produs accidentul rutier ca fiind opozabilă atât pentru conducătorul de vehicul implicat în accidentul rutier, cât și pentru ceilalți participanți la traficul rutier implicați în accidentul rutier.

Cu referire la al doilea aspect, susținem că obligația de a nu părăsi locul în care s-a produs accidentul rutier nu trebuie să reiasă din încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, ci din implicarea în accidentul rutier a ambelor părți, fiindcă faptul care anume persoană a săvârșit încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier urmează a fi stabilită de organele de drept și acest fapt nu poate fi determinat sau prezumat în mod subiectiv, cu atât mai mult cu cât anumite accidente în traficul rutier se produc din cauza încălcării cu vinovăție a regulilor de siguranță a traficului rutier de către ambele părți implicate în accidentul rutier.

Referitor la condiția ce ține de urmările indicate la art.264 alin.(3) și (5) C.pen. al RM, susținem că acestea trebuie privite la această infracțiune ca împrejurări de comitere a faptei de părăsire a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu survenirea unor asemenea consecințe prejudiciabile.

Astfel, în ordinea ideilor enunțate *supra*, propunem modificarea art.266 C.pen. al RM care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 266. Părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier

(1) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea medie sau gravă a sănătății sau cu decesul persoanei

se pedepsește cu amendă în mărime de la 550 la 850 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.”

Totodată, menționăm că art.233 C.contr. al RM, de asemenea se propune a fi modificat luând în considerație argumentele enunțate mai sus, precum și alte propuneri pe care le-am înaintat în prezenta lucrare, acesta urmând a avea următorul cuprins:

„Articolul 243. Părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier

(1) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea neînsemnată a sănătății sau cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(1), dacă fapta nu constituie infracțiune,

se sancționează cu amendă de la 40 la 50 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 20 la 30 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de la 7 la 10 zile.

(2) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea ușoară a sănătății sau cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(2), dacă fapta nu constituie infracțiune,

se sancționează cu amendă de la 50 la 100 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 30 la 40 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de la 10 la 15 zile.

(2) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(3), dacă fapta nu constituie infracțiune,

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.”

În legătură cu determinarea și propunerea de a legifera distinct faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, am menționat că din cercul de subiecți care sunt obligați să respecte regulile de siguranță a traficului rutier fac parte și conducătorii de vehicule. C.pen. al RM, spre deosebire de C.contr. al RM, RCR și Legea privind siguranța traficului rutier, nu utilizează noțiunea de „vehicul”, ci de „mijloc de transport”, expresie pe care o considerăm ca fiind una inadecvată, din mai multe considerente, și drept urmare, vom propune în prezentul studiu ca această noțiune să fie înlocuită cu noțiunea de „vehicul” cu definiția proprie acestui termen.

În primul rând, noțiunea de „mijloc de transport” reprezintă o calchiere din limba rusă a termenului „транспортное средство”, conform căreia a fost formulată o expresie transpunând din altă limbă traducerea directă a elementelor de formare a expresiei, deși limba română

cunoaște o noțiune proprie acestei expresii sub denumirea de „vehicul”.

Studierea Legii privind siguranța traficului rutier, a RCR, precum și a prevederilor C.contr. al RM în varianta de limbă rusă ne permite să sesizăm cu ușurință că în acestea legiuitorul folosește termenul *«транспортное средство»*, iar în varianta de limbă română este utilizată noțiunea de „vehicul” și nu de „mijloc de transport”. Astfel, constatăm că legiuitorul utilizează în C.pen. al RM noțiuni care nu corespund celor din actele normative la care face trimitere, noțiuni care ar trebui *a priori* să fie identice, pentru a exclude posibilitățile de interpretare echivocă a legii. Deci pentru uniformizarea prevederilor legii penale cu prevederile actelor normative la care aceasta face trimitere, propunem de a substitui în actele legislative de referință termenul și definiția *„mijlocului de transport”* cu termenul *„vehicul”* cu noțiunea proprie acestui termen, iar art.132 C.pen. propunem a fi modificat, acesta urmând a avea următorul cuprins:

„Articolul 132. Vehicul

Prin vehicul se înțelege sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane și/sau bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări.”

Totodată, menționăm că după conținut și întinderea de reglementare, termenul „vehicul”, propus cu noțiunea proprie acestuia stipulată în RCR este mai cuprinzător decât termenul „mijloc de transport” cu noțiunea specificată la art.132 C.pen. al RM și susținem că această noțiune, în varianta propusă, va cuprinde mai exact și deplin vehiculele în legătură cu conducerea sau exploatarea cărora făptuitorul poate încălca regulile de siguranță a traficului rutier. Drept exemplu, putem menționa situația când făptuitorul decuplează o remorcă de la vehiculul tractor și nu întreprinde măsurile necesare care ar asigura fixarea acesteia ce ar exclude ulterioara deplasare a remorcii, și drept rezultat al acestei încălcări, remorca începe deplasarea din inerție la vale și traversează un pieton cauzându-i o vătămare gravă a sănătății. Astfel, încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier în situația de față a fost săvârșită în legătură cu încălcarea regulilor de exploatare a unei remorci care constituie „vehicul”, însă sub incidența actualei noțiuni de „mijloc de transport” aceasta nu cade, fiindcă nu este autopropulsată.

3.2. Perspectiva legiferării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei

Cadrul legal actual care prevede răspunderea penală și contravențională pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier cuprinde normele prevăzute la art.art.264, 264¹ alin.(2),

265, 269 C.pen. al RM, precum și art.242 C.contr. al RM.

Identificarea și reevaluarea obiectului juridic special principal al faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ne-a permis identificarea sediului de incriminare a acestor fapte în sistemul contravențiilor ce atentează la sănătatea persoanei în cazul vătămării ușoare și neînsemnate a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, iar în cadrul Părții speciale a C.pen. al RM în cazul vătămării medii și grave a sănătății, precum și în cazul lipirii de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, în capitolul corespunzător în care se regăesc toate faptele care au drept obiect juridic special principal valorile și relațiile sociale a căror normală desfășurare este condiționată de protejarea vieții și sănătății persoanei, adică în Capitolul II „Infrațiuni contra vieții și sănătății persoanei”.

Aprecierea obiectului juridic este unul dintre criteriile de bază, care servește legiuitorului în operația de stabilire a gradului de pericol social abstract al fiecărui tip particular de infracțiune și prin aceasta, la fixarea limitelor speciale de pedeapsă. Astfel, obiectul juridic care a servit, într-o măsură, la determinarea pedepsei legale servește, indirect, și la stabilirea pedepsei judiciare în fiecare caz concret. Obiectul juridic al infracțiunilor de același tip este identic, indiferent de caracteristicile conținutului concret al acestor infracțiuni.

În această ordine de idei, susținem că la stabilirea obiectului juridic al faptelor prejudiciabile de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să ținem cont de obiectul identic pentru normele generale, adică componentele tipice de infracțiune, care prevăd răspunderea pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență în circumstanțe generale.

Astfel, reieșind din faptul că ierarhia valorilor sociale ocrotite de legea penală este construită după schema: personalitate – societate – stat, este imperativ ca prin incriminarea anumitor fapte ca infracțiuni să fie plasată pe primul loc apărarea juridică a persoanei, a drepturilor și libertăților fundamentale ale acesteia, viața și sănătatea fiind acele drepturi și valori sociale în lipsa cărora persoana nu mai poate exista. Și deci, prin urmare, anume pentru faptele de vătămare a sănătății și pentru lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier este necesar de a fi instituită răspunderea juridică, și nu în succesiunea inversă. Din moment ce au suferit sănătatea și viața persoanei, ca valori sociale indispensabile ființei umane, răspunderea juridică trebuie prevăzută și aplicată anume pentru aceste fapte în principal, și nu pentru circumstanțele sau împrejurările în care acestea s-au produs.

Considerăm că în acest fel legea penală va asigura imperativa funcție de apărare prin

norme juridico-penale de incriminare a persoanei împotriva faptelor care constituie infracțiuni stabilind pedepse corespunzătoare acestor fapte, proclamând scopul de prevenire a săvârșirii acestor infracțiuni.

Legiferarea distinctă a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier va permite într-un final calificarea corectă a acestor fapte în funcție de modalitatea faptică concretă, în raport cu fiecare victimă în parte. Aceasta va fi posibilă datorită faptului că fiecare faptă infracțională va constitui o modalitate normativă distinctă de comitere a unei infracțiuni, ceea ce va implica permanent calificarea activității infracționale conform tuturor modalităților normative a căror semne constitutive această activitate le va întruni.

Din cauza faptului că drept rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier vătămarea sănătății ori lipsirea de viață a persoanei se pot săvârși din imprudență mai multor persoane, este imperativă prevederea răspunderii penale agravate pentru săvârșirea acestor fapte infracționale asupra a două sau mai multor persoane. Acest deziderat se fundamentează pe ideea că atunci când vătămarea sănătății de același grad săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane, faptele prejudiciabile date să fie calificate ca o contravenție/infracțiune unică săvârșită asupra a două sau mai multor persoane, pedeapsa fiind instrumentul care va asigura o individualizare efectivă a răspunderii, și să nu fie aplicată instituția concursului.

Totodată, vătămarea sănătății de grad diferit a două sau mai multor persoane ori lipsirea de viață din imprudență pe lângă vătămarea sănătății unei alte persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier va implica permanent calificarea acestor fapte prejudiciabile în baza unui concurs de infracțiuni/contravenții.

Răspunderea contravențională și penală prevăzută actualmente în legislația în vigoare este pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ce au cauzat urmări prejudiciabile sub forma vătămării ușoare a sănătății în cazul contravenției prevăzute la art.242 alin.(2) C.contr. al RM, și sub forma vătămării medii, vătămării grave sau decesului persoanei cauzate din imprudență la infracțiunile prevăzute de art.art.264, 264¹ alin.(2), 265, 269 C.pen. al RM.

Ținând cont de faptul că în prezentul studiu am determinat că faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier au o natură juridică distinctă de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și necesită a fi legiferați fie ca contravenții ce atentează la sănătatea persoanei, fie ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, normele enumerate propunem a fi modificate, luând în calcul chiar și excluderea unora, a căror prevedere în C.pen. al RM nu va

mai fi necesară.

În ordinea ideilor expuse mai sus și conform conceptelor statuate, faptele de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, propunem a fi incriminate ca contravenții ce atentează la sănătatea persoanei în Capitolul VII al Părții speciale a C.contr. al RM, prin modificarea și completarea art.78 care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 78. Vătămarea sănătății

(1) Vătămarea intenționată neînsemnată a sănătății

se sancționează cu amendă de la 15 la 30 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 20 la 40 de ore, sau cu arest contravențional de la 5 la 10 zile.

(2) Vătămarea intenționată ușoară a sănătății

se sancționează cu amendă de la 30 la 45 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional de la 10 la 15 zile.

(3) Vătămarea neînsemnată a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se sancționează cu amenda de la 18 la 24 de unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare.

(4) Fapta prevăzută la alin.(3) săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane se sancționează cu amenda de la 24 la 40 de unități convenționale cu aplicarea a 7 puncte de penalizare.

(5) Vătămarea ușoară a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se sancționează cu amenda de la 24 la 30 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare.

(6) Fapta prevăzută la alin.(5) săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane se sancționează cu amenda de la 30 la 50 de unități convenționale cu aplicarea a 8 puncte de penalizare.”.

Formula legislativă propusă *supra* va permite calificarea juridică a faptelor de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în raport cu fiecare victimă, în funcție de gradul vătămării sănătății suferite, vătămarea sănătății fiind privită ca fapt generator de consecință prejudiciabilă sub forma unei vătămări a sănătății de gravitate neînsemnată sau ușoară, iar însăși încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier va constitui modalitatea, împrejurarea în care faptele de vătămare a sănătății sunt săvârșite.

Dacă, drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier, vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății asupra a două sau mai multor persoane de aceeași gravitate, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza normei corespunzătoare care prevede în calitate de circumstanță agravantă săvârșirea faptei asupra a două sau mai multor persoane.

Iar dacă drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății asupra a două sau mai multor persoane de gravitate diferită, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs de contravenții.

Astfel, art.242 C.contr. al RM urmează a fi supus modificărilor și necesitatea menținerii acestuia în cadrul legii în rândul contravențiilor ce atentează la siguranța traficului rutier mai este justificată prin faptul că acesta trebuie să prevadă răspunderea contravențională pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care au cauzat daune materiale, și doar în cazurile în care persoana prejudiciată material prin săvârșirea acestor fapte va fi în imposibilitate de a fi despăgubită în baza poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto. De altfel, existența posibilității de a despăgubi persoana prejudiciată material drept urmare a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier în baza poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto va permite soluționarea cazului pe o cale amiabilă, sau în ordine civilă în instanța de judecată, ceea ce nu va antrena răspunderea contravențională.

Studiind practica judiciară în materie, am identificat trei situații în prezența cărora persoana prejudiciată material drept urmare a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier este în imposibilitate de a fi despăgubită în baza poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, și anume:

a) conducătorul de vehicul a încălcat regulile de siguranță a traficului rutier cu un vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit;

b) conducătorul de vehicul a încălcat regulile de siguranță a traficului rutier cu un vehicul care nu a fost supus reviziei tehnice în modul stabilit;

c) conducătorul de vehicul a încălcat regulile de siguranță a traficului rutier cu un vehicul care nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit.

În această ordine de idei, propunem modificarea și completarea art.242 C.contr. al RM care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 242. Încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat daune materiale

(1) Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de siguranță a traficului rutier

care a cauzat din imprudență deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri, săvârșită cu un vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit și/sau care nu a fost supus reviziei tehnice în modul stabilit și/sau nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit

se sancționează cu amendă de la 18 la 24 de unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare.

(2) Fapta prevăzută la alin.(1) care a cauzat din imprudență daune în proporții considerabile se sancționează cu amendă de la 24 la 30 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare.

(3) Fapta prevăzută la alin.(1) care au cauzat din imprudență daune în proporții mari sau deosebit de mari

se sancționează cu amendă de la 30 la 60 de unități convenționale cu aplicarea a 10 puncte de penalizare.”

Astfel, în lumina propunerilor expuse *supra*, dacă drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății persoanei de gravitate neînsemnată sau ușoară și totodată vor fi cauzate daune materiale în condițiile art.242 C.contr. al RM, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs de contravenții, iar dacă drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății persoanei de gravitate medie sau gravă ori lipsirea de viață din imprudență a persoanei și totodată vor fi cauzate daune materiale în condițiile art.242 C.contr. al RM, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs dintre infracțiuni și contravenții.

Faptele de vătămare medie și gravă a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier propunem a fi incriminate ca infracțiuni contra sănătății persoanei în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM, prin modificarea și completarea art.157 care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 157. Vătămarea gravă ori medie a sănătății săvârșită din imprudență

(1) Vătămarea gravă ori medie a sănătății săvârșită din imprudență

se pedepsește cu amendă în mărime de până la 650 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.

(2) Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 650 la 900 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 140 la 180 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.

(3) *Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier*

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(4) *Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier*

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(5) *Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier*

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1400 la 2000 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore sau cu închisoare de la 4 la 7 ani.”

Faptele de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier propunem a fi incriminate ca infracțiuni contra vieții persoanei în Capitolul II al Părții speciale a C.pen. al RM, prin completarea art.149 care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 149. Lipsirea de viață din imprudență

(1) Lipsirea de viață din imprudență

se pedepsește cu închisoare de până la 3 ani.

(2) Lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane

se pedepsește cu închisoare de la 3 la 6 ani.

(3) Lipsirea de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 3 la 5 ani.

(4) Lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 7 la 10 ani.”

Formulele legislative ale art.149 și 157 C.pen. al RM propuse *supra* va permite calificarea juridică a faptelor de vătămare medie și gravă a sănătății, precum și a faptei de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier în raport cu fiecare victimă, în funcție de gradul vătămării sănătății suferite, vătămarea sănătății fiind privită ca fapt generator de consecință prejudiciabilă sub forma unei vătămări a sănătății de gravitate medie sau gravă, ori sub forma decesului persoanei, iar însăși încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier va constitui modalitatea, împrejurarea în care faptele de vătămare medie și gravă a sănătății și de lipsire de viață sunt săvârșite.

Dacă, drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății asupra a două sau mai multor persoane de aceeași gravitate, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza normei corespunzătoare care prevede în calitate de circumstanță agravantă săvârșirea faptei asupra a două sau mai multor persoane, adică în baza alin.(3) art.157 C.pen. al RM, în cazul vătămării medii a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fie în baza alin.(5) art.157 C.pen. al RM, în cazul vătămării grave a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fie în baza alin.(4) art.149 C.pen. al RM în cazul lipșirii de viață din imprudență a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Iar dacă drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămări sănătății asupra a două sau mai multor persoane de gravitate diferită, ori vătămări medii sau grave a sănătății unei/unor persoane și lipsirea de viață a altei/altor persoane, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs de infracțiuni.

În virtutea luării în considerație a propunerilor enunțate *supra*, considerăm oportun de a veni cu un șir de propuneri de modificare a conținutului infracțiunilor care prevăd actualmente răspunderea penală pentru faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care au cauzat din imprudență vătămarea medie și gravă a sănătății precum și lipsirea de viață a persoanei, adică infracțiunile incriminate la art.art.264, 264¹ alin.(2), 265, 269 C.pen. al RM.

Cu referire la infracțiunile prevăzute la art.art.264, 265, 269 C.pen. al RM, constatăm că menținerea acestora în legea penală nu mai este oportună, astfel venim cu propunerea ca aceste norme să fie excluse.

Faptele de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite sau altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a acestora, ce asigură securitatea circulației, săvârșite de către o persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport, precum și încălcarea de către o persoană cu funcție de răspundere ori de către o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală a regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor, și nu în ultimul rând încălcarea de către pasager, pieton sau alt participant la trafic a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, constituie fapte de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, iar săvârșirea din imprudență a faptelor de vătămare

medie și gravă a sănătății, precum și a lipirii de viață a persoanei ca rezultat al încălcării acestor reguli de siguranță a traficului rutier cad pe deplin sub incidența normelor prevăzute de art.149 și 157 C.pen al RM în varianta propusă de noi în prezenta teză de doctorat.

Cu atât mai mult cu cât art.264 C.pen. al RM, prezintă la momentul actual grave carențe sub aspect tehnico-legislativ, situație care poate fi interpretată doar ca o inconsecvență a legiuitorului, care necesită desigur remedieri corespunzătoare.

Un prim aspect care trezește controverse și prezintă un interes deosebit pentru studiul nostru științific este faptul că varianta actuală a prevederilor art.264 C.pen. al RM identifică vătămările medii și grave ale sănătății, precum și decesul persoanei ca urmări prejudiciabile ale faptelor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către conducătorul mijlocului de transport și nu ca fapte producătoare de aceste consecințe săvârșite din imprudență ca rezultat al acestor încălcări, ceea ce permite abordări doctrinare și aplicarea în practica de transpunere în viață a normelor de drept penal a ideii că infracțiunea prevăzută la alin.(1) art.264 C.pen. al RM constituie componenta de bază, iar alineatele (2)-(6) reprezintă forme agravante ale acestei infracțiuni [17, p. 15]. Abordarea de față constituie o situație de interpretare incorectă a voinței legiuitorului cu referire la disocierea răspunderii penale pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

O altă imperfecțiune a art.264 C.pen. al RM o putem sesiza din interpretarea gramaticală a prevederilor alin.(2)-(6) conform cărora constituie infracțiuni:

alin.(2) – aceeași **acțiune** ...;

alin.(3) **acțiunea** prevăzută la alin.(1) ...;

alin.(4) **acțiunea** prevăzută la alin.(3) ...;

alin.(5) **acțiunea** prevăzută la alin.(1) ...;

alin.(6) **acțiunea** prevăzută la alin.(5) ...

Remarca pe care dorim să o scoatem în evidență este că sub aspectul clarității și exactității utilizarea de către legiuitor a unor frazeologisme sau îmbinări de cuvinte cu caracter constant la construirea componentelor de infracțiune merită o atenție deosebită.

Astfel, la expunerea unor modalități normative de comitere a infracțiunilor sau componentelor agravate în art.264 C.pen. al RM, legiuitorul a folosit asemenea frazeologisme precum: „Aceeași acțiune ...”, „Acțiunea prevăzută la alin.alin. (1), (3), (5) ...” etc. Aceste modalități de expunere denotă aplicarea procedurii de referire (trimitere), care permite evitarea repetărilor. Cu toate acestea însă, modalitățile date de expunere nu întotdeauna corespund cerințelor tehnicii legislative. O obiecție similară este sesizată și de către Brînză S. și Stati V. cu

referire la art. 201¹ C.pen. al RM (Violența în familie), despre care aceștia susțin că suferă de o carență tehnico-legislativă, legată de utilizarea în alin.alin. (2) și (3) a sintagmei „Aceeși acțiune ...”, nefiind clară semnificația ce o imprimă legiuitorul acestei sintagme, fapt care permite interpretări echivoce [9, p. 11], în pofida faptului că „pentru asigurarea securității juridice, legea penală trebuie să fie definită clar și interpretată restrictiv” [5, p. 133].

Ținând cont de faptul că încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier poate fi săvârșită atât prin *acțiune*, cât și prin *inacțiune*, este o absurditate ca modalitățile normative și circumstanțele agravante prevăzute în alin.alin.(2)-(6) ale art.264 C.pen. al RM să constituie infracțiuni doar în varianta **acțiunii**.

Astfel, susținem că legiuitorul este inconsecvent în procesul de construire a modalităților normative de comitere a unor infracțiuni și a componentelor agravate prin aplicarea procedurii de referire (trimitere), care permite evitarea repetărilor, utilizând sintagma „Aceeși acțiune ...” nu doar în art.264 C.pen. al RM, dar și în multe alte articole din Partea specială a C.pen. Și doar în unele articole (de ex. art.162, 163, 289¹ – 289³ din C.pen. al RM), legiuitorul utilizează sintagma „Aceeși faptă ...” sau „Aceleași fapte ...” (precizând, totodată, în acest sens că uneori legiuitorul utilizează corect și alte sintagme, bunăoară: în agravantele art.164 – „Răpirea unei persoane”; în agravantele art.171 – „Violul”; în agravantele art. 186, 187, 190 – corespunzător „Furtul”, „Jaful”, „Escrocheria” etc.).

Actualele prevederi ale alin.alin.(2)-(6) din art.264 C.pen. al RM sunt inaplicabile în ipoteza încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport prin *inacțiune*, deoarece legea penală nu poate fi interpretată și aplicată extensiv și asupra modalităților de comitere a faptei prejudiciabile prin *inacțiune* atâta timp cât în dispoziția de incriminare este indicată expres modalitatea acțiunii prejudiciabile ca unică formă de realizare a faptei infracționale.

O altă ineptie pe care am identificat-o în prevederile art.264 C.pen. al RM, este că acestea nu disociază răspunderea penală a făptuitorului pentru situațiile când, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, se cauzează din imprudență vătămări medii sau grave sănătății la două sau mai multe persoane, spre deosebire de lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane – situație reglementată expres în alin.(5) art.264 C.pen. al RM. Deci, în lipsa unei circumstanțe care ar agrava răspunderea penală pentru cauzarea din imprudență a unei vătămări sănătății de același grad la două sau mai multe persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, situația de referință ar trebui să atragă răspunderea penală pentru concurs de infracțiuni, variantă care nu se aplică în practica de transpunere în viață a normelor de drept penal.

Toate aceste argumente, precum și propunerile de a legifera distinct faptele de vătămare medie și gravă a sănătății, precum și a lipirii de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății, justifică pe deplin, în viziunea noastră, propunerea de a exclude în totalitate art.264 C.pen. al RM.

În demersul elaborării prezentei lucrări, am considerat de principiu clarificarea circumstanței „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, ori în legătură cu vătămarea sănătății sau lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate ca circumstanță agravantă specială prevăzută la alin.alin.(2), (4) și (6) ale art.264 C.pen. al RM pe care am propus a fi exclus nu va rămâne fără o acoperire în spațiul de reglementare.

Stati V. susține ideea că în alin.(2), (4) și (6) art.264 și la alin.(1) art. 264¹ C.pen. al RM starea de ebrietate este un indiciu de esență, indispensabil și că ar fi cu totul inechitabil ca, în cazul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la aceste norme, starea de ebrietate să fie luată în considerație și la individualizarea pedepsei. După părerea autorului, asta ar însemna o înțelegere eronată a principiului individualizării răspunderii penale și pedepsei penale, fixat la art.7 C.pen. al RM iar aplicarea răspunderii conform alin.(1) art.264¹ sau conform alin.(2), (4) sau (6) art.264 C.pen. al RM exclude invocarea prevederii de la lit.j) alin.(1) art.77 C.pen. RM [82, p. 50].

Clarificarea circumstanței „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în legătură cu încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier, fie în legătură cu vătămarea sănătății sau lipsirea de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fie chiar în legătură cu simpla conducere a vehiculului de către conducătorul aflat într-o asemenea stare, este deosebit de importantă, deoarece voința legiuitorului exprimată în noțiunea „stării de ebrietate” nu coincide cu esența acestui termen definit expres la art.134¹² C.pen. al RM. Cu atât mai mult cu cât cazurile din practica judiciară ne demonstrează că limitele stabilite în cadrul legii care delimitează o anumită stare de ebrietate de alta permit interpretări echivoce.

Pornind de la noțiunea de „stare de ebrietate” definită expres la alin.(1) art.134¹² C.pen. al RM, aceasta presupune o stare de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare, însă legiuitorul nu raportează această stare la criterii care ar determina nivelul de dereglare psihofuncțională a organismului, adică la parametri care ar caracteriza însușirile psiho-fizice ale individului care pot afecta, de exemplu, capacitatea conducătorului de vehicul de a conduce fără a încălca anumite reguli de siguranță a traficului rutier din cauza stării de tulburare psihofiziologică (psihosenzorială și neuromusculară), ci la parametri ce caracterizează nivelul de îmbibație a

alcoolului în sânge sau în aerul expirat, adică la nivelul de alcoolemie.

Maniu D. menționează că conducătorii de vehicule care circulă pe drumurile publice săvârșesc infracțiune dacă se află în stare de ebrietate sau au în sânge o îmbibație alcoolică peste limita legală, iar între cele două modalități alternative ale cerinței esențiale din conținutul acestei infracțiuni nu se poate pune semnul egalității, deoarece „starea de ebrietate” și „îmbibația alcoolică ce depășește limita legală”, adică alcoolemia, nu sunt stări neapărat echivalente [53, p. 135].

Maniu D. definește „starea de ebrietate” ca fiind starea de tulburare psihofiziologică (psihosenzorială și neuromusculară) produsă sub influența intoxicației alcoolice asupra însușirilor psiho-fizice ale individului, iar prin „îmbibație alcoolică” sau „alcoolemie” susține că trebuie să înțelegem gradul de concentrare a alcoolului în corpul uman, exprimat în grame la litru de sânge. La fel, Maniu D. mai face mențiunea că uneori persoana, deși nu are îmbibația alcoolică de gradul care depășește limita, prezintă semne ale stării de ebrietate, și invers, având îmbibația alcoolică ce depășește limita stabilită, nu prezintă semne ale stării de ebrietate.

De altfel, de aceste criterii se conduce legiuitorul mai multor state a căror legislație nu stabilește gradul de îmbibație alcoolică în corpul uman (în limite, sub limită sau chiar care depășește anumite limite), ci anume însușirile psiho-fizice ale individului care pot afecta capacitatea conducătorului de vehicul de a conduce fără a încălca anumite reguli de siguranță a traficului rutier din cauza stării de tulburare psihofiziologică (psihosenzorială și neuromusculară) produsă sub influența intoxicației alcoolice.

Astfel, constatăm că legiuitorul identifică un pericol social sporit al făptuitorului atunci când acesta săvârșește infracțiunea fiind într-o stare inadmisibilă de alcoolemie și nu de ebrietate ca dereglare psihofuncțională a organismului produsă de alcool. De aceea propunem de *lege ferenda* ca starea de ebrietate produsă de alcool să fie legiferată alături de starea de ebrietate produsă de droguri și/sau alte substanțe similare sub denumirea de *stare de alcoolemie*, prin care urmează să înțelegem „**starea persoanei care are o anumită concentrație de alcool în sânge sau o anumită concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat**”.

Totodată, propunem modificarea noțiunii de „stare de ebrietate” din stare de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare în „**starea de dereglare psihofuncțională a organismului produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare**”, deoarece alcoolul, drogurile și/sau altele substanțe cu efecte similare nu trebuie neapărat să fie consumate, ci această stare poate fi provocată prin orice mod de administrare a acestor substanțe, pe cale orală (alimentară), intravenoasă, contact cutanat, inhalație etc.

Cazurile din practica judiciară ne demonstrează că limitele stabilite în cadrul legii care

delimitează o anumită stare de alcoolemie de alta, nu sunt niște limite exacte și permit interpretări echivoce. Art.134¹² C.pen. al RM stabilește două grade ale stării de ebrietate produsă de alcool (grade ale stării de alcoolemie): *starea de ebrietate alcoolică cu grad minim* prin care se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l, și *starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat* prin care se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.

Prevederile enunțate *supra* permit interpretarea echivocă a limitelor de la care poate fi constatată starea de ebrietate cu grad minim și starea de ebrietate cu grad avansat, cu atât mai mult cu cât prevederile relevante din Regulamentul privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.296 din 16 aprilie 2009 [45], în pct.3 stabilesc pentru conducătorii de vehicule următoarele concentrații maxime admisibile de alcool: a) în sânge – 0,3 g/l; b) în aerul expirat – 0,15 mg/l, iar pct.4 al aceluiași Regulament atestă ca stare de ebrietate alcoolică: a) cu grad minim – în caz de stabilire a concentrației de alcool de la 0,3 g/l până la 0,5 g/l în sânge sau de la 0,15 mg/l până la 0,3 mg/l în aerul expirat; b) cu grad avansat – în caz de depășire a concentrației de alcool de 0,5 g/l în sânge sau de 0,3 mg/l în aerul expirat.

Astfel, întrebarea care trezește opinii contrare este dacă limitele de 0,3 g/l de alcool în sânge și de 0,15 mg/l de alcool în aerul expirat sunt limitele cu care începe gradul minim al stării de alcoolemie sau sunt limitele care indică pragul concentrației maxime admisibile?

Drept exemplu ne poate servi următorul caz din practica judiciară: „*Pe rolul Judecătoriei Bălți, sediul central, se află cauza contravențională privind învinuirea d-lui X de comiterea contravenției prevăzute la art.233 alin.(1) din Codul contravențional (Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool).*”

În ședința de judecată din 23 aprilie 2018, avocatul Y a solicitat ridicarea excepției de neconstituționalitate a art.134¹² din Codul penal (Starea de ebrietate) și a punctelor 3 și 4 din Regulamentul privind modul de testare alcoolscoptică și de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.296 din 16 aprilie 2009, menționând că, potrivit pct.3) din Regulamentul privind modul de testare alcoolscoptică și de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei, limita maxim admisibilă a concentrației de alcool în aerul expirat pentru conducătorii de vehicule constituie 0,15 mg/l. Totuși pct.4) din același Regulament și art.134¹² din Codul penal stabilesc că concentrația de alcool începând cu 0,15 mg/l în aerul expirat este considerată stare de ebrietate cu grad minim,

care poate atrage răspunderea contravențională, în baza art.233 alin.(1) din Codul contravențional. În acest sens, autorul susține că instanțele de judecată interpretează în mod diferit problema dacă concentrația de alcool de 0,15 mg/l în aerul expirat poate angaja răspunderea contravențională pentru conducerea vehiculului în stare de ebrietate. Așadar, potrivit autorului sesizării, normele contestate nu sunt conforme cu standardul calității legii și sunt contrare art.1 alin.(3) și 23 alin.(2) din Constituție. Astfel, autorul excepției de neconstituționalitate a susținut că dispozițiile contestate nu sunt conforme cu principiul preeminenței dreptului, garantat de art.1 alin.(3) din Constituție și cu principiul previzibilității legii, garantat de art.23 din Constituție, pentru că acestea nu stabilesc cu claritate dacă concentrația de alcool de 0,15 mg/l în aerul expirat constituie sau nu stare de ebrietate care angajează răspunderea contravențională în baza art.233 alin.(1) din Codul contravențional” [32].

În această ordine de idei, menționăm că Curtea Constituțională a sesizat că problema în cauză nu este una care reclamă un control de constituționalitate, ci una de interpretare a legii și a menționat că, având în vedere principiul aplicabilității generale a legilor, formularea acestora nu poate prezenta o precizie absolută. Oricât de clar ar fi redactată o normă juridică, în orice sistem de drept, există un element inevitabil de interpretare judiciară, inclusiv într-o normă de drept penal (*Del Rio Prada vs. Spania*, 21 octombrie 2013, §92).

Astfel, în încercarea de a pune capăt interpretărilor echivoce ale legii penale cu referire la limitele care stabilesc gradele stării de alcoolemie, am identificat soluția și propunem de *lege ferenda* de a legifera trei grade ale stării de alcoolemie: cu grad minim – care va corespunde nivelului de alcoolemie admisibil; cu grad mediu – care va corespunde nivelului de alcoolemie care va antrena răspunderea contravențională; și cu grad avansat – care va corespunde nivelului de alcoolemie care va antrena răspunderea penală, fiecare din aceste grade având stabilite expres limite exacte care nu mai lasă loc de interpretare și în acest fel susținem că dispozițiile legii vor atinge acel nivel de conformitate cu principiul preeminenței dreptului, garantat de art.1 alin.(3) din Constituție, și cu principiul previzibilității legii, garantat de art.23 din Constituția RM.

În lumina celor expuse *supra*, propunem ca art.134¹² C.pen. al RM să fie modificat și completat și drept urmare acesta va avea următorul cuprins:

„Articolul 134¹². Starea de ebrietate și starea de alcoolemie

(1) Prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare.

(2) Prin stare de alcoolemie se înțelege starea persoanei care are o anumită concentrație de alcool în sânge sau o anumită concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat.

(3) Starea de alcoolemie poate fi: cu grad minim, cu grad mediu, cu grad avansat.

(4) Prin stare de alcoolemie cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge până la 0,29 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat până la 0,14 mg/l inclusiv.

(5) Prin stare de alcoolemie cu grad mediu se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,49 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,29 mg/l inclusiv.

(6) Prin stare de alcoolemie cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.”

Modificările propuse cu referire la starea de alcoolemie și starea de ebrietate implică și alte intervenții legislative care urmează a fi reflectate în propunerile de modificare a art.art.24, 76, 77, 264¹ C.pen al RM, precum și a art.art.15, 42, 43, 233 C.contr. al RM (vezi Anexa 4).

Astfel, art.24 C.pen. al RM propunem a fi modificat și acesta urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 24. Răspunderea pentru infracțiunea săvârșită în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate

Săvârșirea infracțiunii în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare nu înlătură caracterul penal al faptei. Cauzele, gradul și influența stării de alcoolemie sau stării de ebrietate asupra săvârșirii infracțiunii se iau în considerație la individualizarea pedepsei.”

Circumstanța atenuantă prevăzută la art.76 alin.(1) lit.i) C.pen. al RM propunem a fi modificată și aceasta urmează a avea următorul cuprins:

„i) săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale involuntară sau forțată a substanțelor menționate la art.24 sau de administrarea pe orice cale de aceste substanțe fără a fi conștientă de efectul lor;”.

Circumstanța agravantă prevăzută la art.77 alin.(1) lit.j) C.pen. al RM propunem a fi modificată și aceasta urmează a avea următorul cuprins:

„j) săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate, produsă de administrarea pe orice cale voluntară sau premeditată a substanțelor menționate la art.24. Instanța de judecată este în drept, în funcție de caracterul infracțiunii, să nu considere aceasta ca o circumstanță agravantă;”.

Alin.(1) și (2) ale art.264¹ C.pen. al RM propunem a fi modificate și acestea urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 264^l. Conducerea vehiculului în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe

(1) Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare se pedepsește cu amendă în mărime de la 750 la 850 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore.

(2) Predarea cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare se pedepsește cu amendă în mărime de la 800 la 900 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore.”

Astfel, art.15 C.contr. al RM propunem a fi modificat și acesta urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 15. Răspunderea pentru contravenția săvârșită în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate

Săvârșirea contravenției în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare nu înlătură caracterul contravențional al faptei. Cauzele, gradul și influența stării de alcoolemie sau stării de ebrietate asupra săvârșirii contravenției se iau în considerație la individualizarea sancțiunii.”

Alin.(1) al art.42 C.contr. al RM se propune a fi completat cu o nouă circumstanță atenuantă la litera f) cu următorul cuprins:

„f) săvârșirea contravenției de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale involuntară sau forțată a substanțelor menționate la art.15 sau de administrarea pe orice cale de aceste substanțe fără a fi conștientă de efectul lor;”.

Circumstanța agravantă prevăzută la art.43 alin.(1) lit.f) C.contr. al RM propunem a fi modificată și aceasta urmează a avea următorul cuprins:

„f) săvârșirea contravenției de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale voluntară sau premeditată a substanțelor menționate la art.15. Instanța de judecată este în drept, în funcție de caracterul contravenției, să nu considere aceasta ca o circumstanță agravantă;”.

Art.233 C.contr. al RM se propune a fi modificat și acesta urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 233. Conducerea vehiculului în stare inadmisibilă de alcoolemie.

(1) Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de alcoolemie cu

grad mediu

se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore.

(2) Administrarea pe orice cale de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accidentul în traficul rutier, până la testarea gradului de alcoolemie sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, cu excepția administrării de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului în traficul rutier și până la testarea sau examinarea medicală în vederea stabilirii gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate

se sancționează cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore.

(3) Acțiunile prevăzute la alineatele (1)-(2) săvârșite în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție

se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.

(4) Acțiunile prevăzute la alineatele (1)-(2), săvârșite de către o persoană care nu are dreptul de a conduce vehicule sau al cărei drept a fost suspendat provizoriu ca măsură preventivă sau a fost suspendat ori persoana a fost privată de acest drept ca măsură de siguranță

se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.”

În legătură cu propunerile de *lege ferenda* înaintate față de prevederile C.pen. al RM, precum și C.contr. al RM au fost propuse și modificările de rigoare în Regulamentul privind modul de testare alcoolsopică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei (vezi Anexa 5).

În ipoteza excluderii art.264 C.pen. al RM, faptele de vătămare gravă și medie a sănătății, precum și cele de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier și totodată săvârșite în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare va atrage răspunderea penală în baza unui concurs de infracțiuni în varianta săvârșirii acestora de către conducătorul de vehicul, adică în baza art.149 alin.alin.(3) sau (4) în concurs cu

art.264¹ alin.(1) C.pen. al RM, dacă conducătorul de vehicul a săvârșit în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare fapta de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, ori în baza art.157 alin.alin.(2)-(5) în concurs cu art.264¹ alin.(1) C.pen. al RM, dacă conducătorul de vehicul a săvârșit în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare faptele de vătămare medie sau gravă a sănătății din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Săvârșirea de către conducătorul de vehicul în stare de alcoolemie cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare a faptelor de vătămare medie sau gravă a sănătății din imprudență, precum și a faptei de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier va atrage răspunderea penală în baza unui concurs din infracțiunile prevăzute la art.149 alin.alin.(3) sau (4), art.157 alin.alin.(2)-(5) și art.264¹ alin.(1) C.pen. al RM.

Săvârșirea aceluiași fapte de către conducătorul de vehicul în stare de alcoolemie cu grad mediu urmează a fi calificată în baza unui concurs dintre infracțiune și contravenție, adică în baza art.149 alin.alin.(3) sau (4), art.157 alin.alin.(2)-(5) și art.233 alin.(1) C.contr. al RM.

Săvârșirea de către o altă persoană, alta decât conducătorul de vehicul, în stare de alcoolemie cu grad avansat sau mediu sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare a faptelor de vătămare medie sau gravă a sănătății din imprudență, precum și a faptei de lipsire de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier va atrage răspunderea penală în baza uneia din infracțiunile prevăzute la art.149 alin.alin.(3) sau (4), art.157 alin.alin.(2)-(5) iar „săvârșirea infracțiunii în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale voluntară sau premeditată de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare” îi va fi luată în considerație la individualizarea răspunderii și pedepsei penale în calitate de circumstanță agravantă conform art.77 alin.(1) lit.j) C.pen. al RM.

Prin Legea nr.138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative, C.pen. al RM, precum și C.contr. al RM au suferit modificări esențiale, care prezintă un interes deosebit pentru demersul nostru științific. Aceste remanieri legislative au atins în mod direct cadrul infracțiunilor și contravențiilor ce atentează la siguranța traficului rutier, atât din punctul de vedere al conținutului constitutiv al acestora, cât și cu privire la regimul și măsurile de sancționare.

Astfel, cu referire la C.pen. al RM, art.62 alin.(1) care prevede lista pedepselor penale aplicate persoanelor fizice a fost completat cu lit.b¹) cu următorul cuprins: „*privarea de dreptul de*

a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept;”, totodată, articolul a fost completat cu alin.(6) cu următorul cuprins: „*Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept poate fi aplicată numai în calitate de pedeapsă complementară*”.

La fel, C.pen. al RM a fost completat cu art.65¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 65¹**. Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept

(1) Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice.

(2) Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată pe un termen de la 1 la 5 ani.

(3) Anularea dreptului de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată, cu redobândirea ulterioară a permisului de conducere, în modul stabilit de lege”.

Nu am putut trece cu vederea aceste amendamente și am considerat de principiu intervenția noastră în vederea identificării anumitor imperfecțiuni pe care acestea le prezintă, și nu în ultimul rând, am încercat a veni cu anumite sugestii, inclusiv cu caracter de *lege ferenda*, care, considerăm noi, vor îmbunătăți substanțial conținutul prevederilor legale și vor asigura cadrul de prevenire a contravențiilor/infracțiunilor contra siguranței traficului rutier precum și a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Astfel, constatăm că legea penală a fost suplinită cu încă două pedepse penale care pot fi aplicate persoanei fizice numai în calitate de pedepse complementare: a) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport; b) anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

Conform art.65¹ alin.(1) C.pen. al RM, privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice. Alin.(2) al aceluiași articol stipulează că privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată pe un termen de la 1 la 5 ani, iar conform alin.(3), anularea dreptului de a conduce mijloace de transport poate fi aplicată de instanța de judecată, cu redobândirea ulterioară a permisului de conducere, în modul stabilit de lege, nefiind specificat un anumit termen, anularea presupunând în opinia legiuitorului lipsirea persoanei de dreptul de a conduce mijloace de transport pe o perioadă nedeterminată.

Pătrunzând în esența termenilor „*privare*” și „*anulare*”, am ajuns la concluzia că aceștia nu exprimă cu exactitate voința legiuitorului și că utilizarea lor denotă o inconsecvență a legiuitorului la utilizarea acestor noțiuni cu referire la situațiile de fapt ce se pretind a fi reflectate prin titulatura acestor pedepse.

Anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, de fapt, poate fi aplicată doar într-o singură situație, expres prevăzută de pct.29 al Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier [44], în conformitate cu care „în cazul în care se constată că o persoană a obținut calificativul „admis” prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase, permisul de conducere se anulează în modul stabilit de legislația în vigoare.”. Nu prezintă o dificultate de a constata că în atare situație se anulează permisul de conducere a mijloacelor de transport ca act (document, certificat) confirmativ de deținere a dreptului de a conduce mijloace de transport, iar odată cu aceasta are loc și anularea acestui drept care a fost dobândit prin fraudare (prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase).

Numai situația dată poate fi numită anulare a dreptului de a conduce mijloace de transport datorită faptului că odată cu obținerea permisului de conducere prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase persoana a dobândit și acest drept de a conduce mijloace de transport prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase, fapt pentru care urmează a fi anulat atât permisul de conducere obținut (perfectat), cât și dreptul dobândit de a conduce mijloace de transport, anularea răstrângându-și efectele pornind din ziua când permisul și dreptul de a conduce mijloace de transport au fost obținute. Permisul de conducere și dreptul de a conduce mijloace de transport obținute fraudulos se declară nule, astfel ele se consideră nule începând cu ziua din care au fost obținute.

Săvârșirea unei infracțiuni pentru care urmează a fi aplicată pedeapsa complementară cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport nu poate *a priori* produce efectele anulării dreptului de a conduce mijloace de transport datorită faptului că persoana care deține acest drept l-a obținut legal, iar unicul temei de nulitate a acestui drept este obținerea calificativului „admis” care îi conferă atât dreptul, cât și permisul de a conduce vehicule prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase.

Astfel, susținem că legiuitorul, intitulând pedeapsa respectivă cu termenul „anulare” a dreptului de a conduce mijloace de transport a avut de fapt în vedere **privarea persoanei de acest drept (retragerea, revocarea acestui drept)** din momentul aplicării acestei pedepse complementare cu producerea efectelor pe viitor, și nu anularea acestuia, care presupune declararea dreptului ca fiind nul, adică acesta a fost și este deținut având la bază motive ce îl fac să fie lovit de nulitate.

Dacă persoana care a obținut și deține legal dreptul de a conduce mijloace de transport, a săvârșit o infracțiune pentru care poate fi pedepsită cu pedeapsa complementară sub forma anulării dreptului de a conduce mijloace de transport, aceasta poate fi privată de acest drept prin

retragerea, revocarea lui din ziua punerii în executare a pedepsei cu efecte pe viitor prin interzicerea exercitării acestui drept, ceea ce presupune că acest drept al persoanei nu se declară nul, ci aceasta doar nu este în drept să îl exercite.

Spre deosebire de anulare, legiuitorul definește privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport ca fiind interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice ce poate fi aplicată de instanța de judecată pe un termen de la 1 la 5 ani.

Cu referire la titulatura acestei pedepse penale, vrem, de asemenea, să atragem atenția că legiuitorul nu a ales o denumire potrivită esenței acestei pedepse, din cauză că, de fapt, prin aplicarea acestei pedepse, se urmărește scopul de a interzice persoanei care a săvârșit o infracțiune conducerea oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice pe un termen determinat, și anume de la 1 la 5 ani, la scadența căruia persoana este repusă în acest drept. Cu alte cuvinte, asupra exercitării dreptului de a conduce mijloace de transport se impune un moratoriu, adică posibilitatea exercitării acestui drept se suspendă pe un termen de la 1 la 5 ani, la expirarea căruia persoana se repune în drept.

Astfel, ținând cont și de alte propuneri pe care le-am înaintat și argumentat în prezenta lucrare, considerăm potrivită titulatura acestor pedepse penale în varianta „*suspendarea dreptului de a conduce vehicule*” în loc de „privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport”, iar cu referire la titulatura pedepsei „anularea dreptului de a conduce mijloace de transport”, considerăm a fi potrivită varianta „*privarea de dreptul de a conduce vehicule*” sau „*revocarea dreptului de a conduce vehicule*”.

Este bine cunoscut că aplicarea unei pedepse penale este finalitatea răspunderii penale. Aplicarea unei pedepse penale complementare este *a priori* condiționată de premisa aplicării înainte de toate a pedepsei principale. Constatarea prezenței circumstanțelor atenuante, liberarea de răspundere penală sau liberarea de pedeapsa penală va condiționa mai degrabă imposibilitatea aplicării prin înlăturarea primordială a pedepselor penale complementare. Din atare considerente, susținem ideea că aplicarea acestor interziceri (suspendarea și privarea de dreptul de a conduce vehicule), sub forma pedepselor penale și mai ales în calitate doar de pedeapsă complementară, în scopurile declarate ale pedepsei penale de restabilire a echității sociale, corectare și reeducare a condamnatului, precum și prevenire a săvârșirii de noi infracțiuni atât din partea condamnaților, cât și a altor persoane, nu este una reușită.

Carp S. susține că legislația penală în vigoare a Republicii Moldova utilizează două tehnici de sancționare – prin intermediul pedepselor și al măsurilor de siguranță. Această tehnică din urmă de sancționare [71, p. 11], care și-a făcut apariția în dreptul penal al unor state abia la începutul sec. XX, a fost inspirată de școala pozitivistă, ai cărei reprezentanți și-au exprimat

preocuparea pentru elaborarea unui sistem de măsuri preventive potrivit unui vechi adagiu care susține că „este mai bine să previi decât să vindeci” [19, p. 292].

Ideea că măsurile de prevenire a criminalității trebuie să aibă prioritate față de politica represivă a societății a fost expusă încă în antichitate (sec. IV î.e.n., Platon), cu toate că realizarea ei practică a început nu demult. Această teză a obținut o argumentare juridică în lucrările juriștilor școlii clasice criminologice și de drept penal (sec. XVIII), care au pus temelia unei politici noi de luptă cu criminalitatea. Esența ei a fost fixată în următorul principiu: politica penală de profilaxie trebuie să prevaleze, iar un legiuitor înțelept va preveni infracțiunea, ca să nu fie nevoit mai apoi să pedepsească pentru săvârșirea ei [96, p. 6].

Astfel, executarea pedepselor penale, a măsurilor de siguranță și preventive în legislația noastră este orientată spre un scop special, anume apărarea valorilor sociale, a ordinii de drept etc. prin prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni și de reeducare a celor condamnați [19, p. 22].

Odată cu comiterea unei infracțiuni pot fi scoase în evidență și anumite stări, situații cu caracter contributiv la comiterea infracțiunii care persistă și după comiterea acesteia, de exemplu, o stare de boală a infractorului, o stare de incapacitate profesională a infractorului. Unele situații, stări sunt legate direct sau indirect de persoana infractorului. Totodată, există probabilitatea ca asemenea stări, situații sau „stări de lucruri” să continue și în viitor, prezentând pericolul repetării săvârșirii de noi încălcări de lege etc. [19, p. 47].

Existența unor asemenea împrejurări determină luarea unor măsuri speciale de prevenire a săvârșirii de noi infracțiuni. Aceste măsuri sunt măsurile de siguranță și măsurile preventive prin care se urmărește înlăturarea stărilor și situațiilor de pericol social care conduc la comiterea de noi fapte infracționale [19, p. 47].

Ținând cont de propunerile înaintate în prezenta lucrare și reieșind din ideile enunțate *supra*, propunem ca aceste interziceri sub forma „*suspendării dreptului de a conduce vehicule*” și sub forma „*privării de dreptul de a conduce vehicule*” să fie legiferate ca măsuri de siguranță și nu ca pedepse penale complementare.

Considerăm că locul acestora este în cadrul măsurilor de siguranță și nu în cadrul pedepselor penale datorită faptului că scopul aplicării acestora este de a nu permite făptuitorului să mai săvârșască infracțiuni exercitând dreptul de conducere a vehiculelor. Scopul preventiv prevalează asupra celorlalte scopuri ale pedepsei penale în cazul acestor măsuri.

Totodată, prevederea acestor măsuri în calitate de măsuri de siguranță, și nu ca pedepse penale, va permite aplicarea lor chiar dacă persoana a fost liberată de răspundere penală, ori a fost liberată de pedeapsa penală.

Deci, în lumina celor expuse, propunem a exclude lit.b¹ din art.62 și art.65¹ și a completa

art.98 alin.(2) C.pen. al RM cu lit. f) și g) cu următorul cuprins:

„f) suspendarea dreptului de a conduce vehicule;”

„g) privarea de dreptul de a conduce vehicule.”

În viziunea noastră, esența măsurilor de siguranță „suspendarea dreptului de a conduce vehicule” și „privarea de dreptul de a conduce vehicule” trebuie să fie expusă clar în C.pen. al RM, în care să fie indicat pentru săvârșirea căror fapte infracționale se aplică măsurile respective de siguranță, față de cine acestea pot fi aplicate, în ce constă aceste măsuri și pe ce termen se aplică, cum se calculează termenul acestor măsuri, cui nu pot fi aplicate și alte elemente pe care le considerăm de esență.

Astfel, propunem de *lege ferenda* completarea C.pen. al RM cu art.art.106² și 106³ cu următorul cuprins:

„**Articolul 106²**. Suspendarea dreptului de a conduce vehicule

(1) *Persoanelor care din imprudență au săvârșit infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor ori alte infracțiuni ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor, prevăzute de legea penală ca infracțiuni ușoare li se aplică măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.*

(2) *Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată doar persoanelor care dețin acest drept. Persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule și care au săvârșit infracțiuni în condițiile alin.(1) li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.*

(3) *Suspendarea dreptului de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule pe un termen de la 1 la 5 ani.*

(4) *Termenul măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.*

(5) *Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.*

(6) *La expirarea termenului măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule persoana este repusă în acest drept.*

(7) *Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere penală sau este liberat de pedeapsa penală.*

(8) *Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare doar în cazul săvârșirii cu intenție a faptelor*

infracționale menționate la art.106³ alin.(1), pentru care se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

Articolul 106³. Privarea de dreptul de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care intenționat au săvârșit infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor fie intenționat ori din imprudență au săvârșit infracțiuni ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor cu excepția infracțiunilor ușoare, fie în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea infracțiunilor li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(2) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică atât persoanelor care dețin acest drept, cât și persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule.

(3) Privarea de dreptul de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule persoanelor care dețin acest drept, sau în interzicerea de a dobândi dreptul de a conduce vehicule persoanelor care nu dețin acest drept.

(4) Persoana care a deținut dreptul de a conduce vehicule care a fost privată de acest drept ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în modul stabilit de lege, după expirarea termenului de 5 ani.

(5) Persoana care nu deține dreptul de a conduce vehicule care a fost privată de dreptul de a conduce vehicule ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în modul stabilit de lege, după expirarea termenului de 7 ani.

(6) Termenul măsurii de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(7) Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul prevăzut la alin.(4).

(8) Privarea de dreptul de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere penală sau este liberat de pedeapsa penală.

(9) Privarea de dreptul de a conduce vehicule nu poate fi aplicată persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare.”

Totodată, modificările de rigoare le propunem a fi operate și în cadrul C.contr. al RM, și anume optăm pentru excluderea sancțiunii contravenționale cu privarea de dreptul de a conduce vehicule și propunem legiferarea „suspendării dreptului de a conduce vehicule” și a „privării de dreptul de a conduce vehicule” ca măsuri de siguranță contravenționale.

Astfel, propunem modificarea și completarea art.439⁴ C.contr. al RM cu lit.e) și f) cu următorul cuprins:

„e) suspendarea dreptului de a conduce vehicule;

f) privarea de dreptul de a conduce vehicule.”

În viziunea noastră, esența măsurilor de siguranță „suspendarea dreptului de a conduce vehicule” și „privarea de dreptul de a conduce vehicule” trebuie să fie expusă clar în C.contr. al RM, în care să fie indicat pentru săvârșirea căror contravenții urmează a fi aplicate măsurile respective de siguranță, față de cine acestea pot fi aplicate, în ce constau aceste măsuri și pe ce termen se aplică, cum se calculează termenul acestor măsuri, cui nu pot fi aplicate și alte elemente pe care le considerăm de esență.

Deci propunem completarea C.contr. al RM cu art.art. 439⁹ și 439¹⁰ cu următorul cuprins:

*„**Articolul 439**⁹. Suspendarea dreptului de a conduce vehicule*

(1) Persoanelor care au săvârșit contravenții ce atentează la regimul din transporturi, ori la siguranța traficului rutier ori alte contravenții ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea contravențiilor li se aplică măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(2) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată doar persoanelor care dețin acest drept.

(3) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule se aplică în mod obligator persoanelor care dețin acest drept care au acumulat 15 puncte de penalizare ca sancțiune complementară în cazurile și în mărimea prevăzute de sancțiunea normei contravenționale din capitolele VII, XII și XIII ale cărții întâi a prezentului cod.

(4) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an.

(5) Termenul măsurii de siguranță cu suspendarea dreptului de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei sancțiuni privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(6) Termenul executării măsurii de siguranță suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(7) La expirarea termenului de suspendare a dreptului de a conduce vehicule, persoana este repusă în acest drept.

(8) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere contravențională sau făptuitorului nu i se stabilește o sancțiune contravențională.

(9) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule nu poate fi aplicată persoanei cu

dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare, cu excepția cazurilor în care l-a condus atribuindu-i cu bună știință un număr de înmatriculare fals ori l-a condus în stare inadmisibilă de alcoolemie.”

Articolul 439¹⁰. Privarea de dreptul de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule care au săvârșit contravenții ce atentează la regimul din transporturi, ori la siguranța traficului rutier ori alte contravenții ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea contravențiilor li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(2) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică în mod obligator persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule care au acumulat 15 puncte de penalizare ca sancțiune complementară în cazurile și în mărimea prevăzute de sancțiunea normei contravenționale din capitolele VII, XII și XIII ale cărții întâi a prezentului cod.

(3) Privarea de dreptul de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată de a dobândi dreptul de a conduce vehicule persoanelor care nu dețin acest drept.

(4) Persoana care a fost privată de dreptul de a conduce vehicule ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în modul stabilit de lege, după expirarea termenului de 3 ani.

(5) Termenul măsurii de siguranță cu privarea de dreptul de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(6) Privarea de dreptul de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere contravențională sau făptuitorului nu i se stabilește o sancțiune contravențională.”

În legătură cu aplicarea măsurilor de siguranță „suspendarea dreptului de a conduce vehicule” și „privarea de dreptul de a conduce vehicule” atât pentru săvârșirea de fapte infracționale, cât și pentru săvârșirea faptelor contravenționale, organul de constatare trebuie să suspende provizoriu dreptul de a conduce vehicule făptuitorului.

În lumina propunerilor înaintate, precum și ținând cont de prevederile legale în vigoare cu referire la aplicarea măsurilor preventive procesuale și de siguranță contravenționale, considerăm oportună înaintarea propunerilor de rigoare cu referire la aplicarea ca măsură preventivă a „suspendării provizorii a dreptului de a conduce vehicule” și nu a permisului de conducere.

Astfel, propunem modificarea art.182 C.p.pen. al RM care urmează a avea următorul cuprins:

„Articolul 182. Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule

(1) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule este o măsură preventivă care se aplică persoanelor pentru săvârșirea infracțiunilor contra siguranței circulației

transporturilor, infracțiunilor săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea infracțiunilor.

(2) În cazul săvârșirii de către o persoană care este deținător al dreptului de a conduce vehicule a unei infracțiuni pentru care pot fi aplicate măsurile de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule sau privarea de dreptul de a conduce vehicule, organul de constatare suspendă provizoriu dreptul de a conduce vehicule până la pronunțarea încheierii judecătorului de instrucție. În acest caz, procurorul care conduce sau efectuează urmărirea penală înaintează, în cel mult 3 zile, judecătorului de instrucție un demers cu privire la aplicarea măsurii preventive de suspendare provizorie a dreptului de a conduce vehicule.

(3) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se aplică ca o măsură principală sau ca o măsură complementară la o altă măsură preventivă și se dispune de către judecătorul de instrucție la demersul motivat al procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală.

(4) Judecătorul de instrucție examinează, în cel mult 3 zile de la data depunerii, demersul motivat al procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală cu privire la suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule, cu emiterea unei încheieri care va conține una dintre următoarele soluții:

- a) admiterea demersului și suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule;*
- b) respingerea demersului și repunerea persoanei în drept.*

(5) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se aplică de judecătorul de instrucție pe un termen ce nu poate depăși termenul maxim al măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(6) Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurilor de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule sau privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(7) În cel mult 3 zile de la data pronunțării încheierii, copia acesteia se înmânează procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală și persoanei în a cărei privință a fost pornit proces penal sau se remite acestora în cazul în care nu au fost prezente la ședința de judecare a cauzei penale, faptul expedierii consemnându-se în dosar.”

3.3. Concluzii la capitolul 3

Investigațiile desfășurate în prezentul compartiment al lucrării ne-a permis să generalizăm următoarele idei importante:

1. Titlul Capitolului XII al Părții speciale a C.pen. al RM „Infrațiuni în domeniul transporturilor” nu reflectă exact obiectul juridic generic al infracțiunilor care sunt sistematizate în acest capitol, deoarece domeniul transporturilor cuprinde un cerc de valori și relații sociale mult mai larg decât cercul de valori și relații sociale ce se încearcă a fi protejate prin incriminarea acestor infracțiuni.

2. Conceptul *infracțiunii contra siguranței traficului rutier* va cuprinde în viziunea noastră categoria infracțiunilor prin săvârșirea cărora se atentează nemijlocit la valorile și relațiile sociale ce țin de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier în activitatea de circulație și exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice și accesibile publicului și care pun în pericol siguranța traficului rutier.

3. Faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier apreciate de către legiuitor ca fiind infracționale urmează a fi legiferate în cadrul capitolului dedicat infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor, în subcategoria infracțiunilor contra siguranței traficului rutier sub forma componentelor formale de infracțiuni.

4. Faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier apreciate de către legiuitor ca fiind contravenționale urmează a fi legiferate în cadrul capitolului dedicat contravențiilor ce atentează la siguranța traficului rutier.

5. În legătură cu utilizarea unor termeni diferiți în actele normative de referință cu privire la mijlocul de transport, vehicul și autovehicul, propunem revizuirea art.132 C.pen. al RM care urmează a avea următorul conținut:

„Articolul 132. Vehicul

Prin vehicul se înțelege sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane și/sau bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări.”.

6. Definind starea de ebrietate ca fiind starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare, legiuitorul nu raportează starea respectivă la criteriile de stabilire a dereglării care generează tulburări psihosenzoriale și neuromusculare, ci punând accent pe nivelul concentrației de alcool în sânge sau pe nivelul concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat – adică pe alcoolemie, însă starea de alcoolemie nu implică permanent și starea de ebrietate produsă de consumul de alcool. Astfel, s-a propus de a reglementa expres starea de alcoolemie alături de starea de

ebrietate, deoarece, în ipoteza constatării acestei stări, criteriile de stabilire a acesteia depind nu de dereglările psihosenzoriale sau neuromusculare, ci de nivelul de îmbibație alcoolică în sânge sau în aerul expirat.

7. Nivelele concentrației de alcool în sânge sau în aerul expirat trebuie expuse clar, fără a lăsa limite de interpretare, unde următorul nivel nu trebuie să înceapă cu indicele cu care s-a sfârșit precedentul.

8. S-a propus de a legifera distinct fapta de lipsire de viață săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiune contra vieții persoanei prin completarea art.149 C.pen. al RM cu alin.(3) și (4).

9. S-a propus de a legifera distinct faptele de vătămare medie și gravă a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra sănătății persoanei prin completarea art.157 C.pen. al RM cu alin.(2)-(5).

10. În legătură cu propunerile de a legifera faptele de vătămare medie și gravă a sănătății, precum și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, se justifică propunerile de a exclude art.art.264, 264¹ alin.(3), 265, 269 C.pen. al RM.

11. S-a propus de a legifera distinct faptele de vătămare neînsemnată și ușoară a sănătății săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții ce atentează la sănătatea persoanei prin modificarea și completarea art.78 C.contr. al RM cu alin.(3)-(6).

12. Fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier soldată cu deteriorarea bunurilor materiale merită a fi menținută ca incriminare în C.contr. al RM doar în ipoteza când făptuitorul a săvârșit-o cu un vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit și/sau care nu a fost supus reviziei tehnice și/sau nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit, fapt care va duce la imposibilitatea de a despăgubi victima în baza asigurării de răspundere civilă obligatorie. De altfel, prejudiciile materiale ale acestei fapte, fiind săvârșită din imprudență și cu un vehicul înmatriculat în modul stabilit, supus reviziei tehnice și asigurat de răspundere civilă în modul stabilit, vor putea fi recuperate în ordine civilă, fără a fi necesară antrenarea răspunderii contravenționale.

13. Pedepsele penale sub forma privării de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept introduse prin Legea privind modificarea unor acte legislative nr.138 din 19.07.2018 nu se caracterizează printr-o precizie și claritate juridică din considerentul că, în varianta cum sunt propuse, sunt aplicabile doar pentru făptuitorii care dețin dreptul de a conduce vehicule, de parcă infracțiunile pentru care acestea pot fi aplicate nu pot fi săvârșite și de persoane care nu dețin asemenea drept.

14. Este necesară intervenția legislativă pentru a crea posibilitatea de aplicare a măsurii de privare de dreptul de a conduce vehicule și pentru persoanele care nu dețin asemenea drept prin interzicerea de a dobândi dreptul de a conduce vehicule.

15. Considerăm că faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier vor putea fi prevenite prin prevederea și aplicarea *suspendării dreptului de a conduce vehicule* sau a *privării de dreptul de a conduce vehicule* ca măsuri de siguranță și nu ca pedepse penale sau sancțiuni contravenționale.

16. Măsurile de siguranță contravenționale și penale, precum și cele preventive ce țin de limitarea dreptului persoanei de a conduce vehicule trebuie orientate fie spre interzicerea exercitării de către aceasta a dreptului de a conduce vehicule, fie spre interzicerea de a dobândi asemenea drept și nu spre actul care confirmă deținerea dreptului de a conduce vehicule, deoarece simpla ridicare provizorie a permisului de conducere poate fi inefficientă în cazul pierderii acestuia, refuzului de a-l prezenta, prezența a două sau mai multor permise eliberate în diferite țări etc.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

În legătură cu examinările realizate în prezentul studiu putem scoate în evidență următoarele *concluzii generale*:

1. Faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier au o natură juridică distinctă de însăși fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și, drept urmare, necesită a fi legiferate distinct ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei [77, p. 245].

2. Faptele de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier au o natură juridică distinctă de faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier și, în consecință, necesită a fi legiferate distinct ca infracțiuni cu conținut formal, acestea caracterizându-se de printr-un pericol social sporit datorită specificului faptei prejudiciabile și nu datorită urmărilor prejudiciabile pe care acestea le-ar putea cauza [76, p. 447].

3. Una și aceeași faptă prejudiciabilă nu trebuie să fie incriminată atât de Codul penal cât și de Codul contravențional, făcându-se delimitarea prin prisma urmărilor prejudiciabile ale acesteia cauzate din imprudență, a căror gravitate făptuitorul nici măcar nu o poate prevedea sau nu este în puteri a o controla, ci prin natura faptei, prin pericolul social al faptei [20, p. 30].

4. Răspunderea penală pentru fapta de vătămare a sănătății de aceeași gravitate săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier nu trebuie să atragă o încadrare juridică în baza unui concurs ideal de infracțiuni, ci urmează a fi legiferată și calificată ca infracțiune unică [77, p. 247].

5. Răspunderea penală pentru fapta de lipsire de viață săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier nu trebuie să atragă o încadrare juridică în baza unui concurs ideal de infracțiuni, ci urmează a fi legiferată și calificată ca infracțiune unică [77, p. 247].

6. Răspunderea pentru faptele de vătămare a sănătății de gravitate diferită săvârșite din imprudență asupra a două sau mai multor persoane, ori lipsirea de viață săvârșită din imprudență a unei persoane și vătămarea sănătății de o anumită gravitate săvârșită din imprudență asupra altei persoane ca rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să atragă permanent o încadrare juridică în baza unui concurs de contravenții/infracțiuni, urmând a fi legiferate distinct, deoarece sănătatea și/sau viața unei persoane nu poate conține sănătatea și/sau viața unei alte persoane [77, p. 246].

7. În legislația în vigoare nu se utilizează o noțiune unică cu referire la regulile care periclitează siguranța traficului rutier. De *lege ferenda*, propunem a utiliza în actele legislative de referință termenul ***regulă de siguranță a traficului rutier*** conform conceptului stabilit în prezenta lucrare, pentru a asigura doza de claritate care va conduce la minimalizarea activității

legislative spontane și nesistemică ulterioare, precum și va spori nivelul de coerență și calitate a legislației în vigoare, iar utilizarea lui în activitatea de legiferare va conduce la elaborarea unor legi eficiente ca formă și perfecte ca conținut [20, p. 28].

9. Expresiile „vătămare a integrității (sănătății) corporale” și „vătămare a sănătății”, reunite în cadrul legii penale prin conjuncția „sau”, nu sunt echivalente, ci sunt într-un raport de subordonare *parte - întreg*, unde „vătămarea sănătății” cuprinde și „vătămarea integrității (sănătății) corporale”. De *lege ferenda*, propunem a utiliza în actele legislative termenul **vătămare a sănătății**, deoarece toate vătămarile, fie ele fizice (corporale, somatice), fie psihice, reprezintă vătămări ale sănătății care deranjează starea de confort în care s-a aflat persoana până la provocarea acestora de către făptuitor [73, p. 63].

10. Starea de alcoolemie nu implică permanent și starea de ebrietate produsă de consumul de alcool, legiuitorul punând accent pe nivelul concentrației de alcool în sânge sau pe nivelul concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat – adică pe alcoolemie, însă raportează starea de ebrietate ca fiind dereglarea psihofuncțională a organismului – adică starea de tulburare psihosenzorială și neuromusculară, fără a specifica criteriile de stabilire a acestei tulburări [78, p. 89].

11. Alcătuind cota cea mai mare a criminalității imprudente, faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, vor putea fi prevenite prin prevederea și aplicarea *suspendării dreptului de a conduce vehicule* ori *privării de dreptul de a conduce vehicule* ca măsuri de siguranță și nu ca pedepse penale sau sancțiuni contravenționale.

12. Persoana bănuită de săvârșirea unei fapte de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier trebuie să beneficieze de aceleași drepturi ca și orice altă persoană bănuită de oricare altă faptă infracțională, fiind totodată prezumată nevinovată, sarcina probatoriuului fiind pe seama agentului de constatare, iar refuzul, împotrivirea sau eschivarea persoanei bănuite de la procedeu probatoriu nu trebuie să îi atragă răspundere, cum nu o atrage nici refuzul, împotrivirea, eschivarea oricărui alt bănuie de comiterea unei alte infracțiuni de omor, viol etc. de la procedeu probatoriu de prelevare a mostrelor biologice sau de la amprentare ș.a.

Ca rezultat al cercetării realizate în cadrul prezentei teze de doctorat, în vederea perfecționării legislației, precum și a uniformizării practicii judiciare în materia răspunderii pentru faptele de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, venim cu următoarele *recomandări de lege ferenda* de bază, în Anexa 4 și 5 a lucrării fiind expuse mai multe propuneri de modificare a cadrului legislativ:

A) De completat art.98 alin.(2) C.pen. al RM cu următoarele măsuri de siguranță la literele f) și g): „**f) suspendarea dreptului de a conduce vehicule**” „**g) privarea de dreptul de a conduce vehicule**”. De completat C.pen. al RM cu art.106² și 106³ cu conținutul acestor două

măsuri de siguranță;

B) De modificat art.132 C.pen. al RM care va avea următorul cuprins:

„Articolul 132. Vehicul

Prin vehicul se înțelege sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane și/sau bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări.”.

C) De expus într-o nouă redacție articolul 134¹² C.pen. al RM cu următorul cuprins:

„Articolul 134¹². Starea de ebrietate și starea de alcoolemie

(1) Prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare.

(2) Prin stare de alcoolemie se înțelege starea persoanei care are o anumită concentrație de alcool în sânge sau o anumită concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat.

(3) Starea de alcoolemie poate fi: cu grad minim, cu grad mediu, cu grad avansat.

(4) Prin stare de alcoolemie cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge până la 0,29 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat până la 0,14 mg/l inclusiv.

(5) Prin stare de alcoolemie cu grad mediu se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,49 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,29 mg/l inclusiv.

(6) Prin stare de alcoolemie cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.”.

D) De completat art.149 C.pen. al RM cu alin.(3) și (4) cu următorul cuprins:

„(3) Lipsirea de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 3 la 5 ani.

(4) Lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 7 la 10 ani.”

E) De completat art.157 C.pen. al RM cu alin.alin.(2)-(5) cu următorul cuprins:

„(2) Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 650 la 900 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 140 la 180 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.

(3) Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă

neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(4) Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(5) Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1400 la 2000 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore sau cu închisoare de la 4 la 7 ani.”

F) De redenumit titlul Capitolului XII al Părții speciale în **„INFRAȚIUNI CONTRA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI TRANSPORTURILOR”**.

G) De abrogat art.art.264, 264¹ alin.(3), 265, 269 C.pen. al RM.

H) De modificat C.p.pen. al RM, și anume art.art.41, 175, 182, 182¹, conținutul măsurii preventive „ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport” în **„suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule”**.

În virtutea celor consemnate mai sus, considerăm că această lucrare a contribuit la soluționarea **problemei științifice actuale și de importanță majoră** care a constat în *determinarea naturii juridice a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fapt care a permis clarificarea conceptelor și înaintarea propunerilor de a legifera faptele date ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei, a căror implementare va asigura o aplicare mai reușită a normelor de drept, contribuind astfel la eficientizarea răspunderii penale pentru aceste fapte.*

Subiecte pentru cercetări științifice de perspectivă. În contextul și în ipoteza legiferării rezultatelor materializate în cadrul acestei lucrări, am scos în evidență unele subiecte de cercetare de perspectivă, dintre care am menționa:

1. Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transportului feroviar, naval sau aerian.

2. Analiza criminologică a infracțiunilor contra vieții și sănătății persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

3. Metodica investigării criminalistice a infracțiunilor contra vieții și sănătății persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor.

4. Particularitățile măsurilor speciale de investigație îndeplinite la prevenirea și descoperirea infracțiunilor contra vieții și sănătății persoanei săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

BIBLIOGRAFIE

1. Academia Română, Institutul de Lingvistică „Iorgu Iordan - Alexandru Rosetti”, Dicționar explicativ al limbii române (ediția a II-a revăzută și adăugită), București: Ed. Univers Enciclopedic Gold, 2009, 1230 p.
2. Alecu Gh., Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier; În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2008, nr. 4, p. 68-70.
3. Antoniu Gh., Bulai C., Chivulescu Gh., Dicționar juridic penal, București: Ed. Științifică și Enciclopedică, 1976, 287 p.
4. Barbăneagră A. ș.a., Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu, Chișinău: Ed. Sarmis, 2009, 860 p.
5. Bărcănescu D., Conținutul infracțiunii și principiul legalității, București: Ed. All Beck, 2005, 168 p.
6. Borodac A., Manual de drept penal. Partea specială. Chișinău: Tipografia Centrală, 2004, 622 p.
7. Brînză S. ș.a., Drept penal. Partea specială, ediția a II-a, Chișinău: Ed. Cartier Juridic, 2005, 804 p.
8. Brînză S., Apartenența obiectuală a infracțiunilor prevăzute la art.273 și la art.274 din Codul penal al Republicii Moldova; În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2005, nr. 5, p. 2-6.
9. Brînză S., Stati V., Articolul 201¹ „Violența în familie” din Codul penal suferă de grave carențe tehnico-legislative. În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2013, nr. 8, p. 10-14.
10. Brînză S., Problemele interpretării și aplicării prevederilor de la alin.(1) art.151 și de la alin.(1) art.152 C.pen. al RM; În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2010, nr. 3, p. 2-14.
11. Brînză S., Stati V., Drept penal: Partea Specială. Vol. II., Chișinău: Tipografia Centrală, 2011, 1324 p.
12. Brînză S., Stati V., Tratat de drept penal. Partea specială. Vol. II., Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, 1300 p.
13. Budeci V., Clasificarea infracțiunilor rutiere și aspecte privind unitatea și pluralitatea acestei categorii de infracțiuni. În: Dreptul Internațional umanitar la 60 de ani de la semnarea Convențiilor de la Geneva. Tezele conf. internaționale. Chișinău: ICDPDO ULIM, 2009, p. 431-437.
14. Budeci V., Infracțiunile în domeniul securității circulației rutiere și exploatării mijloacelor de transport prin prisma modificărilor Codului penal al Republicii Moldova. În: Revista „Studii Juridice Universitare”, Chișinău, 2008, nr. 3-4, p. 224-235.
15. Budeci V., Latura subiectivă a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației

- sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport; În: Revista „Legea și viața”, Chișinău, 2014, nr. 6, p. 28-33.
16. Budeci V., Noțiunea infracțiunilor în domeniul transportului rutier și locul acestora în sistema Părții speciale a Codului penal din Republica Moldova. În: Știința juridică autohtonă prin prisma valorilor și tradițiilor europene. Tezele conf. internaționale. Chișinău: ICDPDO ULIM, 2010, p. 159-166.
 17. Budeci V., Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier, Teză de doctor în drept, Chișinău, 2014, 213 p.
 18. Cananău A., Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, Teză de doctor în drept, Chișinău, 2018, 189 p.
 19. Carp S., Drept execuțional penal, Chișinău: Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM, 2007, 353 p.
 20. Carp S., Slisarenco I., Conceptul de regulă de siguranță a traficului rutier. În: Materialele conferinței științifico-practice „Criminalitatea transfrontalieră și transnațională: tendințe și forme actuale de manifestare, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, 2018, p. 21-32.
 21. Chiruța A., Părăsirea locului accidentului rutier în tipologia infracțiunilor din domeniul transporturilor. În: Revista „Legea și viața”, Chișinău, 2016, nr. 2, p. 9-12.
 22. Ciutacu A., Statistici cutremurătoare ies la iveală în SUA după masacrul din Las Vegas: De două ori mai mulți americani mor din cauza atacurilor armate decât din cauza accidentelor rutiere, <http://www.zf.ro/business-international/statistici-cutremuratoare-ies-la-iveala-in-sua-dupa-masacrul-din-las-vegas-de-doua-ori-mai-multi-americieni-mor-din-cauza-atacurilor-armate-decat-din-cauza-accidentelor-rutiere-16752855> (vizitat 16.11.2017).
 23. Codul contravențional al Republicii Moldova. Legea nr.218-XVI din 24.10.2008 (intrat în vigoare: 31.05.2009) // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.3-6/art.15 din 16.01.2009, Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.78-84/art.100 din 17.03.2017.
 24. Codul cu privire la contravențiile administrative din 29.03.1985 (abrogat: 31.05.2009) // Veștile RSSM nr.3/art.47 din 1985.
 25. Codul de procedură penală al Republicii Moldova nr. 122-XV din 14.03.2003 // Monitorul Oficial al R. Moldova nr.104-110/art.447 din 07.06.2003.
 26. Codul penal al Republicii Moldova. Legea nr.985 din 18.04.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.128-129/art.1012 din 13.09.2002, Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.72-74/art.195 din 14.04.2009.

27. Codul penal al României, Legea nr. 286/2009 din 17 iulie 2009, publicat în Monitorul Oficial nr. 510 din 24 iulie 2009.
28. Codul penal al RSSM din 24.03.1961 (abrogat: 12.06.2003) // Veștile RSSM nr.10/art.41 din 1961.
29. Constituția Republicii Moldova, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 29.07.1994 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.1 din 12.08.1994, Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.78/art.140 din 29.03.2016.
30. Convenția ONU asupra circulației rutiere din 08.11.68, adoptată la Viena. Ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.93. În: Tratatate internaționale, 1998, vol. 6.
31. Codul penal al Republicii Franța. French version. art.111-1. http://www.legislationline.org/download/action/download/id/6382/file/France_CC_am2016_fr.pdf (vizitat 24.03.2018).
32. Decizia Curții Constituționale a Republicii Moldova nr.45 din 22.05.2018 de inadmisibilitate a sesizării nr.58g/2018 privind excepția de neconstituționalitate a articolului 134¹² din Codul penal și a pct.3) și 4) din Regulamentul privind modul de testare alcoolică și de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei // Monitorul Oficial 267-275/122, 20.07.2018.
33. Declarația Universală a Drepturilor Omului, adoptată la 10.12.1948, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.207-XII din 28.09.1990, în vigoare pentru Republica Moldova de la 28.07.1990 // Buletin Oficial al Republicii Moldova. – 1990. – nr. 008.
34. Dongoroz V. ș.a., Explicații teoretice ale Codului penal român. Partea generală. Vol. I., București: Ed. Academiei, 1969, 436 p.
35. Dungan P., Analiza conținutului infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice prin prisma noului Cod penal (I). În: Revista „Dreptul”, București: Uniunea Juriștilor din România, 2011, nr. 2, p. 42-74.
36. Giurgiu N., Legea penală și infracțiunea (doctrină, legislație, practică judiciară). Ediție revăzută și adăugită. Iași: GAMA, 1994, 400 p.
37. Hotărârea CtEDO pe cauza *Guțu vs. Moldova* din 7 iunie 2007 §51, [http://www.justice.md/file/CEDO_judgments/Moldova/GUTU%20\(ro\).pdf](http://www.justice.md/file/CEDO_judgments/Moldova/GUTU%20(ro).pdf) (vizitat 22.03.2018).
38. Hotărârea CtEDO pe cauza *Kokkinakis vs. Grecia* din 25 mai 1993.
39. Hotărârea CtEDO pe cauza *Sergey Zolotukhin vs. Russia* 14939/03 Judgment 10.2.2009 <https://hudoc.echr.coe.int/app/conversion/pdf/?library=ECHR&id=002-1693&filename=002-1693.pdf&TID=thkbhnilzk> (vizitat 24.03.2018).

40. Hotărârea CtEDO pe cauza *Ziliberberg vs. Moldova* din 1 februarie 2005, §29-35. <http://www.agent.gov.md/wp-content/uploads/2015/02/ZILIBERBERG-RO.pdf> (vizitat 22.03.2018).
41. Hotărârea Curții Constituționale nr.6 din 16.04.2015 pentru controlul constituționalității unor prevederi din Codul penal și Codul de procedură penală (confiscarea extinsă și îmbogățirea ilicită) (Sesizarea nr. 60a/2014) // Publicat: 15.05.2015 în Monitorul Oficial nr.115-123/art.10, în vigoare: 16.04.2015.
42. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră nr.1214 din 27.12.2010. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova din 25.03.2011, nr. 43-45/art.186.
43. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.357/13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere // Monitorul Oficial al Republicii Moldova 92-93/art.409, 15.05.2009. Intrat în vigoare: 15.07.2009.
44. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.8-10/art.42 din 15.01.2008.
45. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei. // Monitorul Oficial nr.80-81/347 din 24.04.2009.
46. Informația statistică privind contravențiile în domeniul siguranței traficului rutier precum și cele contra sănătății persoanei, săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2009 - 2 luni 2018. Scrisoarea Serviciului Tehnologii Informaționale al MAI al RM nr.8/6-2-1575 din 05.03.2018.
47. Informația statistică privind infracțiunile contra siguranței traficului rutier și cele contra vieții și sănătății persoanei, săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2008 - 2 luni 2018. Scrisoarea Serviciului Tehnologii Informaționale al MAI al RM nr.8/6-2-1575 din 05.03.2018.
48. *Larii Iu.*, Criminologie, Vol. I, Chișinău: Ed. Elena V.I., 2004, 150 p.
49. Legea cu privire la transporturi nr. 1194-XIII din 21.05.1997 // Monitorul Oficial al R. Moldova nr.67-68/art.553 din 16.10.1997.
50. Legea privind siguranța traficului rutier nr.131-XVI din 07.06.2007 // Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova 11-21/art.6 din 23.01.2015 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova 103-106/art.443 din 20.07.2007.

51. Luchin L., Metodica investigării accidentelor rutiere, Teză de doctor în drept, Chișinău, 2018, 216 p.
52. Macari I., Dreptul penal al Republicii Moldova. Partea Specială, Chișinău: CE USM, 2003, 509 p.
53. Maniu D., Considerații referitoare la vătămarea corporală din culpă săvârșită de o persoană aflată în stare de ebrietate; În: Revista „Dreptul”, București, 2003, nr. 4, p. 135-137.
54. Marcov G., Infracțiuni săvârșite în cadrul circulației rutiere, În: Revista română de drept, nr. 2, 1968, p. 32-36.
55. Mitrache C., Drept penal român. București: Ed. Șansa, 1997, 279 p.
56. Niculeanu C., Forma infracțiunii de ucidere din culpă prevăzută în art.178 alin.5 din Codul penal și natura sa juridică. În: Revista „Dreptul”, București, 2011, nr. 6, p. 199-203.
57. Nistoreanu Gh. ș.a., Drept penal. Partea specială. București: Ed. Europa Nova, 1997, 576 p.
58. Nota informativă a INP al IGP al MAI al RM privind situația accidentelor în traficul rutier în Republica Moldova, pentru perioada 01.01.2017-31.12.2017. Scrisoarea INP al IGP al MAI al RM nr.1413 din 14.03.2018.
59. Onceanu V., Ignatiuc I., Particularitățile noțiunilor și termenilor Regulamentului circulației rutiere; În: „Revista națională de drept”, 2002, nr. 8, p. 55-59, nr. 9 p. 63-67.
60. Onceanu V., Ignatiuc I., Particularitățile noțiunilor și termenilor Regulamentului circulației rutiere; În: „Revista națională de drept”, 2002, nr. 11, p. 62-65.
61. Ordinul Ministrului Sănătății nr.99 din 27 iunie 2003 privind aprobarea Regulamentului Ministerului Sănătății de apreciere medico-legală a gravității vătămării corporale din 27.06.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.170-172/art.224 din 08.08.2003.
62. Postu I., Armașu S., „Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier”; În: Revista „Legea și viața”, Chișinău, 2009, nr. 8, p. 19-21.
63. Sănătate, <https://www.ro.wikipedia.org/wiki/Sănătate> (vizitat 06.06.2018).
64. Sănătate, http://www.sfatulmedicului.ro/dictionar-medical/sanatate_4414 (vizitat 06.06.2018).
65. Sentința Judecătorei Chișinău din 03.11.2010. Dosarul nr.1-605/2010.
66. Sentința Judecătorei Chișinău din 04.11.2016. Dosarul nr.1-1250/2016.
67. Sentința Judecătorei Chișinău din 07.11.2017. Dosarul nr.1-1158/2017.
68. Sentința Judecătorei Chișinău din 09.02.2018. Dosarul nr.1-469/2017.
69. Sentința Judecătorei Chișinău din 15.02.2018. Dosarul nr.1-483/2017.
70. Sentința Judecătorei Chișinău din 21.12.2017. Dosarul nr.1-511/2017.
71. Sima C., Măsurile de siguranță în dreptul penal contemporan, București: Ed. ALL, 1999.

72. Slisarenco I., Caracteristica criminalistică a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În: Analele Științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova, ediția a XII-a, nr. 1, Chișinău, 2012, p. 171-175.
73. Slisarenco I., Conceptul de vătămare a sănătății cauzată din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. În: Revista „Jurnalul juridic național: teorie și practică”, nr. 4(32), Chișinău, 2018, p. 60-65.
74. Slisarenco I., Conținutul laturii obiective a infracțiunii 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 C.pen. al RM). În: Analele Științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova, ediția a X-a, Chișinău, 2010, p. 201-207.
75. Slisarenco I., Interesul teoretico-practic al determinării naturii juridice distincte a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ce a cauzat accident rutier de faptele de vătămare a sănătății și de provocare a decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. În: Materialele conferinței internaționale dedicată Zilei Poliției Române „Ordinea publică în Europa, între tradiție și contemporaneitate la Centenarul Marii Uniri”, ediția a IX-a, Cluj-Napoca, 2018, p. 35-42.
76. Slisarenco I., Natura juridică a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier. În: Materialele conferinței științifico-practice „Criminalitatea transfrontalieră și transnațională: tendințe și forme actuale de manifestare, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, 2018, p. 140-148.
77. Slisarenco I., Perspectiva legiferării faptelor de vătămare a sănătății și de lipsire de viață săvârșite din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenții/infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei. În: Materialele Conferinței internaționale științifico-practice „Conceptul de dezvoltare a statului de drept în Moldova și Ucraina în contextul proceselor de eurointegrare” 2-3 noiembrie 2018, Chișinău, 2018, p. 244-248.
78. Slisarenco I., Reconceptualizarea stării de ebrietate și determinarea limitelor gradelor de alcoolemie. În: Revista „Jurnalul de drept ucrainean: Cercetarea științifică curentă în lumea modernă”, ediția a X-a. Partea a 4-a, 2018, p. 87-93.
79. Slisarenco I., Reevaluarea naturii obiectului juridic generic al infracțiunilor/contravențiilor contra siguranței circulației transporturilor. Partea I. În: Revista „Jurnalul juridic național: teorie și practică”, nr. 5(33), Chișinău, 2018, p. 83-87.

80. Slisarenco I., Reevaluarea naturii obiectului juridic generic al infracțiunilor/contravențiilor contra siguranței circulației transporturilor. Partea a II-a. În: Revista „Jurnalul juridic național: teorie și practică”, nr. 6(34), Chișinău, 2018, p. 111-114.
81. Slisarenco I., Sediul de incriminare a faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier în sistemul infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor. În: Revista „Legea și viața”, nr. 8, Chișinău, 2018, p. 14-18.
82. Stati V., Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto. În: „Revista Institutului Național al Justiției”, Chișinău, 2009, nr. 1, p. 47-56.
83. Stati V., Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto. În: „Revista Institutului Național al Justiției”, Chișinău, 2009, nr. 2, p. 37-49.
84. Stati V., Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art.264/1 C.pen. al RM). În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2010, nr. 2, p. 25-35.
85. Stati V., Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art.266, 269 și 276 CP RM. În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2010, nr. 3, p. 42-54.
86. Stati V., Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni săvârșite în domeniul transporturilor (art.264¹, 266, 269 și 276 C.pen. al RM). În: Revista Științifică a USM „Studia Universitatis Moldaviae”, Chișinău, 2010, nr. 8, p. 110-133.
87. Stati V., De ce este oportună adoptarea unei noi hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului? În: „Revista Institutului Național al Justiției”, Chișinău, 2010, nr. 2, p. 54-68.
88. Stati V., Infracțiunea 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. În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2009, nr. 9, p. 32-42.
89. Stati V., Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 C.pen. al RM): analiza elementelor constitutive. În: „Revista națională de drept”, Chișinău, 2010, nr. 1, p. 55-63.

90. Stati V., Infrafracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii. Material didactico-științific. Chișinău: CEP USM, 2010, 352 p.
91. Turianu C., Infrafracțiuni contra siguranței circulației rutiere, București: Ed. Științifică și Enciclopedică, 1986, 214 p.
92. Turianu C., Infrafracțiunile rutiere, București: Ed. All Beck, 2000, 248 p.
93. Turianu C., Turianu Cr., Legislația rutieră comentată și adnotată, București: Ed. Științifică și Enciclopedică, 1988, 400 p.
94. Turianu C., Legislație rutieră (comentată și adnotată), București: Ed. All Beck, 2001, 372 p.
95. Verbum regens, <https://legeaz.net/dictionar-juridic/verbum-regens> (vizitat 27.10.2018).
96. Беккариа Ч., О преступлениях и наказаниях, Москва: Изд. Инфра-М, 2004, 184 p.
97. Божко И.В., Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое регулирование и предупреждение, Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Краснодар, 2011, 240 p.
98. Борзенков Г.Н., Комиссаров В.С., Курс уголовного права в пяти томах. Т. 4. Особенная часть, Москва, 2002, 662 p.
99. Бохан А.П., Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Ростов-на-Дону, 2002, 239 p.
100. Бужор В., Гуцуляк В., Другие преступления против жизни (ст.ст.146-150 УК РМ). Комментарий. În: Revista «Закон и жизнь», Кишинёв, 2011, н. 4, p. 8-15.
101. Бужор В., Гуцуляк В., Иные преступления, посягающие на жизнь и здоровье личности (ст.ст.155-163 УК РМ). Комментарий. În: Revista «Закон и жизнь», Кишинёв, 2011, н. 7, p. 4-12.
102. Бужор В., Гуцуляк В., Умышленное причинение телесных повреждений или иного вреда здоровью (ст.ст.151-152 УК РМ). Комментарий. În: Revista «Закон и жизнь», Кишинёв, 2011, н. 6, p. 12-20.
103. Горбуза А., Сухарев Е.О. О квалификации дорожно-транспортных преступлений. În: Revista «Советская юстиция», Москва, 1980, н. 8, p. 26-28.
104. Грузинская Е.И., О правилах применения языковых средств при конструировании юридических норм. În: Revista «Экономика, социология и право», Москва, 2013, н. 12, p. 126-128.
105. Гумеров И.А., Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение, Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Казань, 2004, 201 p.

106. Денисов Р.И., Административный надзор в сфере дорожного движения, Москва, 1982, 160 р.
107. Жулев В.И., Гирько С.И., Ответственность участников дорожного движения: практическое пособие, Москва, 1997, 160 р.
108. Замосковцев П.В., Коробеев А.И., Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие. Хабаровск: Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1988, 76 р.
109. Иванов В.Д., Иванов П.В., Уголовное право, Об. часть, Особ. часть, Москва: Изд. Приор, 2001, 347 р.
110. Игнатов А.Н., Красиков Ю.А., Уголовное право России. Учебник для вузов. В 2 т. Т. 1. Общая часть, Москва: Изд. Норма, Инфра-М, 1998, 639 р.
111. Игнатов А.Н., Красиков Ю.А., Уголовное право России: Учебник для вузов. В 2 т. Т. 2. Особенная часть, Москва: Изд. Норма, Инфра-М, 2000, 816 р.
112. Исаев Н.И., Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, Москва: Изд. Юриспруденция, 2011, 192 р.
113. Калинин В., Дулько Л., Отдельные вопросы судебной практики по делам о преступлениях связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.ст.317-318, 321 УК); În: Revista «Судовы вестник», 2008, н. 4, р. 11-16.
114. Клинковштейн Г.И., Организация дорожного движения, Москва: Изд. Транспорт, 1975, 190 р.
115. Козак В., Объект преступлений связанных с незаконным оборотом транспортных средств; În: Revista „Legea și viața”, Chișinău, 2017, nr. 10, р. 45-48.
116. Козаченко И.Я., Незнамова З.А., Новоселов Г.П., Погосян Т.Ю. и др., Уголовное право. Общая часть. Учеб. для вузов, Москва: Изд. Норма-Инфра-М, 1999, 503 р.
117. Коноплянко В. И., Организация и безопасность дорожного движения. Москва: Изд. Транспорт, 1991, 183 р.
118. Коробеев А. И., Транспортные преступления, Москва: Изд. Юридический центр Пресс, 2003, 406 р.
119. Коробейникова Б.В., Кузнецова Н.Ф., Миньковский Г.М., Криминология, Учебник, Москва: Изд. Юридическая литература, 1988, 384 р.
120. Кременов И.Н., Уголовная ответственность за транспортные преступления. Учебное пособие, Ташкент: Изд. Юридическая литература, 1990, 58 р.
121. Куринов Б.А., Автотранспортные преступления (квалификация и наказание),

- Москва: Изд. Юридическая литература, 1970, 220 р.
122. Куринов Б.А., Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте, Москва: Изд. Госюриздат, 1957, 140 р.
 123. Листратенко П., Особенности ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.317 УК). Отдельные вопросы; *În: Revista «Судовы веснік», 2007 г., н. 4, р. 30-33.*
 124. Лукьянов В.В., Проблемы квалификаций дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права, Москва: Изд. Дашков и Ко, 2003, 68 р.
 125. Лукьянов В.В., Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях. *În: Revista «Российская юстиция», Москва, 2002, н. 12, р. 59-61.*
 126. Лукьянов В.В., Безопасность дорожного движения. Москва: ВНИИ БД МВД СССР, 1974, 154 р.
 127. Лукьянов В.В., Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений, Москва: Изд. Юридическая литература, 1979, 168 р.
 128. Лукьянов В.В., Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права, Москва: Изд. Дашков и Ко, 2003, 68 р.
 129. Лукьянов В.В., Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. Специальные вопросы уголовного и административного права, Москва: Изд. Дашков и Ко, 2003, 48 р.
 130. Майоров В.И., Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения. Дисс. канд. юрид. наук, Екатеринбург, 1997, 326 р.
 131. Мандрыкин А.Ю., Криминологическая характеристика преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации автотранспорта; *În: Revista «Общество и право», 2007, н. 4(18), р. 188-191.*
 132. Перфилов В., Актуальные проблемы квалификации преступлений предусмотренных статьей 264 УК РФ. *În: Revista «Закон и право», Москва, 2005., н. 4, р. 44-47.*
 133. Пикуров Н.И., Квалификация дорожно-транспортных преступлений. Учебное пособие, Волгоград: Волгоградская Академия МВД России, 2001, 56 р.
 134. Поликарпова И.В., Уголовная политика России в отношении посягательств на здоровье и ее влияние на квалификацию преступлений: на примере ответственности за умышленное причинение тяжкого вреда здоровью: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Саратов, 2008, р.11.

135. Саукане Л., Актуальные вопросы квалификации преступных деяний против безопасности дорожного движения. În: Revista «Закон и жизнь», 2009, н. 4, р. 39-42.
136. Сахарчук А.И., Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317¹ УК). În: Revista «Судовы веснік», 2007, н. 1, р. 61-64.
137. Скуратов Ю.И., Лебедев В.М., Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Особенная часть, Москва, 1997, 814 р.
138. Смирнов Д. В., Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук, Москва, 2004, 196 р.
139. Сосна А., Тарлев Д., О некоторых проблемах, возникающих при применении законов, устанавливающих уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения. În: Revista „Legea și viața”, nr. 8, 2017, р. 43-50.
140. Уголовный кодекс Голландии. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 510 р.
141. Уголовный кодекс Китайской Народной Республики. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 303 р.
142. Уголовный кодекс Латвийской республики. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 313 р.
143. Уголовный кодекс Республики Беларусь. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 474 р.
144. Уголовный кодекс Республики Болгария. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 298 р.
145. Уголовный кодекс Республики Узбекистан. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 338 р.
146. Уголовный кодекс Украины. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 303 р.
147. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. Москва: Изд. Зерцало-М, 2001, 208 р.
148. Уголовный кодекс Эстонской республики. Санкт-Петербург: Изд. Юридический центр Пресс, 2001, 262 р.
149. Ушакова Л.Н., Общие правила формулирования дефиниций. În: Revista «Молодой ученый», 2008, н. 1, р. 190-196.
150. Шахриманьян И.К., Безопасность дорожного движения. Москва: Изд. Акад. МВД СССР, 1979, 168 р.

ANEXE

Anexa 1

Informația statistică privind infracțiunile contra siguranței traficului rutier și cele contra vieții și sănătății persoanei, săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2008 - primele 2 luni 2018 [47]

Conform Codului penal al Republicii Moldova din 2002

Art.	PERIOADA																					
	02.2018		2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008	
	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată
145 alin.(1)	15	2	65	35	90	57	86	60	99	60	117	83	124	72	133	104	153	108	127	94	103	77
145 alin.(2) lit.g)	3	1	4	2	8	5	15	11	10	8	14	13	8	6	7	2	9	7	14	1	24	20
145 alin.(2) lit.m)	0	0	0	0	0	0	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	0	15	11	24	20
149 alin.(1)	4	1	19	9	20	8	25	12	24	11	33	7	18	10	23	9	23	12	14	4	21	15
149 alin.(2)	1	0	3	1	1	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0
151 alin.(1)	26	3	114	78	128	99	140	102	176	122	178	128	182	130	208	168	237	195	203	176	165	132
151 alin.(2) lit.f)	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	2	2	3	2	2	1	3	3	2	1
151 alin.(2) lit.j)	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2
151 alin.(4)	11	1	57	12	86	37	84	33	107	61	119	55	104	61	109	69	132	88	114	86	130	84

Art.	PERIOADA																					
	02.2018		2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008	
	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată
152 alin.(1)	50	12	394	169	484	215	468	211	505	220	538	214	721	268	757	309	727	310	598	267	558	272
152 alin.(2) lit.b)	3	1	11	4	34	14	25	8	23	13	23	12	28	15	25	12	30	21	53	26	20	16
152 alin.(2) lit.g)	1	0	3	3	1	1	2	0	0	0	0	0	3	1	5	1	0	0	1	0	5	1
157	3	0	57	19	72	22	62	14	39	12	51	16	51	20	63	15	59	25	63	21	74	32
264 alin.(1)	125	25	555	294	484	308	493	250	463	241	488	276	497	273	500	264	480	296	519	290	459	286
264 alin.(2)	4	2	34	25	49	37	46	38	45	29	58	37	44	25	55	32	65	45	55	45	44	27
264 alin.(3) lit.a)	26	2	118	68	111	64	128	82	131	91	125	82	147	97	170	114	154	94	182	121	187	112
264 alin.(3) lit.b)	36	3	186	67	170	88	156	77	149	77	159	86	193	99	221	114	218	117	194	120	219	108
264 alin.4	4	0	42	29	50	43	47	41	46	42	40	35	67	52	62	56	58	48	61	52	48	39
264 alin.(5)	3	0	12	5	18	8	8	5	11	2	13	4	24	13	20	9	19	8	18	9	20	8
264 alin.(6)	0	0	3	3	2	2	2	1	5	1	1	1	8	7	2	1	4	3	4	4	8	7
264 ¹ alin.(1)	411	183	3213	2008	3335	1821	3262	1608	3434	1462	2636	1069	2302	1026	1919	971	2055	1140	970	450	0	0
264 ¹ alin.(4)	119	67	1027	804	929	699	751	524	668	453	570	346	503	316	363	267	393	268	152	83	0	0
265	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	1	2	1	2	1	0	0	1	0	0	0
266	5	0	19	6	27	12	15	12	22	9	19	12	23	14	23	13	29	19	25	21	23	19
268	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
269	1	0	14	5	12	5	7	3	18	9	8	5	9	5	11	6	8	1	6	2	6	6
271	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
276	17	0	94	2	105	3	89	6	73	3	75	2	55	0	40	0	32	3	25	4	26	2

Legendă:

1. Art.145 alin.(1) – Omorul unei persoane;
2. Art.145 alin.(2) lit.g) – Omorul săvârșit asupra a două sau mai multor persoane;
3. Art.145 alin.(2) lit.m) – Omorul săvârșit prin mijloace periculoase pentru viața sau sănătatea mai multor persoane;
4. Art.149 alin.(1) – Lipsirea de viață din imprudență;
5. Art.149 alin.(2) – Lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane;
6. Art.151 alin.(1) – Vătămarea intenționată gravă a integrității corporale sau a sănătății, care este periculoasă pentru viață ori care a provocat pierderea vederii, auzului, graiului sau a unui alt organ ori încetarea funcționării acestuia, o boală psihică sau o altă vătămare a sănătății, însoțită de pierderea stabilă a cel puțin o treime din capacitatea de muncă, ori care a condus la întreruperea sarcinii sau la o desfigurare iremediabilă a feței și/sau a regiunilor adiacente;
7. Art.151 alin.(2) lit.f) – Vătămarea intenționată gravă a integrității corporale sau a sănătății săvârșită prin mijloace periculoase pentru viața sau sănătatea mai multor persoane;
8. Art.151 alin.(2) lit.j) – Vătămarea intenționată gravă a integrității corporale sau a sănătății săvârșită asupra a două sau a mai multor persoane;
9. Art.151 alin.(4) – Vătămarea intenționată gravă a integrității corporale sau a sănătății care a provocat decesul victimei;
10. Art.152 alin.(1) – Vătămarea intenționată medie a integrității corporale sau a sănătății, care nu este periculoasă pentru viață și nu a provocat urmările prevăzute la art.151, dar care a fost urmată fie de dereglarea îndelungată a sănătății, fie de o pierdere considerabilă și stabilă a mai puțin de o treime din capacitatea de muncă;
11. Art.152 alin.(2) lit.b) – Vătămarea intenționată medie a integrității corporale sau a sănătății săvârșită asupra a două sau mai multor persoane;
12. Art.152 alin.(2) lit.g) – Vătămarea intenționată medie a integrității corporale sau a sănătății săvârșită prin mijloace periculoase pentru viața sau sănătatea mai multor persoane;
13. Art.157 – Vătămarea gravă ori medie a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență;
14. Art.264 alin.(1) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății;
15. Art.264 alin.(2) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății săvârșită în stare de ebrietate;
16. Art.264 alin.(3) lit.a) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a provocat din imprudență vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății;
17. Art.264 alin.(3) lit.b) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a provocat din imprudență decesul unei persoane;
18. Art.264 alin.(4) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a provocat

din imprudență fie vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății, fie decesul unei persoane săvârșită în stare de ebrietate;

19. Art.264 alin.(5) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a cauzat decesul a două sau mai multor persoane;
20. Art.264 alin.(6) – Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a cauzat decesul a două sau mai multor persoane săvârșită în stare de ebrietate;
21. Art.264¹ alin.(1) – Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare;
22. Art.264¹ alin.(4) – Acțiunile prevăzute la art.264¹ alin.(1) - (3), săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport;
23. Art.265 – Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite sau altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a acestora, ce asigură securitatea circulației, săvârșită de către o persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport, precum și încălcarea de către o persoană cu funcție de răspundere ori de către o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală a regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor, dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264;
24. Art.266 – Părăsirea locului accidentului rutier de către persoana care conducea mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.264 alin.(3) și (5);
25. Art.268 – Deteriorarea sau distrugerea intenționată a căilor de comunicație, a instalațiilor de pe ele, a mijloacelor de telecomunicații sau de semnalizare ori a altor utilaje pentru transporturi, precum și a mijloacelor de transport, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.263 sau art.264 alin.(5);
26. Art.269 – Încălcarea de către pasager, pieton sau alt participant la trafic a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art.264;
27. Art.271 – Blocarea intenționată a arterelor de transport prin crearea de obstacole, prin stabilirea de posturi sau prin alte mijloace, dacă aceasta a provocat accidente cu oameni sau alte urmări grave;
28. Art.276 – Falsificarea seriei, a numărului de identificare ale șasiului, caroseriei sau motorului auto prin ștergere, înlocuire sau modificare.

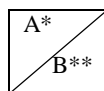
Informația statistică privind contravențiile în domeniul siguranței traficului rutier și cele contra sănătății persoanei, săvârșite pe teritoriul Republicii Moldova pe perioada anilor 2009 - primele 2 luni 2018 [46]

Conform Codului contravențional al Republicii Moldova din 2009

Art.	PERIOADA																			
	02.2018		2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009	
	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată	înregistra te	trimise în judecată
78 alin.(1)	659	17	6812	134	2378	38	80	0	366	1	2810	12	3	-	-	-	-	-	-	-
78 alin.(2)	209	4	1697	48	12838	86	15651	123	14357	118	8017	63	10	-	-	-	-	-	-	-
228 alin.(1)	1368	19	8006	78	7072	43	9064	59	11175	72	9442	52	4644	29	4295	74	4680	272	2921	359
228 alin.(2)	1444	4	11587	48	21887	54	26645	32	13331	32	7757	29	5911	35	2840	30	2616	65	1247	98
228 alin.(4)	20	0	61	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
231 alin.(1)	48	0	813	4	736	4	652	5	608	8	539	4	318	0	314	12	311	22	254	48
231 alin.(2)	458	5	4605	38	3921	25	2808	23	2478	20	1959	12	1330	10	1499	28	1373	98	765	89
231 alin.(3)	95	2	675	24	665	11	532	10	485	6	336	5	464	16	708	36	884	76	90	18
232 alin.(1)	688	12	7872	75	8540	42	8184	36	8613	51	7774	38	4828	48	4160	61	3345	175	1567	181
233 alin.(1)	45	44* 1**	568	467 101	1434	1013 421	1362	895 467	1625	994 631	1190	661 529	928	489 439	903	883 20	787	359 428	503	190 313
233 alin.(2¹)	1	1	23	23	19	1	22	4	24	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
233 alin.(3)	27	25	594	576 18	19	15 4	431	401 30	330	305 25	0	0 0	246	240 6	216	210 6	220	215 5	98	95 3
233 alin.(4)	15	15	165	154 11	407	387 20	381	334 47	406	359 45	48	25 23	-	-	-	-	-	-	-	-
241¹ alin.(1)	11	3	16	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
241¹ alin.(2)	0	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
242 alin.(1)	1647	31	11083	149	11024	78	12565	85	11715	62	10276	52	11350	70	10026	106	9552	196	5130	182
242 alin.(2)	1103	47	8072	297	7377	130	5205	71	4987	64	5248	61	4164	56	3845	66	4562	119	2508	78
243	159	159	1449	1285 164	1169	917 252	894	632 262	848	572 276	778	501 277	647	396 251	653	393 260	539	314 225	207	0 71

Art.	PERIOADA																			
	02.2018		2017		2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009	
	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată	înregistrate	trimise în judecată
244	52	2	242	1	193	3	168	0	324	8	271	7	225	3	228	4	236	8	197	17
245 alin.(1)	397	0	4707	0	5603	2	11384	2	5287	12	3182	2	2620	6	3365	32	2077	88	1525	163
245 alin.(2)	19	0	147	3	83	0	93	0	90	0	97	0	39	0	53	1	45	3	43	4

Notă:



A* – numărul proceselor-verbale cu privire la contravenție, care, conform Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor și persoanelor care le-au săvârșit, se află la examinare sau au fost examinate de către instanța de judecată;

B** – numărul proceselor-verbale cu privire la contravenție, care, conform Sistemului informațional automatizat de evidență a contravențiilor și persoanelor care le-au săvârșit, au fost clasate de către instanța de judecată.

Legendă:

1. Art.78 alin.(1) – Maltratarea sau alte acțiuni violente care au cauzat vătămare neînsemnată a integrității corporale;
2. Art.78 alin.(2) – Vătămarea intenționată ușoară a integrității corporale care a provocat o dereglare de scurtă durată a sănătății sau o pierdere neînsemnată, dar stabilă, a capacității de muncă;
3. Art.228 alin.(1) – Exploatarea vehiculelor cu defecte tehnice în sistemul de frânare sau în mecanismul de direcție, în dispozitivele de iluminare ori de semnalizare, exploatarea vehiculelor reutilate fără autorizația de rigoare;
4. Art.228 alin.(2) – Exploatarea vehiculelor cu defecte tehnice interzisă prin regulile de circulație rutieră, cu excepția vehiculelor având defectele menționate la alin.(1), precum și amplasarea neautorizată pe vehicule a publicității;
5. Art.228 alin.(4) – Admiterea în circulație a vehiculelor a căror stare tehnică nu corespunde normelor tehnice sau ecologice, precum și a celor care nu sunt înmatriculate ori care nu au fost supuse controlului tehnic de stat de către persoanele responsabile de exploatarea și starea tehnică a vehiculelor;
6. Art.231 alin.(1) – Conducerea vehiculului cu permis de conducere de o categorie necorespunzătoare;
7. Art.231 alin.(2) – Conducerea vehiculului fără permis de conducere sau dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (cu excepția conducerii în cazul instruirii, în prezența instructorului);
8. Art.231 alin.(3) – Conducerea vehiculului de către o persoană privată de dreptul de a conduce vehicule;
9. Art.232 alin.(1) – Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere ori dovadă înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului sau actul de

înmatriculare de stat a vehiculului, sau polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă;

10. Art.233 alin.(1) – Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, dacă fapta nu constituie infracțiune;
11. Art.233 alin.(2)¹ – Consumul de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier, până la testarea alcoolscoptică sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei, cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate;
12. Art.233 alin.(3) – Acțiunile specificate la art.233 alin.(1) - (2)¹, în cazul în care admiterea la trafic a conducătorului de vehicul nu prevede obligația de a deține permis de conducere;
13. Art.233 alin.(4) – Acțiunile prevăzute la art.233 alin.(1) - (2)¹, săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce vehicule, dacă fapta nu constituie infracțiune;
14. Art.241¹ alin.(1) – Încălcarea de către conducătorul de vehicul a prevederilor Regulamentului circulației rutiere sau a normelor de conducere preventivă, săvârșită prin manifestarea de comportament agresiv;
15. Art.241¹ alin.(2) – Acțiunile specificate la art.241¹ alin.(1) săvârșite de un grup de persoane ori săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție sau care au generat riscul producerii unui accident de circulație;
16. Art.242 alin.(1) – Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri;
17. Art.242 alin.(2) – Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu cauzarea de vătămări corporale ușoare victimei sau cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri;
18. Art.243 – Părăsirea de către vinovat a locului în care s-a produs accidentul rutier, dacă fapta nu constituie infracțiune;
19. Art.244 – Încălcările prevăzute la art.238 (oprirea în locuri interzise, staționarea sau parcarea în locuri interzise, neacordarea de prioritate legală pietonilor sau cicliștilor) și 239 (nerespectarea regulilor de circulație în zonele rezidențiale) care au generat riscul producerii unui accident de circulație;
20. Art.245 alin.(1) – Ignorarea de către pietoni a semnalelor de dirijare a traficului rutier, traversarea părții carosabile a drumului sau deplasarea pe ea în locuri neindicate, nerespectarea indicatoarelor rutiere de prioritate, a indicatoarelor de interdicție și de sens obligatoriu, a regulilor de deplasare pe drumuri a motocicliștilor, conducătorilor de ciclomotoare, bicicliștilor, vizitiilor și a altor persoane care se folosesc de drum;
21. Art.245 alin.(2) – Încălcarea regulilor de circulație de către persoanele indicate la art.245 alin.(1), care a generat o situație de accident de circulație.

Diagrame și tabele vizând situația accidentelor în traficul rutier în Republica Moldova pe perioada 01.01.2017 - 31.12.2017

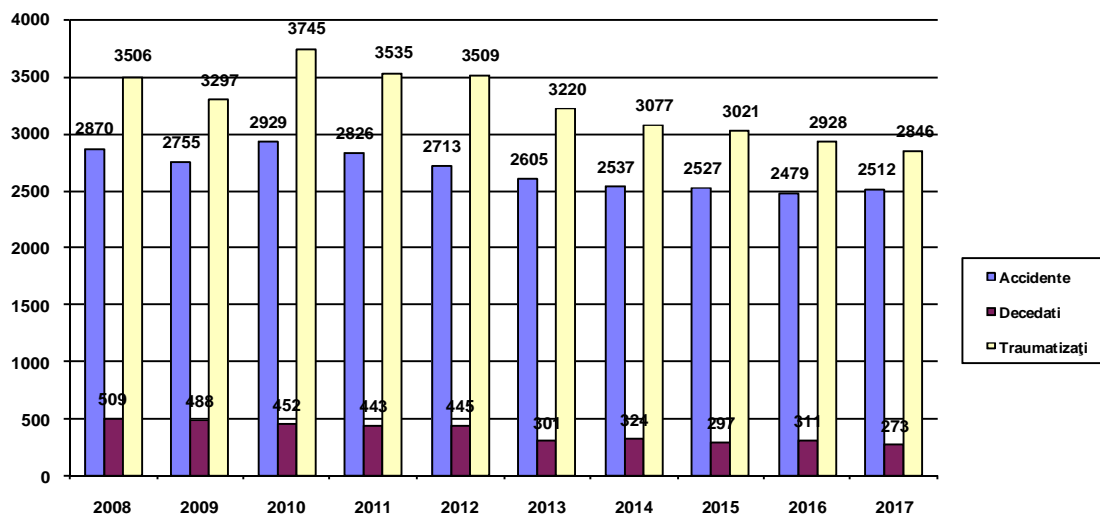


Diagrama A3.1. Frecvența accidentelor rutiere în Republica Moldova (anii 2008-2017) [58].

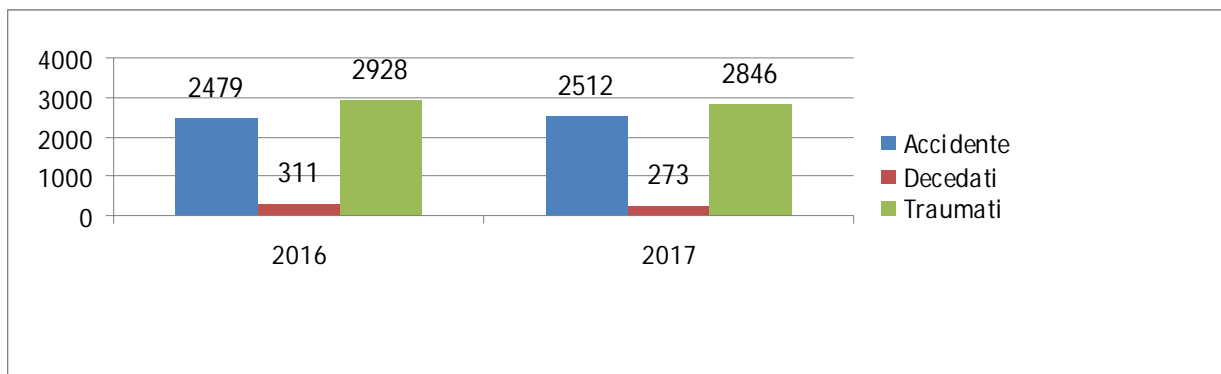


Diagrama A3.2. Frecvența accidentelor rutiere în Republica Moldova pentru perioada 01.01.2017-31.12.2017 raportată la aceeași perioadă a anului 2016 [58].

Tabelul A3.1 Accidente în traficul rutier cauzatoare de deces și/sau de vătămarea sănătății persoanelor generate de principalele cauze [58].

Cauza accidentului în traficul rutier	2016			2017		
	accidente	decedați	traumatizați	accidente	decedați	traumatizați
Conducerea în stare inadmisibilă de alcoolemie sau adormire la volan	131	32	165	88	12	102
Conducerea în stare de oboseală avansată, adormire la volan	11	6	16	17	7	30
Neacordarea priorității altor autovehicule	414	8	577	346	9	502
Neacordarea priorității pietonilor	303	18	302	346	17	339
Depășire neregulamentară	31	6	50	30	7	41
Depășirea vitezei stabilite	95	29	89	57	12	65
Conducere imprudentă	115	19	128	96	22	93
Traversare neregulamentară a drumului de către pietoni	158	13	146	188	24	163
Circulație pe partea stângă a carosabilului	33	6	77	35	7	70
Neasigurarea la schimbarea benzii sau direcției de mers, viraj incorect	264	12	322	312	10	356
Nerespectarea distanței dintre vehicule	99	1	126	180	3	207
Trecere neregulamentară la nivel cu calea ferată	2	1	1	2	1	1
Viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere	702	140	816	662	131	748
Alte abateri comise de conducătorii auto	46	10	48	36	4	29
Alte abateri comise de pietoni	13	3	11	13	3	9

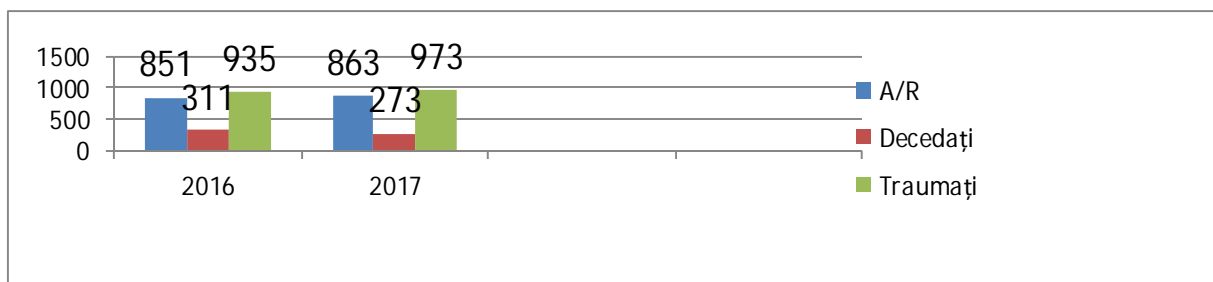


Diagrama A3.3. Frecvența accidentelor rutiere cu consecințe grave în Republica Moldova pentru perioada 01.01.2017-31.12.2017 raportată la aceeași perioadă a anului 2016 [58].

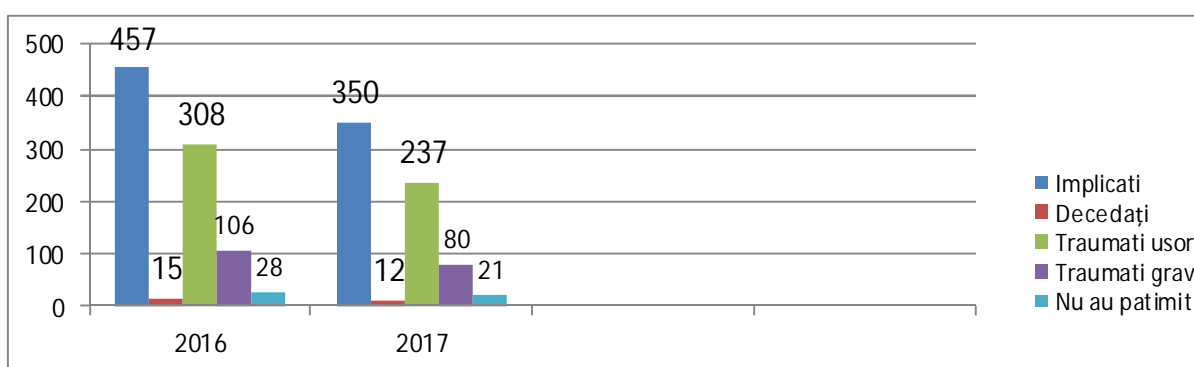


Diagrama A3.4. Frecvența accidentelor rutiere cu implicarea minorilor în Republica Moldova pentru perioada 01.01.2017-31.12.2017 raportată la aceeași perioadă a anului 2016 [58].

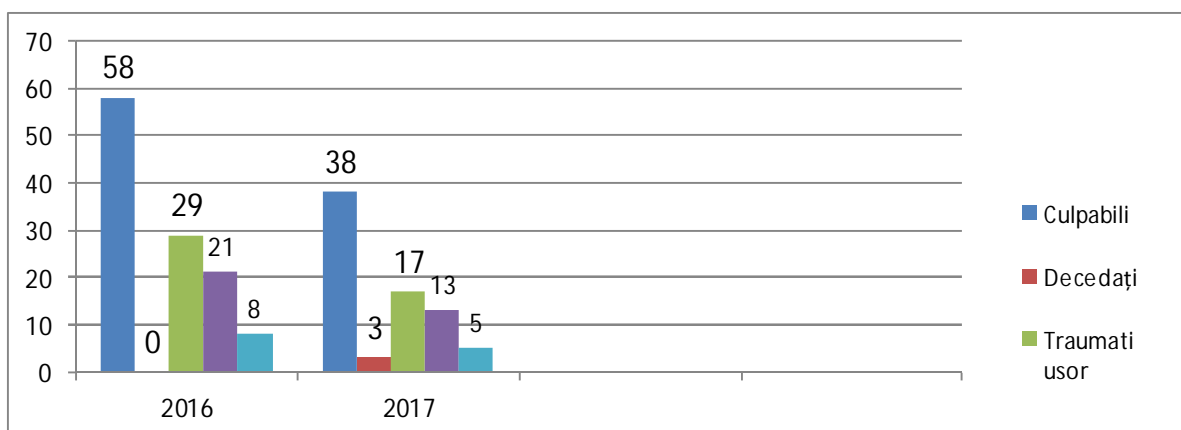


Diagrama A3.5. Frecvența accidentelor rutiere din vina minorilor în Republica Moldova pentru perioada 01.01.2017-31.12.2017 raportată la aceeași perioadă a anului 2016 [58].

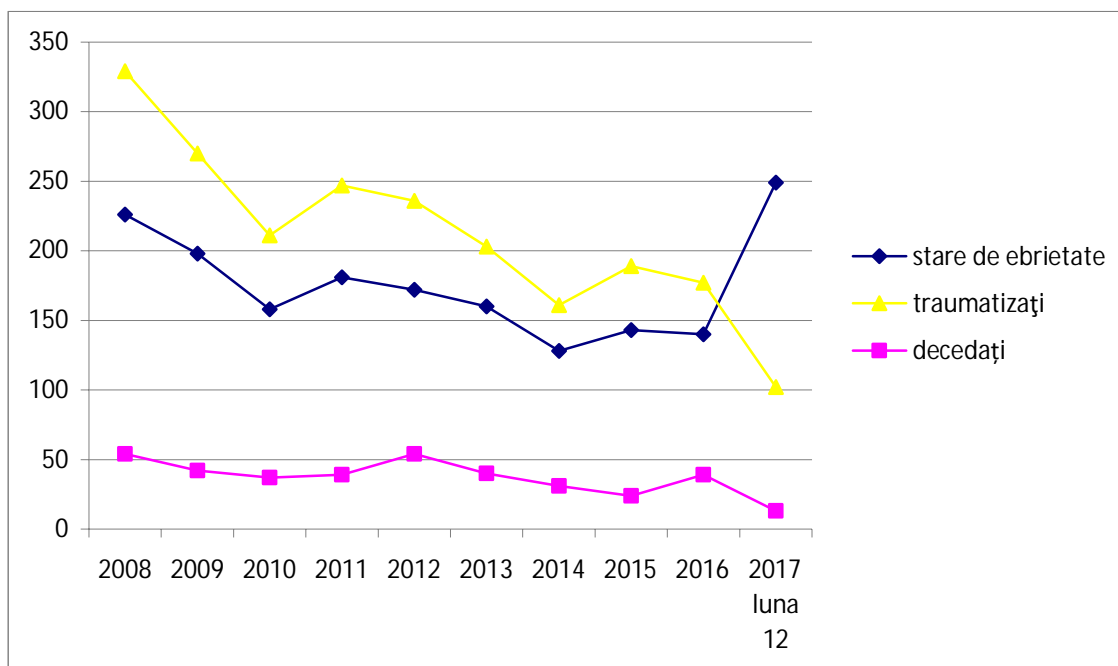


Diagrama A3.6. Frecvența accidentelor rutiere săvârșite în stare inadmisibilă de alcoolemie în Republica Moldova (anii 2008-2017) [58].

**Proiectul de lege privind modificarea și completarea unor acte legislative
(Codul penal, Codul de procedură penală, Codul contravențional ș.a.)**

Proiect

L E G E

privind modificarea unor acte legislative

nr. ____ din ____.

* * *

Art. I. – Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.72–74, art.195), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 24.** Răspunderea pentru infracțiunea săvârșită în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate

Săvârșirea infracțiunii în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare nu înlătură caracterul penal al faptei. Cauzele, gradul și influența stării de alcoolemie sau stării de ebrietate asupra săvârșirii infracțiunii se iau în considerație la individualizarea pedepsei.”

2. La articolul 55:

alineatul (1), după textul „cu excepția infracțiunilor prevăzute la” se introduce textul „art.149 alin.(3), art.157 alin.(2) - (4),” iar după textul „256,” textul „art.264 alin.(2)” se exclude.

alineatul (2): litera d) se exclude.

3. La articolul 62:

alineatul (1): litera b¹) se exclude;

alineatul (6) se exclude.

4. Articolul 65¹ se abrogă.

5. Articolul 76 alineatul (1) lit.i) se modifică și va avea următorul cuprins:

„i) săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale involuntară sau forțată a substanțelor menționate la art.24 sau de administrarea pe orice cale de aceste substanțe fără a fi conștientă de efectul lor;”.

6. Articolul 77 alineatul (1) lit.j) se modifică și va avea următorul cuprins:

„j) săvârșirea infracțiunii de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate, produsă de administrarea pe orice cale voluntară sau premeditată a substanțelor menționate la art.24. Instanța de judecată este în drept, în funcție de caracterul

infracțiunii, să nu considere aceasta ca o circumstanță agravantă;”.

7. Articolul 98 alineatul (2) se completează cu literele f) și g) cu următorul cuprins:

„f) suspendarea dreptului de a conduce vehicule;”

„g) privarea de dreptul de a conduce vehicule.”

8. După articolul 106¹, Codul se completează cu articolul 106² cu următorul cuprins:

„**Articolul 106²**. Suspendarea dreptului de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care din imprudență au săvârșit infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor ori alte infracțiuni ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor, prevăzute de legea penală ca infracțiuni ușoare li se aplică măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(2) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată doar persoanelor care dețin acest drept. Persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule și care au săvârșit infracțiuni în condițiile alin.(1) li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(3) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule pe un termen de la 1 la 5 ani.

(4) Termenul măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(5) Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(6) La expirarea termenului măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule persoana este repusă în acest drept.

(7) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere penală sau este liberat de pedeapsa penală.

(8) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare doar în cazul săvârșirii cu intenție a faptelor infracționale menționate la art.106³ alin.(1), pentru care se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.”

9. După articolul 106², Codul se completează cu articolul 106³ cu următorul cuprins:

„**Articolul 106³**. Privarea de dreptul de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care intenționat au săvârșit infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor, fie intenționat ori din imprudență au săvârșit infracțiuni ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor cu excepția infracțiunilor ușoare, fie în cazul

utilizării vehiculului la săvârșirea infracțiunilor, li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(2) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică atât persoanelor care dețin acest drept, cât și persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule.

(3) Privarea de dreptul de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule persoanelor care dețin acest drept, sau în interzicerea de a dobândi dreptul de a conduce vehicule persoanelor care nu dețin acest drept.

(4) Persoana care a deținut dreptul de a conduce vehicule care a fost privată de acest drept ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în modul stabilit de lege, după expirarea termenului de 5 ani.

(5) Persoana care nu deține dreptul de a conduce vehicule care a fost privată de dreptul de a conduce vehicule ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în modul stabilit de lege, după expirarea termenului de 7 ani.

(6) Termenul măsurii de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(7) Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul prevăzut la alin.(4).

(8) Privarea de dreptul de a conduce vehicule poate fi aplicată chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere penală sau este liberat de pedeapsa penală.

(9) Privarea de dreptul de a conduce vehicule nu poate fi aplicată persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare.”

10. Articolul 109:

alineatul (1), textul „art.264 alin.(1)” se substituie cu textul „art.157 alin.(2)-(3)”.

11. Articolul 132 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 132. Vehicul

Prin vehicul se înțelege sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane și/sau bunuri sau echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări.”

12. Articolul 134¹² se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 134¹². Starea de ebrietate și starea de alcoolemie

(1) Prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare.

(2) Prin stare de alcoolemie se înțelege starea persoanei care are o anumită concentrație de alcool în sânge sau o anumită concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat.

(3) Starea de alcoolemie poate fi: cu grad minim, cu grad mediu, cu grad avansat.

(4) Prin stare de alcoolemie cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge până la 0,29 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat până la 0,14 mg/l inclusiv.

(5) Prin stare de alcoolemie cu grad mediu se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,49 g/l inclusiv sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,29 mg/l inclusiv.

(6) Prin stare de alcoolemie cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.”.

13. Articolul 149:

în sancțiunea alineatului (2), textul „de la 2 la 6 ani.” se substituie cu textul „de la 3 la 6 ani.”; se completează cu alineatul (3) și (4) cu următorul cuprins:

„(3) Lipsirea de viață din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 3 la 5 ani.

(4) Lipsirea de viață din imprudență a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu închisoare de la 7 la 10 ani.”

14. Articolul 151:

în titlu, textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în dispoziția alineatului (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

15. Articolul 152:

în titlu, textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în dispoziția alineatului (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

16. Articolul 155:

în titlu, textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în dispoziție, textul „a integrității corporale sau” se exclude.

17. Articolul 156:

în titlu, textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în dispoziție, textul „a integrității corporale sau” se exclude.

18. Articolul 157 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 157. Vătămarea gravă ori medie a sănătății săvârșită din imprudență

(1) Vătămarea gravă ori medie a sănătății săvârșită din imprudență

se pedepsește cu amendă în mărime de până la 650 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.

(2) Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 650 la 900 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 140 la 180 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.

(3) Vătămarea medie a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(4) Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 900 la 1400 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 200 de ore sau cu închisoare de la 2 la 4 ani.

(5) Vătămarea gravă a sănătății săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1400 la 2000 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore sau cu închisoare de la 4 la 7 ani.”

19. Articolul 158:

în alineatul (4) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

20. Articolul 159:

în alineatul (2) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

21. Articolul 160:

în alineatul (3) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

22. Articolul 162:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

23. Articolul 163:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

24. Articolul 164:

în alineatul (3) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

25. Articolul 165:

în alineatul (3) lit.b) textul „integrității corporale sau cu o boală psihică a persoanei, cu decesul” se substituie cu textul „sănătății, cu decesul persoanei”.

26. Articolul 166:

în alineatul (3) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

27. Articolul 166¹:

în alineatul (2) lit.f) textul „o vătămare gravă sau medie integrității corporale sau” se

substituie cu textul „vătămarea gravă sau medie a”.

în alineatul (4) lit.f) textul „o vătămare gravă sau medie integrității corporale sau” se substituie cu textul „vătămarea gravă sau medie a”.

28. Articolul 168:

în alineatul (3) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

29. Articolul 169:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

30. Articolul 171:

în alineatul (3) lit.d) textul „o vătămare gravă a integrității corporale sau” se substituie cu textul „vătămarea gravă”.

31. Articolul 172:

în alineatul (3) lit.c) textul „o vătămare gravă a integrității corporale sau” se substituie cu textul „vătămarea gravă”.

32. Articolul 181:

în dispoziție lit.d) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

33. Articolul 184:

în alineatul (2) lit.a) textul „integrității corporale sau” se exclude.

34. Articolul 188:

în alineatul (3) lit.c) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

35. Articolul 192¹:

în titlu, textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”;

în alineatul (1) textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”.

36. Articolul 192²:

în titlu, textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”;

în alineatul (1) textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”.

37. Articolul 201¹:

în alineatul (1) lit.a) și lit.c) sintagmele „a integrității corporale sau” se exclud.

în alineatul (2) lit.c) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

în alineatul (3) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

în alineatul (4) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

38. Articolul 206:

în alineatul (3) lit.e) textul „integrității corporale sau cu o boală psihică a” se substituie cu textul „sănătății”.

39. Articolul 213:

în dispoziție lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

40. Articolul 257:

în alineatul (3) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

41. Titlul Capitolului XII al Părții speciale se redenumeste în „**INFRAȚIUNI CONTRA SIGURANȚEI CIRCULAȚIEI TRANSPORTURILOR**”.

42. Articolul 263:

în titlu, textul „securitate a circulației sau de exploatare a” se substituie cu textul „siguranță a circulației”;

în alineatul (1):

textul „securitate a circulației sau de exploatare a” se substituie cu textul „siguranță a circulației”;

textul „o vătămare gravă sau medie a integrității corporale sau” se substituie cu textul „vătămarea gravă sau medie”, iar textul „ori daune materiale în proporții mari” se exclude.

în alineatul (2) textul „Aceeși acțiune” se substituie cu textul „Aceeși faptă”.

43. Articolul 264 se abrogă.

44. Articolul 264¹:

în titlu, textul „mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică” se substituie cu textul „vehiculului în stare de alcoolemie”;

alineatul (1):

în dispoziție textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”, iar textul „ebrietate alcoolică” se substituie cu textul „alcoolemie”;

în sancțiunea alineatului (1), textul „cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.” se exclude;

alineatul (2):

în dispoziție, textul „mijlocului de transport” se substituie cu textul „vehiculului”, iar textul „ebrietate” se substituie cu textul „alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare.”, iar textul „dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264.” se exclude;

în sancțiune, textul „cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.” se exclude;

alineatul (3) și sancțiunea lui se exclud;

alineatul (4) devine alineatul (3) cu următorul conținut:

„(3) Acțiunile prevăzute la alin.(1) - (2), săvârșite de către o persoană care nu deține dreptul de a conduce vehicule sau care este privată de dreptul de a conduce vehicule, fie acest drept îi este suspendat.”

45. Articolul 265 se abrogă.

46. Articolul 266 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 266. Părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier

(1) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea medie sau gravă a sănătății sau cu decesul persoanei

se pedepsește cu amendă în mărime de la 550 la 850 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 2 ani.”

47. Articolul 267:

în titlu, textul „mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian” se substituie cu textul „vehiculelor feroviare, navale sau aeriene”;

alineatul (1), în dispoziție textul „mijloacelor de transport feroviar, naval sau aerian” se substituie cu textul „vehiculelor feroviare, navale sau aeriene”;

48. Articolul 268:

în titlu, textul „mijloacelor de transport” se substituie cu textul „vehiculelor”;

alineatul (1), în dispoziție textul „mijloacelor de transport” se substituie cu textul „vehiculelor”, iar textul „art.264 alin.(5)” se substituie cu textul „art.149 alin.(2)”;

49. Articolul 269 se abrogă.

50. Articolul 272:

în alineatul (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

51. Articolul 275:

în alineatul (3) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

52. Articolul 276:

în titlu, textul „autovehiculelor” se substituie cu textul „vehiculelor”;

în alineatul (1) textul „auto” se substituie cu textul „vehiculului”.

53. Articolul 278:

în alineatul (1) textul „integrității corporale sau a” se exclude;

în alineatul (2) lit.d) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în alineatul (5) textul „integrității corporale sau a” se exclude;

54. Articolul 278¹:

în alineatul (1) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în alineatul (5) textul „integrității corporale sau a” se exclude.

55. Articolul 280:

în alineatul (1) textul „integrității corporale sau a” se exclude;

în alineatul (3) lit.b) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

56. Articolul 287:

în alineatul (3) textul „integrității corporale sau” se exclude.

57. Articolul 289¹:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

58. Articolul 289²:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

59. Articolul 289³:

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

60. Articolul 292:

în alineatul (1¹) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

61. Articolul 295:

în alineatul (5) lit.c) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

62. Articolul 295¹:

în alineatul (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

63. Articolul 343:

în dispoziție textul „integrității corporale sau a” se exclude.

64. Articolul 349:

în alineatul (1) textul „integrității corporale sau a” se exclude.

65. Articolul 352:

în alineatul (2) lit.c) textul „integrității corporale sau a” se exclude.

66. Articolul 367:

în alineatul (1) textul „integrității corporale sau a” se exclude.

67. Articolul 368:

în alineatul (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

68. Articolul 369:

în alineatul (2) lit.c) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

69. Articolul 373:

în alineatul (1) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în alineatul (2) lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude.

70. Articolul 382:

în titlu, textul „conducere sau de exploatare a mașinilor” se substituie cu textul „siguranță a circulației vehiculelor”;

alineatul (1):

în dispoziție, textul „conducere sau de exploatare a mașinilor” se substituie cu textul „siguranță a circulației vehiculelor”, iar textul „a integrității corporale sau” și textul „ori daune în

proporții mari” se exclude;

în sancțiune, textul „în ambele cazuri cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijlocul de transport pe un termen de până la 2 ani.” se exclude;

alineatul (2):

textul „Aceeși acțiune” se substituie cu textul „Aceeși faptă”, iar la lit.a) textul „a integrității corporale sau” se exclude;

în sancțiune, textul „cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijlocul de transport pe un termen de până la 5 ani.” se exclude;

alineatul (3):

textul „Aceeși acțiune” se substituie cu textul „Aceeși faptă”;

în sancțiune, textul „cu privarea de dreptul de a conduce mijlocul de transport pe un termen de până la 5 ani.” se exclude.

Art. II. – Codul de procedură penală al Republicii Moldova nr.122/2003 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.248–251, art.699), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 41:

în punctul 2) textul „ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport” se substituie cu textul „suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule”.

2. Articolul 134³:

în alineatul (1) textul „mijloacelor de transport” se substituie cu textul „vehiculelor”.

3. Articolul 134⁶:

textul „mijloacelor de transport” se substituie cu textul „vehiculelor”.

4. Articolul 161:

în alineatul (1) punctul 4) textul „mijloc de transport” se substituie cu textul „vehicul”.

6. Articolul 166:

în alineatul (1) punctul 3) textul „unitatea ei de transport” se substituie cu textul „vehiculul acesteia”.

7. Articolul 175:

în alineatul (3) punctul 5) se modifică având următorul cuprins:

„5) suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule;”.

în alineatul (4) textul „ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport” se substituie cu textul „suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule”, iar după textul „poate fi” se introduce textul „aplicată”.

8. Articolul 182 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 182.** Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule

(1) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule este o măsură preventivă care se aplică persoanelor pentru săvârșirea infracțiunilor contra siguranței circulației transporturilor, infracțiunilor ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a circulației transporturilor, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea infracțiunilor.

(2) În cazul săvârșirii de către o persoană care este deținător al dreptului de a conduce vehicule a unei infracțiuni pentru care se aplică măsurile de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule sau privarea de dreptul de a conduce vehicule, organul de constatare suspendă provizoriu dreptul de a conduce vehicule până la pronunțarea încheierii judecătorului de instrucție. În acest caz, procurorul care conduce sau efectuează urmărirea penală înaintează, în cel mult 3 zile, judecătorului de instrucție un demers cu privire la aplicarea măsurii preventive de suspendare provizorie a dreptului de a conduce vehicule.

(3) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se aplică ca o măsură principală sau ca o măsură complementară la o altă măsură preventivă și se dispune de către judecătorul de instrucție la demersul motivat al procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală.

(4) Judecătorul de instrucție examinează, în cel mult 3 zile de la data depunerii, demersul motivat al procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală cu privire la suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule, cu emiterea unei încheieri care va conține una dintre următoarele soluții:

- a) admiterea demersului și suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule;
- b) respingerea demersului și repunerea persoanei în drept.

(5) Suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se aplică de judecătorul de instrucție pe un termen ce nu poate depăși termenul maxim al măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(6) Termenul executării măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurilor de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule sau privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(7) În cel mult 3 zile de la data pronunțării încheierii, copia acesteia se înmânează procurorului care conduce sau efectuează urmărirea penală și persoanei în a cărei privință a fost pornit proces penal sau se remite acestora în cazul în care nu au fost prezente la ședința de judecată, faptul expedierii consemnându-se în dosar.”

9. Articolul 182¹ se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 182¹. Înlăturarea de la conducerea vehiculului

(1) Persoana care conduce vehiculul se înlătură de la conducere de către organul de constatare dacă există temeiuri suficiente că aceasta se află în stare inadmisibilă de alcoolemie

sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

(2) Persoana indicată la alin.(1) este în drept să accepte, la cererea organului de constatare, testarea gradului de alcoolemie și/sau examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și naturii ei.

(3) În cazul refuzului, împotrivirii sau eschivării conducătorului de vehicul de la testarea gradului de alcoolemie și/sau de la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și naturii ei și/sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestei examinări medicale se vor aplica regulile procedurii probatoriu examinarea corporală prevăzute la art.119.

(4) Vehiculul al cărui conducător a fost înlăturat de la conducere se ridică și, dacă nu poate fi predat proprietarului, posesorului sau reprezentantului lor, se aduce la stația de parcare specială sau la subdiviziunea de poliție cea mai apropiată de locul constatării faptei infracționale.

(5) Faptul aducerii vehiculului la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție se consemnează într-un proces-verbal, în care se indică:

a) tipul, modelul vehiculului, numărul de înmatriculare, numerele de identificare ale agregatelor marcate, defectele și deteriorările lui vizibile;

b) numele, prenumele, funcția și semnătura persoanei care a decis aducerea vehiculului la parcare și ale persoanei care a organizat aducerea;

c) temeiul de fapt și temeiul juridic care au determinat aducerea vehiculului;

d) denumirea (numele), sediul (domiciliul), numărul de telefon ale persoanei care a organizat (a efectuat) aducerea vehiculului la parcare;

e) adresa parcării sau a subdiviziunii de poliție;

f) data și ora încheierii procesului-verbal;

g) numele, prenumele, funcția și semnătura persoanei care a luat în primire vehiculul la parcare sau la subdiviziunea de poliție.

(6) Procesul-verbal se întocmește în 4 exemplare: un exemplar rămâne la persoana care a decis aducerea vehiculului la parcare, al doilea exemplar se remite persoanei care a organizat aducerea, al treilea exemplar se înmânează persoanei care a luat în primire vehiculul la parcare, iar cel de-al patrulea exemplar se înmânează proprietarului sau posesorului vehiculului ori i se expediază recomandat la domiciliu. Organul de constatare informează neîntârziat serviciul de gardă al poliției despre aducerea vehiculului la parcare.

(7) Vehiculul se restituie proprietarului, posesorului sau reprezentantului legal imediat după înlăturarea temeiurilor pentru aducerea la parcare prevăzute la alin.(1). Cheltuielile de

ridicare, transportare și depozitare a vehiculului se suportă de persoana în a cărei privință a fost pornit procesul penal.”

Art. III. – Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.78–84, art.100), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 15 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 15.** Răspunderea pentru contravenția săvârșită în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate

Săvârșirea contravenției în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare nu înlătură caracterul contravențional al faptei. Cauzele, gradul și influența stării de alcoolemie sau stării de ebrietate asupra săvârșirii contravenției se iau în considerație la individualizarea sancțiunii.”

2. Articolul 32:

în alineatul (2), textul „dreptul de a conduce vehicule,” se exclude.

3. Articolul 34:

alineatul (5) se exclude.

4. Articolul 36 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 36.** Aplicarea punctelor de penalizare. Privarea de dreptul special.

(1) În cazurile și în mărimea prevăzută de sancțiunea normei contravenționale din capitolele VII, XII și XIII ale cărții întâi, conducătorului de vehicul declarat vinovat de săvârșirea contravenției, odată cu aplicarea sancțiunii principale, i se aplică un număr de puncte de penalizare ca sancțiune complementară.

(2) Dacă aplicarea sancțiunii în modul prevăzut la alin.(1) condiționează acumularea a 15 puncte de penalizare, agentul constatator remite cauza contravențională spre examinare în instanța de judecată competentă, care, odată cu sancțiunea principală și cu aplicarea punctelor de penalizare, aplică ca măsură de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule fie privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(3) Punctele de penalizare se anulează la expirarea termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate, fie la prezentarea documentului confirmativ care atestă trecerea programului special de instruire pentru stingerea punctelor de penalizare aprobat de Guvern, sau de la data aplicării, prin hotărâre judecătorească definitivă, a măsurii de siguranță cu suspendarea dreptului de a conduce vehicule sau cu privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(4) Modul de evidență a punctelor de penalizare și modul de asigurare a accesului titularului de permis de conducere la informația despre punctele de penalizare se stabilesc de Guvern.

(5) Privarea de dreptul de a deține armă și de portarmă se dispune de instanța de judecată pentru un termen de la 3 luni la un an în funcție de gravitatea contravenției prevăzute în partea specială a cărții întâi.

(6) La expirarea termenului de privare de dreptul de a deține armă și de portarmă, persoana este repusă în acest drept în modul stabilit de Guvern.”.

5. Articolul 42:

alineatul (1) se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) săvârșirea contravenției de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale involuntară sau forțată a substanțelor menționate la art.15 sau de administrarea pe orice cale de aceste substanțe fără a fi conștientă de efectul lor;”.

6. Articolul 43:

în alineatul (1) lit.f) se modifică și va avea următorul cuprins:

„f) săvârșirea contravenției de către o persoană în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale voluntară sau premeditată a substanțelor menționate la art.15. Instanța de judecată este în drept, în funcție de caracterul contravenției, să nu considere aceasta ca o circumstanță agravantă;”.

7. Articolul 77²:

în alineatul (2), textul „vătămare corporală” se substituie cu textul „vătămare a sănătății”.

8. Articolul 78 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 78. Vătămarea sănătății

(1) Vătămarea intenționată neînsemnată a sănătății

se sancționează cu amendă de la 15 la 30 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 20 la 40 de ore, sau cu arest contravențional de la 5 la 10 zile.

(2) Vătămarea intenționată ușoară a sănătății

se sancționează cu amendă de la 30 la 45 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional de la 10 la 15 zile.

(3) Vătămarea neînsemnată a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier

se sancționează cu amendă de la 18 la 24 de unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte

de penalizare.

(4) Fapta prevăzută la alin.(3) săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane se sancționează cu amendă de la 24 la 40 de unități convenționale cu aplicarea a 7 puncte de penalizare.

(5) Vătămarea ușoară a sănătății săvârșită din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier se sancționează cu amendă de la 24 la 30 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare.

(6) Fapta prevăzută la alin.(5) săvârșită din imprudență asupra a două sau mai multor persoane se sancționează cu amendă de la 30 la 50 de unități convenționale cu aplicarea a 8 puncte de penalizare.”.

9. Articolul 78¹:

în dispoziție, textul „integrității corporale” se substituie cu textul „sănătății”.

10. Articolul 88:

în titlu, textul „de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe” se substituie cu textul „inadmisibilă de alcoolemie sau starea de ebrietate”;

în alineatul (1), textul „de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe” se substituie cu textul „inadmisibilă de alcoolemie sau starea de ebrietate survenită în urma consumului de droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare,”.

11. Articolul 199:

în alineatul (1), textul „de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe;” se substituie cu textul „inadmisibilă de alcoolemie sau stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare;”.

12. Articolul 220⁵:

în titlu, textul „de ebrietate” se substituie cu textul „inadmisibilă de alcoolemie”;

în dispoziție, textul „de ebrietate ori sub influența drogurilor” se substituie cu textul „inadmisibilă de alcoolemie,”.

13. Titlul Capitolului XIII al Părții speciale se redenumeste în „CONTRAVENȚII CE ATENTEAZĂ LA SIGURANȚA TRAFICULUI RUTIER”.

14. Articolul 228:

în sancțiunea alineatului (5), textul „sau cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an” se exclude.

15. Articolul 230:

în sancțiunea alineatului (3), textul „cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de un an” se exclude.

16. Articolul 231:

alineatul (2), dispoziția se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Conducerea vehiculului fără permis de conducere sau dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (cu excepția conducerii în cazul instruirii, în prezența instructorului) sau conducerea în decursul termenului de aplicare a măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule sau a măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule,”;

alineatul (4), dispoziția se modifică și va avea următorul cuprins:

„(4) Predarea conducerii vehiculului către o persoană care nu are permis de conducere sau dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (cu excepția instruirii, în prezența instructorului), sau care are aplicată măsura preventivă suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule sau măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule fie privarea de dreptul de a conduce vehicule, fie care are permis de conducere a vehiculelor de o categorie necorespunzătoare,”.

17. Articolul 233 se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 233.** Conducerea vehiculului în stare inadmisibilă de alcoolemie.

(1) Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de alcoolemie cu grad mediu

se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore.

(2) Administrarea pe orice cale de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accidentul în traficul rutier, până la testarea gradului de alcoolemie sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, cu excepția administrării de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului în traficul rutier și până la testarea sau examinarea medicală în vederea stabilirii gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate

se sancționează cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore.

(3) Acțiunile prevăzute la alineatele (1) - (2), săvârșite în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție

se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.

(4) Acțiunile prevăzute la alineatele (1)–(2), săvârșite de către o persoană care nu are dreptul de a conduce vehicule sau al cărei drept a fost suspendat provizoriu ca măsură preventivă sau a fost suspendat ori persoana a fost privată de acest drept ca măsură de siguranță

se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.”

18. Articolul 237:

în sancțiunea alineatului (1) textul „, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de 6 luni” se exclude;

în sancțiunea alineatului (2) textul „, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de un an” se exclude;

în sancțiunea alineatului (3) textul „, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 2 la 3 ani” se exclude.

19. Articolul 241:

în sancțiunea alineatului (1) textul „, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la un an” se exclude.

20. Articolul 241¹:

în titlu, textul „conducătorii de vehicule” se substituie cu textul „conducătorul de vehicul”, iar textul „circulație rutieră sau a normelor de conducere preventivă” se substituie cu textul „siguranță a traficului rutier”;

în dispoziția alineatului (1), textul „prevederilor Regulamentului circulației rutiere sau ale normelor de conducere preventivă” se substituie cu textul „regulilor de siguranță a traficului rutier”;

în sancțiunea alineatului (1) textul „, în toate cazurile cu sau fără privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an” se exclude;

în sancțiunea alineatului (2) textul „, în toate cazurile cu sau fără privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la un an la 2 ani” se exclude.

21. Articolul 242 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 242. Încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat daune materiale

(1) Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de siguranță a traficului rutier

care a cauzat din imprudență deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri, săvârșită cu un vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit și/sau care nu a fost supus reviziei tehnice în modul stabilit și/sau nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit

se sancționează cu amendă de la 18 la 24 de unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare.

(2) Fapta prevăzută la alin.(1) care a cauzat din imprudență daune în proporții considerabile

se sancționează cu amendă de la 24 la 30 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare.

(3) Fapta prevăzută la alin.(1) care au cauzat din imprudență daune în proporții mari sau deosebit de mari

se sancționează cu amendă de la 30 la 60 de unități convenționale cu aplicarea a 10 puncte de penalizare.”.

22. Articolul 243 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Articolul 243. Părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier

(1) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea neînsemnată a sănătății sau cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(1), dacă fapta nu constituie infracțiune

se sancționează cu amendă de la 40 la 50 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 20 la 30 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de la 7 la 10 zile.

(2) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu vătămarea ușoară a sănătății sau cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(2), dacă fapta nu constituie infracțiune

se sancționează cu amendă de la 50 la 100 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 30 la 40 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de la 10 la 15 zile.

(2) Părăsirea de către conducătorul de vehicul sau persoana implicată în accidentul rutier a locului în care s-a produs accidentul rutier soldat cu consecințele prevăzute la art.242 alin.(3), dacă fapta nu constituie infracțiune

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.”

23. Articolul 244:

în titlu, textul „circulație rutieră” se substituie cu textul „siguranță a traficului rutier”, iar textul „de circulație” se substituie cu textul „rutier”;

în dispoziție, textul „de circulație” se substituie cu textul „rutier”;

în sancțiune, textul „, în toate cazurile cu sau fără privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an” se exclude.

24. Articolul 245:

în titlu, textul „regulilor de circulație” se substituie cu textul „regulilor de siguranță a traficului rutier”, iar textul „circulația rutieră” se substituie cu textul „traficul rutier”;

în dispoziția alineatului (2), textul „regulilor de circulație” se substituie cu textul „regulilor de siguranță a traficului rutier”, iar textul „accident de circulație” se substituie cu textul „accident rutier”.

25. Articolul 395:

alineatul (1) punctul 1), litera d) se modifică și va avea următorul cuprins:

„– suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule;”;

alineatul (1) punctul 1), litera d) se completează în final cu 2 liniițe noi cu următorul cuprins:

„– suspendarea dreptului de a conduce vehicule;

– privarea de dreptul de a conduce vehicule;”.

26. Articolul 429:

alineatul (7) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(7) În cazul săvârșirii unei contravenții pentru care se aplică măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule, sau privarea de dreptul de a conduce vehicule, agentul constator suspendă provizoriu dreptul de a conduce vehicule până la pronunțarea hotărârii judecătorești asupra cauzei. În acest caz, concomitent cu remiterea cauzei contravenționale spre examinare instanței de judecată competente, agentul constator înaintează, în cel mult 3 zile, instanței de judecată un demers cu privire la aplicarea măsurii preventive suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule. Agentul constator poate aplica și prevederile art.438.”

27. Articolul 432.

în alineatul (1) lit.d) se exclude.

28. Articolul 438:

în alineatul (1), lit.a) se modifică și va avea următorul cuprins:

„a) există temeiuri suficiente de a presupune că se află în stare inadmisibilă de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare;”;

alineatul (2), (3) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„(2) Persoana indicată la alin.(1) în situația de la lit.a) este în drept să accepte, la cererea organului de constatare, testarea gradului de alcoolemie și/sau examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei. În cazul refuzului, împotrivirii sau eschivării conducătorului de vehicul de la testarea gradului de alcoolemie și/sau de la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei și/sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestei examinări medicale, se vor aplica regulile procedurii probatorii examinarea corporală prevăzute la art.119 Cod de procedură penală.

(3) Testarea gradului de alcoolemie, examinarea medicală, prelevarea de sânge și de eliminări ale corpului pentru analiză se efectuează de un specialist abilitat cu asemenea atribuții. Pentru prezentarea cu bună știință a unei concluzii false, specialistul răspunde în conformitate cu art.312 din Codul penal.

(4) Modul de testare și examinare medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei se stabilește de Guvern.”

29. Articolul 439⁴:

lit.d) se modifică și va avea următorul cuprins:

„d) suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule”;

se completează la final cu lit.e) și f) cu următorul cuprins:

„e) suspendarea dreptului de a conduce vehicule;

f) privarea de dreptul de a conduce vehicule.”

30. Titlul II se completează cu articolul 439⁹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 439⁹.** Suspendarea dreptului de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care au săvârșit contravenții ce atentează la regimul din transporturi, ori la siguranța traficului rutier ori alte contravenții ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea contravențiilor li se aplică măsura de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(2) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule se aplică doar persoanelor care dețin acest drept.

(3) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule se aplică în mod obligator persoanelor care dețin acest drept care au acumulat 15 puncte de penalizare ca sancțiune complementară în cazurile și în mărimea prevăzute de sancțiunea normei contravenționale din capitolele VII, XII și XIII ale cărții întâi a prezentului cod.

(4) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule constă în interdicerea de către instanța de

judecată a exercitării dreptului de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an.

(5) Termenul măsurii de siguranță cu suspendarea dreptului de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei sancțiuni privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(6) Termenul executării măsurii de siguranță suspendarea provizorie a dreptului de a conduce vehicule se computează din termenul de executare a măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule.

(7) La expirarea termenului de suspendare a dreptului de a conduce vehicule, persoana este repusă în acest drept.

(8) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule se aplică chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere contravențională sau făptuitorului nu i se stabilește o sancțiune contravențională.

(9) Suspendarea dreptului de a conduce vehicule nu se aplică persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare, cu excepția cazurilor în care l-a condus atribuindu-i cu bună știință un număr de înmatriculare fals ori l-a condus în stare inadmisibilă de alcoolemie.”

31. Titlul II se completează cu articolul 439¹⁰ cu următorul cuprins:

„Articolul 439¹⁰. Privarea de dreptul de a conduce vehicule

(1) Persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule care au săvârșit contravenții ce atentează la regimul din transporturi, ori la siguranța traficului rutier ori alte contravenții ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, sau în cazul utilizării vehiculului la săvârșirea contravențiilor li se aplică măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule.

(2) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică în mod obligator persoanelor care nu dețin dreptul de a conduce vehicule care au acumulat 15 puncte de penalizare ca sancțiune complementară în cazurile și în mărimea prevăzute de sancțiunea normei contravenționale din capitolele VII, XII și XIII ale cărții întâi a prezentului cod.

(3) Privarea de dreptul de a conduce vehicule constă în interzicerea de către instanța de judecată de a dobândi dreptul de a conduce vehicule persoanelor care nu dețin acest drept.

(4) Persoana care a fost privată de dreptul de a conduce vehicule ca măsură de siguranță, poate dobândi acest drept în modul stabilit de lege după expirarea termenului de 3 ani.

(5) Termenul măsurii de siguranță cu privarea de dreptul de a conduce vehicule se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată, iar în cazul aplicării unei pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.

(6) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică chiar dacă făptuitorul este liberat de răspundere contravențională sau făptuitorului nu i se stabilește o sancțiune contravențională.”

Art. IV. – Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.11–21, art.6), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 21¹ se modifică și va avea următorul cuprins:

„**Articolul 21¹.** Dobândirea dreptului de a conduce vehicule după privarea de acest drept

(1) Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică în următoarele cazuri:

a) printr-o hotărâre judecătorească rămasă definitivă, ca măsură de siguranță, persoanei care deține dreptul de a conduce vehicule și s-a interzis de către instanța de judecată exercitarea acestui drept, iar persoanei care nu deține dreptul de a conduce vehicule și s-a interzis de a dobândi dreptul de a conduce vehicule;

b) persoana care deține dreptul de a conduce vehicule a fost declarată inaptă de către cadrele medicale abilitate să testeze psihofiziologic și medical conducătorii de vehicule.

(2) Persoana care a fost privată de dreptul de a conduce vehicule ca măsură de siguranță poate dobândi acest drept, în condiții generale, după decăderea temeiurilor de aplicare a acestei măsuri de siguranță, la prezentarea unei dovezi în acest sens, și susținerea de către solicitant a examenului de calificare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule la autoritatea competentă, pe categorii și subcategorii de vehicule solicitate, și doar după frecventarea programului probațional antialcoolic și antidrog și expirarea termenului de 5 ani – pentru persoana care a deținut dreptul de a conduce vehicule, de 3 ani – pentru persoana care nu a deținut dreptul de a conduce vehicule și privarea de dreptul de a conduce vehicule i-a fost aplicată ca măsură de siguranță contravențională, de 7 ani – pentru persoana care nu a deținut dreptul de a conduce vehicule și privarea de dreptul de a conduce vehicule i-a fost aplicată ca măsură de siguranță penală, termene ce se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii instanței de judecată prin care a fost aplicată măsura de siguranță privarea de dreptul de a conduce vehicule, iar în cazul aplicării unei sancțiuni/pedepse privative de libertate, din momentul executării pedepsei.”

Proiectul de modificare a Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr.296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei

PROIECT

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____
din _____

privind modificarea Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei

În scopul realizării prevederilor alin.(26) art.17 din Legea nr.713-XV din 6 decembrie 2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.36-38, art.208), Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Regulamentul privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.296 din 16.04.2009 se redenumeste în „*Regulamentul privind modul de testare și examinare medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei*” și se expune în redacție nouă, conform anexei.

2. Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale va supraveghea organizarea examinării medicale pentru stabilirea stării de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei în instituțiile medico-sanitare publice abilitate în acest scop.

3. Ministerul Afacerilor Interne va asigura dotarea angajaților Inspectoratului național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției cu mijloace tehnice de testare a stării de alcoolemie și va monitoriza situația la acest capitol.

4. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale și Ministerului Afacerilor Interne.

PRIM-MINISTRU

Contrasemnează:

Ministrul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale

Ministrul Afacerilor Interne

REGULAMENT
privind modul de testare și examinare medicală
pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei

I. Dispoziții generale

1. Regulamentul privind modul de testare și examinare medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei (în continuare – Regulament) este elaborat în scopul implementării în practică a Legii nr.713-XV din 6 decembrie 2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.36-38, art.208).

2. În sensul prezentului Regulament următoarele noțiuni și termeni semnifică:

grad de alcoolemie – concentrația de alcool în sânge sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat;

stare de alcoolemie – starea persoanei care are o anumită concentrație de alcool în sânge sau o anumită concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat.

alcooolurie – concentrația de alcool în urină;

stare de ebrietate – starea de dereglare psihofuncțională a organismului produsă de administrarea pe orice cale de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare;

alte substanțe ce provoacă ebrietate – produsele ori substanțele stupefiante sau medicamentele cu efecte similare acestora, precum și substanțele ce provoacă turmentare;

instituție medico-sanitară abilitată – instituție medico-sanitară publică înzestrată corespunzător, în scopul efectuării examinării medicale în vederea determinării gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei și recoltării probelor biologice;

testarea gradului de alcoolemie – acțiunile angajatului Inspectoratului național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției sau altei persoane abilitate, instruite în modul corespunzător, orientate spre stabilirea nivelului concentrației de alcool în aerul expirat la persoana testată, efectuate cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic;

examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei (examinarea medicală) – complex de acțiuni și procedee cu caracter medical, stabilite prin actele normative ale Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale ce au drept scop

determinarea și evaluarea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate a persoanei examinate și a naturii ei;

analiză de laborator – investigație de laborator ce are drept scop determinarea în probele biologice a concentrației alcoolului, prezenței drogurilor și/sau altor substanțe ce provoacă ebrietate.

3. Se stabilesc, pentru conducătorii de vehicule, următoarele concentrații maxime admisibile de alcool:

- a) în sânge – 0,29 g/l inclusiv;
- b) în aerul expirat – 0,14 mg/l inclusiv.

4. Se atestă ca stare de alcoolemie:

a) **cu grad minim** – în caz de stabilire a concentrației de alcool în sânge până la 0,29 g/l inclusiv sau a concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat până la 0,14 mg/l inclusiv;

b) **cu grad mediu** – în caz de stabilire a concentrației de alcool în sânge de la 0,3 g/l până la 0,49 g/l inclusiv sau a concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 mg/l până la 0,29 mg/l inclusiv;

b) **cu grad avansat** – în caz de stabilire a concentrației de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau a concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.

5. Testării gradului de alcoolemie, la decizia poliției sau altei persoane abilitate de a efectua astfel de testare, se supun următoarele categorii de persoane:

a) conducătorii de vehicule bănuți de administrare pe orice cale de alcool, droguri și/sau de alte substanțe ce provoacă ebrietate;

b) persoanele bănuite de administrare pe orice cale de alcool, droguri și/sau de alte substanțe ce provoacă ebrietate, care încalcă ordinea publică și/sau care manifestă un comportament agresiv și violent;

c) conducătorii de vehicule implicați în accidente în traficul rutier, cu excepția accidentelor grave soldate cu traumatizarea sau decesul persoanelor.

6. Examinării medicale se supun următoarele categorii de persoane:

a) persoanele la care în urma testării gradului de alcoolemie s-a constatat o concentrație de alcool în aerul expirat, corespunzătoare stării de alcoolemie cu grad avansat;

b) persoanele bănuite de comiterea infracțiunilor în stare de alcoolemie sau sub influența drogurilor și altor substanțe ce provoacă ebrietate, la decizia lucrătorului organului de drept;

c) conducătorii de vehicule și alți participanți la trafic care au fost implicați într-un grav accident în traficul rutier soldat cu traumatizarea sau decesul persoanelor;

d) persoanele bănuite că se află în stare de alcoolemie sau în stare de ebrietate produsă de

droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare, care încalcă ordinea publică și/sau care manifestă un comportament agresiv și violent, care refuză testarea gradului de alcoolemie;

e) persoanele care nu sunt de acord cu rezultatul testării gradului de alcoolemie sau contestă rezultatul acesteia;

f) persoanele ce se adresează de sine stătător.

7. Cheltuielile necesare pentru efectuarea examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie sau a stării de ebrietate și a naturii ei, precum și/sau analiza de laborator a probelor prelevate (sânge și/sau urină) sunt acoperite de solicitantul examinării/contestării, conform actelor normative în vigoare.

8. Prestarea serviciilor de către instituțiile medico-sanitare publice și achitarea acestora de către organele de drept vor fi efectuate în baza contractelor încheiate în conformitate cu legislația în vigoare.

II. Modul de efectuare a testării gradului de alcoolemie

9. Testarea gradului de alcoolemie se efectuează de către persoanele abilitate în acest scop (angajații Inspectoratului național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției, lucrătorii medicali, inspectorii „Controlului treziei”, consilierii de probațiune și alții), instruite în modul stabilit și cu respectarea regulilor și normativelor sanitaro-epidemiologice în vigoare în conformitate cu instrucțiunile aprobate în acest sens.

10. Temei pentru efectuarea testării gradului de alcoolemie servește suspectarea administrării pe orice cale de alcool, droguri și/sau de alte substanțe ce provoacă ebrietate, precum și prezența simptomelor acțiunii alcoolului, drogurilor și/sau a altor substanțe psihotrope, medicamentelor cu efecte similare acestora: mirosul de alcool din gură, instabilitatea pozei, dereglarea mersului, tremurul accentuat al degetelor, pleoapelor, limbii, comportarea neadecvată, mărturia persoanei examinate despre faptul administrării pe orice cale de alcool, droguri și/sau a altor substanțe psihotrope, medicamentelor cu efecte similare acestora.

11. Persoana abilitată cu dreptul de efectuare a testării gradului de alcoolemie este obligată:

a) să verifice starea funcțională a aparatului etilotest;

b) să informeze subiectul despre faptul că urmează a fi testat pentru stabilirea gradului de alcoolemie prin stabilirea concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat;

c) să explice persoanei testate procedura testării gradului de alcoolemie;

d) să respecte instrucțiunile privind ordinea testării gradului de alcoolemie și normele sanitaro-igienice, desigilând dispozitivul de protecție (muștiucul) în prezența examinatului;

e) să extragă pe suport de hârtie rezultatul măsurării, să-l completeze cu datele necesare și să-l aducă la cunoștința subiectului testat contra semnătură, cu anexarea ulterioară la procesul-

verbal de constatare a contravenției. În cazul refuzului subiectului testat de a semna extrasul cu rezultatul testării va face mențiunea respectivă;

f) să explice subiectului testat dreptul de a contesta, în caz de dezacord, rezultatul testării gradului de alcoolemie;

g) să conducă subiectul testat, în cazul în care concentrația de alcool în aerul expirat corespunde stării de alcoolemie cu grad avansat, la o instituție medicală abilitată pentru efectuarea examinării medicale și acordarea asistenței narcologice necesare.

12. În cazul documentării faptei ilicite în baza rezultatului testării gradului de alcoolemie, în procesul-verbal pe lângă datele obligatorii se indică numărul și/sau seria de identificare a aparatului electronic, numărul de ordine al probei.

13. Persoana supusă testării gradului de alcoolemie, care nu este de acord cu procedura testării, funcționarea aparatului de testare, rezultatul testării, este în drept să-l conteste, prin examinarea medicală cu recoltarea obligatorie a probelor biologice. În acest caz persoana testată este însoțită de persoana abilitată cu dreptul de efectuare a testării gradului de alcoolemie la cea mai apropiată instituție medicală abilitată, dar nu mai târziu de 2 ore după testarea gradului de alcoolemie.

14. Refuzul subiectului de a fi condus la o instituție medicală abilitată pentru examinarea medicală cu recoltarea probelor biologice este considerat ca refuz de la dreptul de a contesta rezultatul testării gradului de alcoolemie și servește drept temei pentru menținerea acestuia în vigoare.

III. Modul de efectuare a examinării medicale

pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei

15. Examinarea medicală este efectuată în instituțiile medico-sanitare publice abilitate în acest scop de Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale:

a) în municipiul Chișinău – în regim nonstop de către specialiștii instituției medico-sanitare publice Dispensarul Republican de Narcologie;

b) în instituțiile medico-sanitare publice spitalicești municipale/raionale abilitate – în orele de lucru de către medicul psihiatru-narcolog din cadrul secției consultative, în lipsa lui și în afara orelor de lucru – de către medicul de gardă din secția de internare (departamentul de urgență).

16. În scopul asigurării obiectivității examinării medicale, precum și a siguranței personalului medical, examinarea medicală, inclusiv recoltarea probelor biologice în cadrul instituțiilor medicale abilitate, se efectuează în prezența angajatului Inspectoratului național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției, fie a persoanei abilitate cu dreptul de efectuare a testării gradului de alcoolemie, în cazul în care este de același sex cu persoana examinată.

17. Examinarea medicală este efectuată în baza biletului de trimitere, eliberat de lucrătorul organelor de drept, conducătorii de întreprinderi și organizații, precum și în baza adresării personale.

În biletul de trimitere se indică datele persoanei examinate și ale lucrătorului organului de drept sau ale conducătorului întreprinderii, organizației sau instituției care au solicitat examinarea, precum și timpul, scopul și cauzele ce generează necesitatea efectuării examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei.

18. În cazul adresării personale cetățeanul prezintă, în mod obligatoriu, actele de identitate și cererea unde va fi indicat motivul solicitării examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei.

19. Medicul abilitat cu dreptul de efectuare a examinării medicale trebuie să realizeze următoarele acțiuni:

a) să solicite biletul de trimitere la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;

b) să identifice persoana în baza actelor cu fotografie ce confirmă identitatea (buletinul de identitate, legitimația, permisul de conducere etc.). Lipsa actelor de identitate nu servește temei pentru refuzul examinării medicale;

c) să se informeze asupra scopului și cauzelor care au generat necesitatea efectuării examinării medicale;

d) să informeze persoana despre procedura examinării medicale;

e) să efectueze examinarea medicală cu prelevarea obligatorie a probelor de laborator (sânge și/sau urină) și prin respectarea strictă a ordinii și modului unic de efectuare a examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;

f) să întocmească un proces-verbal în două exemplare în care va expune detaliat rezultatele examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;

g) să comunice persoanei examinate rezultatul examinării medicale;

h) să explice persoanei examinate dreptul de a contesta, în caz de dezacord, rezultatul examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei.

20. La examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, alături de examenul clinic specific, medicul utilizează una din metodele nominalizate: proba Rappoport, „Controlul Treziei”, Aparatul APDVA 1, AG-1200, PPS-1, Indicatorul „Alcotester”, expres-teste pentru determinarea alcooluriei, conținutului de alcool în salivă, produselor ori substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora în urină.

21. În cazul în care în urma examinării medicale se stabilește stare de alcoolemie, stare de ebrietate, recoltarea probelor biologice pentru determinarea concentrației alcoolului în sânge și a prezenței substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora în sânge și/sau urină este obligatorie.

22. Determinarea concentrației alcoolului în sânge și a prezenței drogurilor, a altor substanțe psihotrope sau a medicamentelor cu efecte similare acestora în sânge și/sau urină este obligatorie și în cazul când există divergențe între rezultatul testării gradului de alcoolemie și concluzia examinării medicale.

23. În cazul spitalizării de urgență în cadrul instituțiilor medico-sanitare a persoanelor accidentate sau a victimelor, când starea sănătății acestora nu permite examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, procesul-verbal privind examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei nu se întocmește. Alcoolemia se stabilește numai în baza analizelor de laborator a 2 probe de sânge prelevate.

Pentru determinarea prezenței substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora se prelevează o singură probă de sânge și, în mod obligatoriu, 50–100 ml de urină.

În acest caz în fișa medicală a bolnavului de staționar se anexează rezultatul analizelor de laborator și se descriu semnele caracteristice ebrietății alcoolice sau narcotice, cu confirmarea concluziei.

24. În cazul producerii accidentelor rutiere se efectuează examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei și a victimei, cu recoltarea și analiza probelor biologice.

IV. Concluzia examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei

25. Concluzia examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei se înregistrează în procesul-verbal după cum urmează:

- a) treaz;
- b) consecințele administrării pe orice cale de alcool, stare de alcoolemie cu grad minim, treaz;
- c) sindrom de sevraj alcoolic, treaz;
- d) administrare de alcool, stare de alcoolemie cu grad minim, treaz;
- e) administrare de alcool, stare de alcoolemie cu grad mediu;
- f) administrare de alcool, stare de alcoolemie cu grad avansat;

g) administrare de alcool, comă alcoolică;

h) consecințele administrării pe orice cale a produselor ori substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora, treaz;

i) sindrom de sevraj narcotic, treaz;

j) stare de ebrietate provocată de produsele ori substanțele stupefiante sau de medicamente cu efecte similare acestora (concluzia se stabilește la depistarea în timpul administrării acestora, în cazul în care persoana comunică ce a administrat ori la efectuarea probei la determinarea drogurilor în probele biologice) și manifestărilor clinice corespunzătoare;

k) stare de ebrietate provocată de substanțe ce provoacă turmentare (concluzia fiind provizorie și se definitivează în conformitate cu rezultatele de laborator ale probelor prelevate (sânge, salivă, urină pe parcursul a 3 zile);

l) comă generată de administrarea pe orice cale a produselor ori substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora;

26. La întocmirea concluziei examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei se ține cont de rezultatele examenului clinic, manifestările clinice și simptomele caracteristice stării de alcoolemie sau stării de ebrietate provocate de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare acestora, rezultatele metodelor utilizate, rezultatele testării gradului de alcoolemie, examinării medicale și rezultatele analizei de laborator.

27. Starea de alcoolemie și starea de ebrietate se stabilește conform criteriilor prevăzute în prezentul Regulament, confirmată prin rezultatul analizei de laborator a probelor biologice prelevate.

28. Concluzia examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei se comunică persoanei examinate, după care aceasta semnează procesul-verbal.

29. În cazul refuzului persoanei examinate de a semna, medicul care a efectuat examinarea va face mențiunea respectivă în procesul-verbal.

30. Procesul-verbal se întocmește în două exemplare, copia fiind păstrată 5 ani în instituția medico-sanitară publică ce a efectuat examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei.

31. Primul exemplar al procesului-verbal se eliberează solicitantului examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei sub semnătură.

32. Se interzic rectificările în textul procesului-verbal și prescurtări ale descrierilor manifestărilor clinice ale stării de alcoolemie, ale stării de ebrietate și ale naturii ei.

33. Fiecare caz de examinare medicală se înregistrează în registru care conține următoarea

informație:

- a) numărul de rând;
- b) data, luna, anul înregistrării;
- c) numele și prenumele;
- d) anul nașterii;
- e) domiciliul;
- f) locul de muncă, funcția examinatului;
- g) temeiul trimiterii la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;
- h) organizația, numele și prenumele persoanei care-l însoțește, numărul legitimației;
- i) anul, luna, data, ora trimiterii la examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;
- j) anul, luna, data, ora efectuării examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;
- k) numele și prenumele medicului/medicilor care efectuează examinarea medicală pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;
- l) rezultatele probelor biologice;
- m) concluzia examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei;
- n) semnătura celui care a primit procesul-verbal ori adresa și data expedierii prin poștă.

34. Registrul se completează de asistentul medical care participă la examinarea medicală și se păstrează în cabinetul destinat pentru aceasta:

- a) foile registrului se leagă, se numerotează și se sigilează;
- b) registrul se păstrează timp de 5 ani.

35. Concluzia examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, inclusiv rezultatul analizei de laborator a probelor biologice pot fi contestate de subiectul examinării medicale ori de organul de drept care a dispus examinarea medicală în termen de 3 zile din data anunțării concluziei, prin solicitarea analizei de laborator repetate în cadrul altei instituții medicale abilitate, decât cea care a efectuat investigația inițială.

36. Divergențele apărute între cele două concluzii ale examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei, precum și toate litigiile ce țin de această examinare, se soluționează, la cererea persoanei sau a organului interesat, de Comisia de control a examinării medicale pentru stabilirea gradului de alcoolemie, a stării de ebrietate și a naturii ei din cadrul Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale.

DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul Slisarenco Ion declar pe răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctorat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Slisarenco Ion

04 mai 2019

CV-UL AUTORULUI

Date personale: SLISARENCO Ion Ion

Data și locul nașterii: 20 ianuarie 1986, Popeasca. Ștefan Vodă, Republica Moldova.

Cetățenia: moldovean.

Studii:

1993 - 2002 – gimnaziul „Popeasca”, Popeasca, Ștefan Vodă;

2002 - 2005 – Liceul Teoretic „Alexei Mateevici”, Căușeni;

2005 - 2009 – Academia „Ștefan cel Mare” a MAI, Facultatea Drept ciclul I, licențiat în drept;

2009 - 2010 – Academia „Ștefan cel Mare a MAI, ciclul II masterat în Drept penal;

2012 - 2016 – Academia „Ștefan cel Mare a MAI, studii postuniversitare de doctorat la specialitatea 554 – Drept penal.

Stagii:

2011, 29.05 - 21.07 – Cursurile specializate de instruire în domeniul combaterii criminalității la Academia Internațională a Organelor de Drept (ILEA – International Law Enforcement Academy), activitate organizată și patronată de către organele de resort din Ungaria și SUA în colaborare cu MAI al Republicii Moldova, Budapesta, Ungaria;

2012, 12.03 - 16.03 – Cursul de formare continuă *Cercetarea crimelor informaționale (Cybercrime Investigations)*, organizat de Secția Justiție Penală și Aplicare a Legii a Ambasadei SUA în Republica Moldova și Institutul Național al Justiției al Republicii Moldova, Chișinău, R. Moldova;

2013, 04.11 - 2014, 15.05 – Cursurile de Formare continuă în domeniul Psihopedagogie, cu acordarea calificării Psihopedagogie, Chișinău, R. Moldova;

2016, 22 - 26.02 - Seminar de instruire cu tematica „*Protecția ordinii publice în cazul unor amenințări teroriste în timpul evenimentelor în masă*”, organizat de Programul de cooperare polițienească a Parteneriatului Estic, Chișinău, R. Moldova;

2016, 25 mai – Atelier privind *Planificarea și managementul integrității* organizat de Centrul pentru Controlul Democratic al Forțelor Armate (DCAF), Chișinău, R. Moldova;

2018, 26.02 - 01.03 – Seminar de instruire cu tematica „*Training academic în combaterea crimei organizate*”, organizat de Programul de cooperare polițienească a Parteneriatului Estic, Chișinău, R. Moldova.

Activitate profesională:

2009 - 2012 – Academia „Ștefan cel Mare a MAI, asistent universitar al catedrei Științe penale;

2012 - prezent – Academia „Ștefan cel Mare a MAI, lector universitar al catedrei Științe penale.



Domeniile de activitate și interes științific: Drept penal, Drept penal al afacerilor, Tehnica încadrării juridice a infracțiunilor (Calificarea infracțiunilor), Criminologie.

Participări la foruri științifice naționale și internaționale:

1. Conferința internațională științifico-practică cu genericul „Rolul societății și organelor de drept în contracararea narcomaniei”, Chișinău, 09.10.2008;

2. Conferința științifico-practică internațională cu genericul: „Probleme de prevenire și combatere a criminalității de către OAI în perioada recesiunii economice”, Chișinău, 15.10.2009;

3. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Cooperarea internațională a organelor de drept în prevenirea și combaterea criminalității transnaționale”, 5-6.11.2009;

4. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Asigurarea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului în timpul manifestărilor cu caracter de masă”, Chișinău, 28-29.01.2010;

5. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Locul și rolul OAI în construirea unui stat de drept și democratic”, Odesa, Ucraina, 23.04.2010;

6. Conferința științifică internațională cu genericul „Evaluarea și prevenirea riscurilor la care sunt expuși colaboratorii OAI și ai altor organe de drept”, 26-27.10.2010;

7. Simpozion științific cu genericul „Reforma poliției estoniene și lituaniene”, Chișinău, 22.11.2010;

8. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Probleme actuale privind combaterea traficului de femei”, Chișinău, 2-3.06.2011;

9. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Criminalitatea în spațiul Uniunii Europene și al Comunității Statelor Independente: evoluție, tendințe, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, 12-13.06.2012;

10. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Criminalitatea politică: reflecții istorico-juridice, manifestări și consecințe”, Chișinău, 28.02.2013;

11. Conferința științifico-practică internațională cu genericul „Probleme actuale privind protecția și securitatea persoanelor implicate în procesul penal”, Chișinău, 21.03.2013;

12. Conferința internațională dedicată Zilei Poliției Române „Ordinea publică în Europa, între tradiție și contemporaneitate la Centenarul Marii Uniri”, ediția a IX-a, organizată de Școala de Agenți de Poliție „Septimiu Mureșan”, Cluj Napoca, România, 27-29.03.2018;

13. Conferința internațională științifico-practică cu genericul „Criminalitatea transfrontalieră și transnațională: tendințe și forme actuale de manifestare, probleme de prevenire și combatere”, Chișinău, 26.06.2018;

14. Conferinței internaționale științifico-practice „Conceptul de dezvoltare a statului de drept în Moldova și Ucraina în contextul proceselor de eurointegrare”, Chișinău, 2-3.11.2018.

Lucrări științifice publicate la tema tezei: 10 articole.

Premii, mențiuni:

1. **BURSA GUVERNULUI**, prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.999 din 05.09.2007 publicată în Monitorul Oficial nr. 146-148 din 14.09.2007, art. nr.1040;

2. **BURSA PREȘEDINTELUI**, prin Decretul Președintelui Republicii Moldova nr. 1831-IV din 25.08.2008, publicat în Monitorul Oficial nr.165-166/607 din 02.09.2008;

3. Diplomă „**Cel mai bun profesor al anului de studii 2014-2015**”, pentru merite deosebite în activitatea Academiei „Ștefan cel Mare” a MAI al Republicii Moldova, Chișinău, 2015.

Cunoașterea limbilor: română – maternă, rusă – foarte bine; engleză și franceză – bine.

Date de contact: mun. Chișinău, str. Gh. Asachi nr. 21, Republica Moldova;

Telefon mobil: 060292220; e-mail: ion.slisarenco@gmail.com