

**UNIVERSITATEA DE STAT DIN MOLDOVA
FACULTATEA DE DREPT
ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE JURIDICE**

Cu titlu de manuscris
CZU: 343.222:343.346

POSTOVANU Nicolae

**RĂSPUNDEREA PENALĂ PENTRU ÎNCĂLCAREA REGULILOR DE
SECURITATE A CIRCULAȚIEI SAU DE EXPLOATARE A
MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE
CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT**

REZUMAT

Specialitatea 554.01 – Drept penal și execuțional penal

Autor: _____

Conducător de doctorat: _____ BRÎNZĂ Serghei, doctor habilitat
în drept, profesor universitar

Comisia de îndrumare: _____ CUȘNIR Valeriu, doctor habilitat
în drept, profesor universitar

_____ POPOV Ruslan, doctor în drept,
lector universitar

_____ COPEȚCHI Stanislav, doctor în
drept, conferențiar universitar

CHIȘINĂU, 2021

Teza a fost elaborată în cadrul Școlii Doctorale de Științe Juridice, Universitatea de Stat din Moldova

Autor:

Postovanu Nicolae

Conducător de doctorat:

Brînza Serghei, doctor habilitat în drept, profesor universitar, Universitatea de Stat din Moldova

Comisia de doctorat:

Președintele comisiei: BOTNARU Stela, doctor în drept, conferențiar universitar

Conducătorul de doctorat: BRÎNZA Serghei, doctor habilitat în drept, profesor universitar

Referenți oficiali: GRECU Raisa, doctor habilitat în drept, conferențiar universitar

BUJOR Valeriu, doctor în drept, profesor universitar

COPEȚCHI Stanislav, doctor în drept, conferențiar universitar

Secretarul

comisiei de doctorat: STATI Vitalie, doctor în drept, conferențiar universitar

Susținerea va avea loc pe 23 octombrie 2021, ora 10.00, în sala 119, blocul II al Universității de Stat din Moldova (mun. Chișinău, str. Mihail Kogălniceanu, 67).

Rezumatul și teza de doctorat pot fi consultate pe pagina web a Facultății de Drept a Universității de Stat din Moldova (<http://drept.usm.md>).

Autor _____ POSTOVANU Nicolae

Secretarul comisiei de doctorat _____ STATI Vitalie

REPERELE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

Actualitatea temei. Punerea în aplicare a potențialului tehnico-științific facilitează comunicarea și îmbunătățește calitatea vieții. Din acest punct de vedere, este dificil să ne imaginăm societatea modernă fără transport. Transportul a jucat și continuă să joace un rol important în viața societății. În lumea modernă transportul este instrumentul indispensabil care îi permite omului să-și realizeze obiectivele. Dezvoltarea durabilă a transportului reprezintă o garanție a creșterii economice, a liberei circulații a mărfurilor și a serviciilor, a concurenței și a libertății economice, precum și a ridicării nivelului de trai al populației.

Cel mai răspândit și diversificat tip de transport este transportul rutier. Automobilul nu mai este demult un obiect de lux, devenind disponibil practic pentru oricine. Numărul posesorilor de automobile crește zilnic. În fiecare zi, milioane de persoane sunt implicate în relații sociale legate de circulația și exploatarea de automobile. Avantajele neîndoielnice ale mijloacelor de transport rutier sunt: mobilitatea lor ridicată; ușurința relativă de conducere a acestora; potențialitatea de a transporta călători sau mărfuri pe distanțe atât scurte, cât și lungi etc.

În același timp, există și un „revers al monedei”. Dacă nu sunt respectate „regulile de precauție”, mijlocul de transport în sensul art. 132 CP RM poate deveni mijloc de cauzare a unor urmări prejudiciabile de o gravitate sporită. O consecință inevitabilă a procesului de automobilizare este creșterea numărului de încălcări ale regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Într-o Comunicare a Comisiei Europene se menționează: „Factorii semnificativi care contribuie la producerea accidentelor rutiere sunt viteza, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și nefolosirea centurilor de siguranță sau a căștilor. Pe lângă acești factori și alături de fenomenul în creștere al distragerii atenției de către dispozitivele mobile, apar noi tendințe într-un mediu complex, care necesită o abordare flexibilă și dinamică”.¹ În același context, în Hotărârea Guvernului nr. 1214 din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, se constată: „Costurile directe ale numărului tot mai mare de accidente rutiere sunt suportate mai ales de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați”.² Fără îndoială, creșterea numărului de accidente rutiere și creșterea ratei de morbiditate și mortalitate prin accidente rutiere afectează negativ situația social-economică. În

¹ *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Europa în mișcare. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată.* Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293&from=GA>

² Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1214 din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2011, nr. 43-45.

rezultatul accidentelor rutiere, sunt distruse sau deteriorate bunuri, decedează sau suportă traume o anumită parte a populației active din punct de vedere economic și apte de muncă.

La nivel mondial, mai multe persoane mor ca urmare a vătămărilor cauzate de accidente rutiere, decât ca urmare a HIV/SIDA sau a tuberculozei. Accidentele rutiere sunt acum cea mai frecventă cauză a decesului copiilor și tinerilor cu vârsta cuprinsă între 5 și 29 de ani pe plan mondial.³ Douăzeci și cincizeci de milioane de persoane suferă traume ca urmare a accidentelor rutiere, ceea ce reprezintă o cauză importantă a dizabilității la nivel mondial. Traumatismul prin accidente rutiere se numără printre primele trei cauze de deces al persoanelor cu vârste cuprinse între 5 și 44 de ani. În lipsa unor acțiuni ferme și eficiente, se preconizează că traumatismul prin accidente rutiere va deveni a cincea cauză de deces la nivel mondial, cu aproximativ 2,4 milioane de decese anual.⁴

În Republica Moldova, numărul de accidente rutiere se menține pe parcursul ultimilor ani la cote ridicate: în anul 2015 – 821 (167 – cu persoane decedate; 315 – cu persoane traumatizate)⁵; în anul 2016 – 833 (193 – cu persoane decedate; 296 – cu persoane traumatizate)⁶; în anul 2017 – 868 (201 – cu persoane decedate; 299 – cu persoane traumatizate)⁷; în anul 2018 – 824 (181 – cu persoane decedate; 258 – cu persoane traumatizate)⁸; în anul 2019 – 920 (204 – cu persoane decedate; 296 – cu persoane traumatizate)⁹; în anul 2020 – 747 (179 – cu persoane decedate; 275 – cu persoane traumatizate)¹⁰; în primele trei luni ale anului 2021 – 173 (35 – cu persoane decedate; 68 – cu persoane traumatizate).¹¹

Această situație din țara noastră se datorează mai multor cauze, printre care merită a fi menționate: necorespunderea infrastructurii rutiere cu numărul de mijloace de transport rutiere circulante; nivelul redus de calificare și cultura redusă a multora dintre conducătorii acestor

³ *Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași în direcția „Viziunii zero”*. Disponibil: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-ro-tra-00f.pdf

⁴ *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Disponibil: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf

⁵ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2015*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

⁶ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2016*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

⁷ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2017*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

⁸ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2018*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

⁹ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2019*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

¹⁰ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna decembrie 2020*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

¹¹ *Informația operativă privind starea infracționalității (fără clasate) pe teritoriul Republicii Moldova pentru luna martie 2021*. Disponibil: <https://mai.gov.md/ro/date-statistice>

mijloace de transport. Subestimarea pericolului social al încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport are ca efect sporirea morbidității și mortalității prin accidente rutiere. Astfel de încălcări constituie proiecția tradițiilor și stereotipurilor de indisciplină și de impunitate, contribuind la consolidarea acestor fenomene în conștiința de grup și în cea individuală.

În asemenea condiții, problema sporirii siguranței rutiere în Republica Moldova este la etapa actuală una dintre cele mai importante. Viața și sănătatea multor oameni depind de găsirea soluției la această problemă. Lezarea, în rezultatul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, a celor mai importante atribute ale persoanei face să fie inevitabil amenințată însăși funcționarea normală a societății, creându-se un grav dezechilibru în cadrul acesteia.

Într-o Comunicare a Comisiei Europene se menționează: „Siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie întotdeauna prioritatea majoră. Pe măsură ce mobilitatea continuă să sporească și cunoaște transformări radicale ca urmare a digitalizării, decarbonizării și inovării, trebuie să se valorifice oportunitățile de îmbunătățire suplimentară a performanței în materie de siguranță”.¹² Nimeni nu pune la îndoială necesitatea sporirii, inclusiv prin mijloace juridice, a siguranței traficului rutier. Traficul rutier este un proces reglementabil. Reglementarea juridică, fiind o formă de influențare a relațiilor sociale în vederea ordonării și armonizării acestora, joacă unul dintre rolurile cheie în sporirea siguranței traficului rutier. În vederea sporirii eficiente a siguranței traficului rutier, statul: adoptă și implementează programe de stat în domeniul siguranței rutiere; dezvoltă și pune în aplicare planuri de mobilitate urbană durabilă; reabilitează și modernizează rețeaua de drumuri etc.

Un rol important în prevenirea încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport îi revine legii penale. Or, pericolul pentru siguranța traficului rutier îl prezintă nu mijlocul de transport în sine, ci persoana care conduce mijlocul de transport și care încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Legea penală îndeplinește funcția de prevenție generală și interacționează cu mecanismele de asigurare care aparțin domeniului dreptului administrativ, realizând scopul trasat în alin. (1) art. 2 CP RM: „Legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii,

¹² *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor. Europa în mișcare. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată.* Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293&from=GA>

precum și întreaga ordine de drept”. În cazurile în care mijloacele nejuridice sau nepenale nu sunt nici eficiente, nici suficiente, legea penală, și anume art. 264 CP RM, apără ordinea de drept împotriva încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.

Relativ recent, acest articol a suportat amendamente operate prin Legea nr. 207 din 28.07.2016 pentru modificarea și completarea unor acte legislative¹³ și Legea nr. 138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative.¹⁴ Cu toate acestea, rămân mai multe carențe care influențează negativ calitatea art. 264 CP RM. În opinia noastră, acest articol nu este eficient. El este formulat nereușit, prezentând distorsionat ipotezele descrise în acest articol.

În afară de aceasta, Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport¹⁵ (în continuare Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999) nu poate oferi răspuns la toate întrebările legate de calificarea faptelor în baza art. 264 CP RM. Nici doctrina dreptului penal nu a dezvoltat o concepție unitară sau, cel puțin, dominantă cu privire la calificarea faptelor în baza art. 264 CP RM. Se impune o redefinire a bazelor conceptuale ale studiului de drept penal privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, precum și o sistematizare a abordărilor teoretice referitoare la stabilirea elementelor constitutive ale acestor infracțiuni.

Toate acestea demonstrează actualitatea și importanța problemei propuse spre cercetare.

Descrierea situației în domeniul de cercetare și identificarea problemei de cercetare.

Printre oamenii de știință, care au cercetat problema răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, se numără: A. Borodac, S. Brînza, V. Budeci, S. Cernomoreț, L. Gîrla, N. Gordilă, D.M. Hortopan, T. Popovici, I. Slisarenco, V. Stati, I. Șevcenco, Iu. Tabarcea, I. Țurcan (Republica Moldova); Gh. Alecu, S. Bădiceanu, M. Buzea, G.M. Husti, T-C. Medeanu (România); S.V. Babanin, A.O. Danilevski, V.O. Gapcici (Ucraina); G.Ș. Aiupova, A.I. Korobeev, M.V. Muhortova, V.I. Neverov, N.I. Pikurov (Federația Rusă); A.I. Saharciuk, A.A. Siomin (Republica Belarus) etc.

¹³ Legea nr. 207 din 28.07.2016 pentru modificarea și completarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 369-378.

¹⁴ Legea nr. 138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2018, nr. 347-357.

¹⁵ *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

Lucrările acestor autori reprezintă baza teoretică a tezei. Prezenta lucrare vine să completeze studiile elaborate anterior în domeniu, evidențiind unele tendințe și aspecte noi, specifice etapei actuale a dezvoltării societății.

Ca rezultat al analizei comparative a situației existente în domeniu, formulăm următoarea *problemă de cercetare*: elaborarea cadrului conceptual de identificare a elementelor constitutive ale infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, fapt care va permite perfecționarea procesului de interpretare și aplicare a art. 264 CP RM, asigurând sub aspect teoretic prevenirea și combaterea infracțiunilor prevăzute de acest articol.

Scopul și obiectivele lucrării. *Scopul* tezei se exprimă în efectuarea unei cercetări temeinice a răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, în examinarea și soluționarea problemelor ce caracterizează interpretarea și aplicarea acestui articol, precum și în identificarea carențelor ce afectează calitatea art. 264 CP RM, cu formularea de propuneri *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului reglementar în materie.

În vederea atingerii scopului propus, au fost formulate următoarele *obiective*:

- analiza opiniilor doctrinare privind răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;
- examinarea din perspectiva dreptului penal a elementelor constitutive ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, precum și a circumstanței agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol;
- utilizarea normelor extrapenale, care stabilesc regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în procesul de interpretare a art. 264 CP RM;
- determinarea gradului de compatibilitate dintre art. 264 CP RM și normele extrapenale de referință;
- analiza comparativă a reglementărilor penale din legislațiile unor state străine, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;
- delimitarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM de unele fapte penale sau contravenționale;
- relevarea problemelor care apar în practica de calificare a faptelor în baza art. 264 CP RM, urmată de formularea de soluții;
- estimarea gradului de claritate a termenilor și noțiunilor cu care operează legiuitorul în art. 264 CP RM;

- evidențierea carențelor admise de către legiuitor în dispozițiile art. 264 CP RM;
- determinarea deficiențelor ce caracterizează Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999¹⁶;
- formularea propunerilor *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului normativ în materie.

Metodologia cercetării științifice. Pentru realizarea scopului și a obiectivelor susmenționate, s-a recurs la metoda logică, metoda comparativă, metoda istorică etc. Investigația efectuată în prezenta teză se bazează pe studierea doctrinei, legislației și practicii instanțelor judecătorești din Republica Moldova și din România. A fost luată în considerare jurisprudența Curții Constituționale a Republicii Moldova și a Curții Constituționale a României.

La realizarea investigației, ca principal punct de reper a servit cadrul reglementar penal și extrapenal din Republica Moldova. În cazurile necesare, a fost analizată sub aspect comparativ legislația Federației Ruse, Greciei, Regatului Spaniei, Republicii Bulgaria, Republicii Croația, Republicii Estonia, Republicii Federale Germania, Republicii Finlanda, Republicii Franceze, Republicii Italia, Republicii Letonia, Republicii Lituania, Republicii Polone, Republicii Portugheze, Republicii Slovenia, României, Ucrainei etc.

Noutatea și originalitatea științifică constă în faptul că a fost realizată o cercetare temeinică, sub aspect juridico-penal, a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În plus, noutatea științifică a rezultatelor cercetării constă în punctarea unor concepții controversate întâlnite în doctrină, în analiza acestora și în expunerea propriei poziții. Pe acest suport au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii continue a legislației. Rezultatele științifice obținute demonstrează aportul autorului la ridicarea gradului de investigație a celor mai litigante probleme ale științei și practicii dreptului penal vizând infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

Semnificația teoretică a lucrării constă în următoarele: a) redefinirea bazelor conceptuale ale studiului de drept penal privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM; b) sistematizarea abordărilor teoretice referitoare la stabilirea elementelor constitutive ale acestor infracțiuni; c) acumularea unui vast material teoretic și practic pentru dezvoltarea unor direcții actuale și complexe ale investigării infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; d) trasarea unor noi perspective asupra cadrului teoretico-metodologic al temeiului real și al temeiului juridic ale răspunderii penale pentru infracțiunile specificate la art. 264 CP RM.

¹⁶ Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

Valoarea aplicativă a lucrării se exprimă în următoarele: a) concepțiile științifice expuse în cadrul lucrării prezintă un real interes atât pentru știința națională a dreptului penal, cât și pentru legiuitorul moldovean; b) interpretarea noțiunilor ce apar în art. 132 și 264 CP RM, precum și criteriile de delimitare a faptelor adiacente propuse, au o mare importanță atât pentru aplicarea acestor articole în corespundere cu principiul legalității, cât și pentru dezvoltarea ulterioară a concepțiilor științifice asupra problemei vizate; c) rezultatele evaluării critice a imperfecțiunilor, ce caracterizează art. 132 și 264 CP RM, pot fi luate în considerare de către legiuitor în procesul de perfecționare continuă a legii penale; d) concluziile formulate și recomandările înaintate de noi sunt aplicabile în activitatea practică a organelor de drept, precum și în procesul de instruire în cadrul instituțiilor de învățământ mediu și superior cu profil juridic, dar și în cadrul Institutului Național al Justiției.

Rezultatele științifice principale înaintate spre susținere pot fi rezumate la următoarele: argumentarea faptului că, la alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, se prevede răspunderea pentru infracțiuni distincte; stabilirea obiectului juridic suprageneric și a obiectului juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; stabilirea condițiilor în a căror prezență art. 264 CP RM urmează a fi aplicat în cazul săvârșirii infracțiunii în timpul desfășurării de concursuri, antrenamente sau curse cu vehicule; identificarea ipotezei în care infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, presupun etapa de tentativă; stabilirea rolului și locului vehiculelor electrice în contextul definiției formulate în art. 132 CP RM; demonstrarea faptului că mijloacele de transport cu elemente de autonomie și mijloacele de transport complet autonome sunt mijloace de transport în sensul art. 132 CP RM; stabilirea atitudinii psihice față de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM; identificarea soluțiilor care se impun în ipoteza vinovăției reciproce manifestate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; decelarea posibilității existenței motivului în cazul acestor infracțiuni; identificarea soluțiilor care se impun în ipoteza cazului fortuit și în cea a stării de extremă necesitate, atestate în contextul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; determinarea modului în care gradul de ebrietate urmează a fi luat în considerare la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM; stabilirea oportunității prezenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în art. 264 CP RM etc.

Implementarea rezultatelor științifice. Rezultatele științifice obținute își găsesc aplicare în procesul de instruire a studenților de la facultățile de drept din instituțiile de învățământ superior, în activitatea practică a organelor de drept, precum și a legiuitorului. De asemenea, implementarea rezultatelor științifice o demonstrează formularea concluziilor teoretice și a

recomandărilor practice în articole științifice, precum și prezentarea acestor rezultate în cadrul conferințelor științifice, fapt ce a contribuit la îmbogățirea doctrinei juridice penale.

Aprobarea rezultatelor. Rezultatele obținute în urma studiului efectuat au fost prezentate și aprobate la mai multe foruri științifice, după cum urmează:

➤ Conferința științifică internațională „Provocări și tendințe științifice contemporane” din 20 august 2018 (Varșovia, Polonia);

➤ Conferința științifică internațională „Studiile științifice actuale în lumea contemporană”, ediția a XL-a, din 26-27 august 2018 (Pereiaslav-Hmelnițki, Ucraina);

➤ Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare” din 8-9 noiembrie 2018 (Chișinău, Republica Moldova);

➤ Conferința științifică internațională „Provocări și tendințe științifice contemporane” din 20 iulie 2019 (Varșovia, Polonia);

➤ Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare” din 7-8 noiembrie 2019 (Chișinău, Republica Moldova);

➤ Conferința științifică internațională „Provocări și tendințe științifice contemporane” din 30 iulie 2020 (Varșovia, Polonia);

➤ Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare” din 10-11 noiembrie 2020 (Chișinău, Republica Moldova);

➤ Conferința științifică internațională „Contribuția tinerilor cercetători la dezvoltarea administrației publice” din 26 februarie 2021 (Chișinău, Republica Moldova);

➤ Conferința științifică națională cu participare internațională „Infrațiunea – Răspunderea penală – Pedepsa. Drept și Criminologie” din 25-26 martie 2021 (Chișinău, Republica Moldova);

➤ Conferința științifică internațională „Studiile științifice actuale în lumea contemporană”, ediția a LXXII-a, din 26-27 aprilie 2021 (Pereiaslav, Ucraina).

De asemenea, rezultatele obținute în teză au fost publicate în două reviste științifice cu factor de impact: *Studia Universitatis Moldaviae*; *Revista Institutului Național al Justiției*.

Publicații la tema tezei: 22 publicații științifice.

Volumul și structura tezei: introducere, cinci capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 560 titluri, 318 pagini de text de bază.

Cuvinte-cheie: mijloc de transport; securitatea circulației; exploatarea mijloacelor de transport; încălcarea regulilor; imprudență; persoana care conduce mijlocul de transport; stare de ebrietate.

CONȚINUTUL TEZEI

Teza este alcătuită din cinci capitole. Fiecare capitol se încheie cu o secțiune de sinteză (concluzii) a problematicii tratate și a rezultatelor obținute.

În Capitolul 1 – *Analiza situației privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* – am analizat materialele științifice la tema tezei publicate în Republica Moldova, precum și în alte state.

Din 2003 datează lucrarea elaborată de un grup de autori – A. Barbăneagră, V. Berliba, M. Bârgău și alții¹⁷. Autorul comentariului la art. 264 CP RM este A. Borodac.

În cadrul lucrării examinate este stabilit conținutul obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „relațiile sociale a căror existență și desfășurare normală sunt condiționate de ocrotirea regulilor de securitate și de exploatare a mijloacelor de transport”.¹⁸ În continuare A. Borodac determină structura și conținutul laturii obiective a infracțiunilor date. Prin recurgerea la explicațiile din Hotărârea Plenumului CSJ nr. 20/1999¹⁹, sunt definite noțiunile „încălcarea regulilor de securitate a circulației” și „încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport”, se analizează mijlocul de săvârșire și locul de săvârșire în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Referitor la latura subiectivă a acestor infracțiuni, A. Borodac menționează: „Latura subiectivă se caracterizează numai prin vinovăție imprudentă. De aceea pregătirea și tentativa de infracțiune se exclude. Dacă conducătorul mijlocului de transport a provocat intenționat daune vieții și sănătății persoanei, cele săvârșite trebuie calificate ca infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei”.²⁰ Analiza, efectuată de A. Borodac, se încheie cu examinarea caracteristicilor subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264

¹⁷ *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chișinău: ARC, 2003. 836 p.

¹⁸ *Ibidem*, p. 581.

¹⁹ *Hotărârea Plenumului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

²⁰ *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chișinău: ARC, 2003, p. 583. 836 p.

CP RM, precum și a noțiunii „stare de ebrietate”, care este utilizată în alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol.

În 2003 a apărut monografia elaborată de către *A.I. Korobeev*.²¹

Acest autor exprimă punctul de vedere, conform căruia „noțiunea „mijloc de transport” cuprinde nu numai tramvaiele, troleibuzele, tractoarele, alte mașini autopropulsate (combine, gredere, screpere, buldozere), motocicletele sau alte mijloace de transport mecanice (scutere, snowmobile), ci și mijloacele de transport nemecanice, inclusiv cele cu un anumit specific, cum ar fi mokikurile, mijloacele de transport cu tracțiune animală, cărucioarele pentru copii etc.”.²² Acest punct de vedere nu poate fi aplicat în contextul legii penale a Republicii Moldova, Or, noțiunea „alte mijloace de transport mecanice” este folosită în art. 132 CP RM. Scopul folosirii acestei noțiuni este de a limita sfera noțiunii „mijloc de transport”, definite în acest articol. De aceea, dacă mijlocul de transport folosit de făptuitor nu este mecanic, nu poate fi aplicat art. 264 CP RM. În acest caz poate fi aplicat art. 269 CP RM.

În alt context, A.I. Korobeev afirmă: „Analiza practicii judiciare denotă că regulile de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport sunt încălcate mai ales intenționat, iar față de urmările acestor încălcări făptuitorul manifestă imprudență (concretizată în încredere exagerată sau neglijență)”.²³ Analiza acestei opinii doctrinare ne ajută să identificăm caracteristicile infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care lasă o amprentă specifică asupra conținutului vinovăției celui care comite aceste infracțiuni. Astfel, fapta prejudiciabilă, prevăzută la art. 264 CP RM, constă în încălcarea unor reguli stabilite de norme din afara legislației penale. Încălcarea – cu intenție sau din imprudență – a unor asemenea reguli formează conținutul faptei prejudiciabile și în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 183, alin. (4) art. 212, art. 215, alin. (4) art. 218, art. 223, 224, 226-230, 235, 261, 263, 265, 267, 269, 293, 296-298, 300, 301, 345, 373, 374, 376, alin. (3) art. 381, art. 382-384 etc. din Codul penal. În cazul tuturor acestor infracțiuni, atitudinea față de urmările prejudiciabile constă în imprudență. Astfel de infracțiuni sunt prevăzute și de legile penale ale Federației Ruse, Ucrainei și Republicii Belarus.

Din 2005 datează o lucrare elaborată de *S. Brînza, X. Ulianoschi, V. Stati, I. Țurcan și V. Grosu*.²⁴ Pentru studiul de față prezintă interes §3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” din Secțiunea a III-a „Infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport” a Capitolului XIII „Infracțiuni în

²¹ Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 p.

²² Ibidem, p. 200-201.

²³ Ibidem, p. 135.

²⁴ Brînza S., Ulianoschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chișinău: Cartier, 2005. 804 p.

domeniul transporturilor” din lucrarea dată. Autorul analizei infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM este I. Țurcan.

Acest autor recunoaște caracterul complex al obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „Obiectul juridic principal al acestei infracțiuni îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea funcționării mijloacelor de transport indicate în lege. În calitate de obiect juridic secundar al acestei infracțiuni apar relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei ori integritatea bunurilor”.²⁵

În cadrul examinării celor două modalități normative ale faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, I. Țurcan afirmă: „Regulile de securitate a circulației sunt stabilite în scopul asigurării securității conducerii mijlocului de transport în procesul deplasării lui, adică din momentul începerii mișcării și până la stoparea deplină a acestei mișcări. Drept încălcare a regulilor de securitate a circulației sunt considerate, de exemplu, depășirea vitezei, încălcarea regulilor de depășire a altor mijloace de transport, trecerea la culoarea roșie a semaforului etc. Regulile de exploatare a mijloacelor de transport constituie o totalitate de măsuri care asigură starea tehnică corespunzătoare a mijlocului de transport, precum și respectarea regulilor stabilite de exploatare a lui (de exemplu, transportarea oamenilor cu un mijloc de transport care nu este predestinat pentru aceasta)”.²⁶

În 2008 a fost publicat un articol științific, elaborat de către *Gh. Alecu*.²⁷

Gh. Alecu admite posibilitatea existenței unor situații când făptuitorul poate să nu-și dea seama că se află în stare de ebrietate: „Din cazuistica bogată amintim intoxicațiile accidentale cu alcoolul, existând în anumite medii industriale, ingerarea în scop terapeutic a unor substanțe volatile de origine medicamentoasă (canforul, unele zaharuri cu funcție alcoolică, neuroleptice etc.), dar și cazul unui participant la stingerea unui incendiu care, acuzat fiind că se află în stare de ebrietate, s-a prezentat la medicul legist care, în urma cercetărilor clinice a constatat manifestări fiziologice asimilate intoxicației alcoolice, dar care, în urma prelevării de probe biologice, a constatat lipsa alcoolului în sânge și prezența COHb în proporții de 28%”.²⁸ Această opinie ne ajută să ajungem în Subcapitolul 5.1 al tezei de față la concluzia, conform căreia în ipotezele prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM este posibilă tentativa de infracțiune. Vorbim despre tentativă în aceste ipoteze atunci când făptuitorul are o reprezentare eronată cu privire la starea de ebrietate în care se află.

²⁵ Ibidem, p. 512.

²⁶ Ibidem, p. 513.

²⁷ Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier. În: *Revista Națională de Drept*, 2008, nr. 4, p. 68-70.

²⁸ Ibidem.

De asemenea, prezintă interes o altă opinie exprimată de Gh. Alecu: „Utilizarea aerului expirat pentru determinări cantitative ale alcoolemiei întâmpină dificultăți sub aspect probator datorită mai multor aspecte. Rezultatele obținute prin această metodă de determinare pot să nu fie concludente, deoarece proporția de aer alveolar din aerul expirat este variabilă în funcție de profunzimea expirației (fiind în medie de 2/3) sau de factorii fiziologici individuali ai subiectului testat, iar modificările de ventilație sau temperatură îngreunează, de asemenea, o apreciere corectă [...]. Studii de specialitate au arătat că, deși determinarea electro-chimică a concentrației alcoolului din aerul expirat reprezintă o metodă utilă de determinare a intoxicației alcoolice, rezultatele determinării prezintă o plajă de nesiguranță în jurul valorilor cuprinse între 0,99-1,40‰ [...]”.²⁹ Acest punct de vedere facilitează stabilirea în Subcapitolul 5.2 al prezentei teze a faptului că starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei. Prin testare alcoolscopice se stabilește concentrația de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentrația de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentrație de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate.

O altă publicație la tema tezei de față este cea elaborată în 2009 de către *A. Barbăneagră, Gh. Alecu, V. Berliba și alții*.³⁰ Autor al comentariului la art. 264 CP RM este V. Budeci.

Acest autor caracterizează astfel obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „relațiile sociale, a căror existență sunt condiționate de securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport, ca parte componentă a securității și ordinii publice”.³¹ Părerea dată se întemeiază pe prevederile legii penale ruse, nu pe prevederile legii penale a Republicii Moldova. Or, în Codul penal al Federației Ruse, Capitolul 27 „Infracțiuni contra securității circulației și a exploatării transportului” este inclus în Titlul IX „Infracțiuni contra securității publice și a ordinii publice” din partea specială. În Codul penal al Republicii Moldova valoarea socială fundamentală, apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale, este de același nivel cu valoarea socială fundamentală apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XIII „Infracțiuni contra securității publice și a ordinii publice” din partea specială. Nu se poate afirma că aceste valori sociale s-ar afla într-un raport de tip „parte-întreg”.

Prezintă interes delimitarea obiectului material al infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, de mijlocul de săvârșire a acestora, pe care o face V. Budeci: „Mijlocul de transport nu constituie obiect material al infracțiunii, deoarece acțiunile/inacțiunile conducătorului acestuia nu

²⁹ Ibidem.

³⁰ Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudența CEDO și a instanțelor naționale)*. Chișinău: Sarmis, 2009. 860 p.

³¹ Ibidem, p. 586.

sunt îndreptate în mod direct asupra unui mijloc de transport, expunându-l unui pericol ori producându-i vătămări. Acțiunea/inacțiunea făptuitorului este îndreptată împotriva siguranței circulației (valoarea socială, obiect nematerial) pe care o periclitează. Autovehiculul constituie, în acest caz, mijlocul, instrumentul care servește la punerea în pericol a valorii sociale menționate și, deci, la săvârșirea infracțiunii”.³²

În 2010 a fost publicată monografia în care V. Stati analizează, între altele, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.³³

Examinând legătura de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Stati afirmă că semnul constitutiv în cauză este prezent dacă „încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a precedat producerea urmărilor prejudiciabile; încălcarea respectivă a fost cauza necesară a producerii urmărilor prejudiciabile; încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a creat un pericol real de producere a urmărilor prejudiciabile; încălcarea respectivă a transformat posibilitatea producerii urmărilor prejudiciabile în realitate”.³⁴

Merită atenție opinia lui V. Stati privind un alt semn constitutiv al laturii obiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „Dacă locul săvârșirii 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, reguli fixate în Regulamentul Circulației Rutiere. Deci, va fi aplicabil nu art. 264 CP RM. Se va aplica, după caz, art. 149 sau 157 CP RM”.³⁵ O asemenea interpretare se bazează pe dispoziția pct. 1 din RCR: „Regulamentul circulației rutiere [...] cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum și pe teritoriile adiacente acestora. [...]”.³⁶

Din 2019 datează teza de doctor susținută de către I. Slisarenco.³⁷

Acest autor menționează just că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, viața sau sănătatea persoanei sunt apărute în paralel cu alte valori sociale.³⁸ Pentru a fi corectă,

³² Ibidem, p. 586.

³³ Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010. 352 p.

³⁴ Ibidem, p. 136.

³⁵ Ibidem, p. 136-137.

³⁶ Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.

³⁷ Slisarenco I. *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. Chișinău, 2019. 221 p.

³⁸ Ibidem, p. 59.

calificarea faptei prevăzute la art. 264 CP RM trebuie să ia în considerare atât valorile și relațiile sociale ce reprezintă fapta prejudiciabilă, cât și valorile și relațiile sociale ce reprezintă urmările prejudiciabile. Lezarea vieții sau sănătății persoanei este ceea ce conferă caracter de infracțiune încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

De asemenea, susținem părerea lui de I. Slisarenco, potrivit căreia „dacă drept rezultat al uneia și aceleiași încălcări a regulilor de siguranță a traficului rutier vor fi săvârșite din imprudență vătămarea sănătății a două sau mai multor persoane de gravitate diferită, ori vătămarea medie sau gravă 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”.³⁹ Cu această ocazie, menționăm: nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății, după care să se producă la fel din imprudență fie vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății, fie decesul victimei.

Încheiem analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate peste hotare, cu examinarea articolului științific publicat în 2019, avându-l ca autor pe *G.M. Husti*.⁴⁰

Analizând problema imputabilității cazul accidentelor rutiere în care au fost implicate mașini autonome, autorul dat afirmă: „Un sistem de tip *strict liability*, în care culpa este prezumată, este preferabil, întrucât este mai apropiat de sistemul nostru bazat pe o răspundere subiectivă și evită inechitățile generate de răspunderea pur obiectivă, în care este complet indiferent elementul *mens rea*. [...] Soluția propusă este aceea că doar persoana principal responsabilă de elementul care a dus la respectivul accident să răspundă penal. În cazul în care infracțiunea este consecința unei erori de programare, va răspunde acea persoană care avea în cadrul persoanei juridice obligația de a supraveghea, coordona și conduce echipa responsabilă de programarea mașinii autonome. În măsura în care au lucrat mai multe echipe de informaticieni, va răspunde persoana care trebuia să vegheze la reunirea muncii celor două echipe. Desigur, soluția propusă aici vizează doar limitarea răspunderii unui număr foarte mare de persoane, nu limitarea la tragerea la răspundere a unei singure persoane”.⁴¹ Ghidați de aceste idei, în Subcapitolul 3.4 al tezei de față ajungem la concluzia că, pentru producerea urmărilor prejudiciabile în rezultatul funcționării defectuoase a mijlocului de transport autonom, sunt

³⁹ Ibidem, p. 139.

⁴⁰ Husti G.M. Vinovăția și alte elemente privind răspunderea penală în cazul mașinilor autonome. În: *Caiete de Drept Penal*, 2019, nr. 3, p. 73-96.

⁴¹ Ibidem.

pasibili de răspundere penală: 1) persoana care a creat sistemul de inteligență artificială ce dirijează un astfel de mijloc de transport; 2) persoana care asigură exploatarea în siguranță a acestui sistem de inteligență artificială; 3) persoana care asigură exploatarea mijlocului de transport complet autonom. Art. 264 CP RM poate fi aplicat doar față de persoana care face parte din ultima dintre aceste categorii. Persoanele, care fac parte din primele două categorii, poartă răspundere în baza art. 149, 157 sau 261 CP RM.

În încheiere, am punctat concluziile privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, la a căror formulare au contribuit opiniile exprimate în materialele științifice analizate. Ca rezultat al analizei comparative a situației existente în domeniu, am formulat problemă de cercetare. Am trasat direcțiile de soluționare a problemei de cercetare. Nu în ultimul rând, am stabilit scopul și obiectivele tezei.

În Capitolul 2 – *Obiectul infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* – am identificat, în primul rând, obiectul juridic suprageneric, obiectul juridic generic și obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, este acea parte integrantă a securității naționale, care presupune protejarea intereselor pe care persoana, societatea și statul le au în domeniului transporturilor, împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264-276 CP RM. Din relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier (ca obiect juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova) derivă două obiecte juridice de subgrup: a) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 262-267 și 269 CP RM); b) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 268, 270-272, 275 și 276 CP RM).

Obiectul juridic special al infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, include două componente: obiectul juridic principal și obiectul juridic secundar. Cele două componente ale valorii sociale, apărute în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, sunt: 1) securitatea circulației rutiere; 2) securitatea exploatării mijloacelor de transport. Securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport sunt interdependente și se completează reciproc, formând o valoare socială binară apărută împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Două componente ale valorii sociale apărute în plan secundar

împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: a) sănătatea persoanei; b) viața persoanei.

Corpul persoanei, nu omul, constituie obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Victima acestor infracțiuni este persoana fizică, căreia i se cauzează: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății (alin. (1) și (2)); vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății (lit. a) alin. (3) și alin. (4)); decesul (lit. b) alin. (3), alin. (4)-(6)).

În Capitolul 3 – *Latura obiectivă a infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* – am stabilit mai întâi structura laturii obiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: 1) fapta prejudiciabilă exprimată în acțiunea sau inacțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport; 2) urmările prejudiciabile care constau, după caz, în: a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; c) decesul unei persoane; d) decesul a două sau mai multor persoane; 3) legătura causală dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile; 4) mijlocul de săvârșire a infracțiunii, și anume – mijlocul de transport; 5) locul de săvârșire a infracțiunii, și anume – locul în care acționează actele normative (care conțin reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) la care face referire acest articol.

Caracterul de referință al art. 264 CP RM îi permite ca dispoziția lui să „împrumute” textul normelor care stabilesc regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Cu toate acestea, înseși normele, care stabilesc asemenea reguli, nu sunt incluse în art. 264 CP RM. Conținutul faptei prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, pot să-l formeze doar acele încălcări ale regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au potențialitatea să cauzeze: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; decesul unei sau al mai multor persoane.

Referitor la urmările prejudiciabile în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am constatat că nu este exclus ca participantul la cursele ilegale să manifeste intenție față de urmările prejudiciabile care se pot produce. Generalizând, dacă în rezultatul săvârșirii infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264² CP RM, se produce decesul sau vătămarea medie ori gravă a integrității corporale sau a sănătății, participantului la cursele ilegale trebuie să i se aplice suplimentar art. 149 sau 157 CP RM (dacă acesta a manifestat imprudență față de urmările date) ori art. 145, 151 sau 152 CP RM (dacă participantul la cursele ilegale a manifestat intenție față de deces sau vătămarea medie ori gravă a integrității corporale sau a sănătății).

În ceea ce privește legătura de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am stabilit că această legătură trebuie considerată stabilită în cazurile în care încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport precede urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, constituind cauza necesară a producerii acestor urmări.

În legătură cu mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am argumentat că, în art. 132 CP RM, noțiunea „mașini autopropulsate” nu are înțelesul de mijloace de transport autopropulsate. În caz contrar, noțiunea „mașini autopropulsate” ar dubla noțiunea „mijloace de transport mecanice”, folosită în același articol. În art. 132 CP RM, noțiunea „mașini autopropulsate” are înțelesul de mijloace de transport mecanice asimilate tractoarelor, destinate executării unor lucrări de construcții, agricole, silvice sau a altor activități. Mijloacele de transport complet autonome, precum și mijloace de transport cu elemente de autonomie (în cazul în care nu se află sub controlul conducătorului auto) intră sub incidența noțiunii definite în art. 132 CP RM. Aceste mijloace de transport au o propulsie proprie care este controlată parțial sau deplin de inteligența artificială.

Privitor la locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am demonstrat că acesta trebuie să îndeplinească trei condiții: a) în acest loc acționează actele normative la care face referire art. 264 CP RM; b) aceste acte normative conțin reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport; c) aceste reguli sunt încălcate de către subiect.

În Capitolul 4 – *Elementele subiective ale infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* – am analizat latura subiectivă și subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În ceea ce privește latura subiectivă a acestor infracțiuni, am demonstrat că, în esență, infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență. Art. 19 CP RM nu caracterizează conținutul vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Deosebirea încrederii exagerate de intenția indirectă are importanță pentru delimitarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM de unele infracțiuni adiacente. Deosebirea neglijenței de încrederea exagerată are importanță pentru individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. Lipsa sau prezența obligativității și posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile reprezintă diferența specifică ce permite deosebirea neglijenței (art. 18 CP RM) de fapta săvârșită fără vinovăție (art. 20 CP RM). În condițiile dreptului penal al Republicii Moldova o proporționalizare a vinovăției comune nu ar fi justificată nici măcar în cazul în care făptuitorul și victima ar fi pasibili de pedeapsă în baza

aceleiași dispoziții a art. 264 CP RM. Cu atât mai puțin, în cazul în care făptuitorul și victima se fac vinovați de infracțiuni prevăzute de dispoziții diferite ale acestui articol, sau de articole diferite (de exemplu, art. 264 și 269 CP RM), sau de coduri diferite, nu este posibilă o asemenea proporționalizare. Principiul caracterului personal al răspunderii penale invalidează conceptul vinovăției comune; fiecare făptuitor trebuie să răspundă individual, nu solidar cu altcineva. În cazul producerii unui accident rutier, vinovăția făptuitorului nu înseamnă automat că victima este nevinovată, tot așa cum vinovăția victimei nu înseamnă automat că făptuitorul este nevinovat. Există posibilitatea ca atât făptuitorul, cât și victima să fie vinovați, la fel cum este posibil ca numai una din aceste persoane să fie vinovată. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM motivul și scopul se referă la fapta prejudiciabilă, nu la infracțiunea în întregime. Doar art. 264 CP RM trebuie aplicat în cazul când urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol survin în urma încălcării din motive huliganice a regulilor de circulație, iar această încălcare se exprimă în încălcarea de către persoanele care conduc mijloace de transport a regulilor de circulație prin comportament agresiv ori în deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice.

În legătură cu subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am stabilit că, în cazul în care deține permis de conducere, subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie să aibă vârsta minimă de 16 ani. Dacă instructorul a inițiat încălcarea de către cursant a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport sau, deși nu a inițiat o asemenea încălcare, nu a întreprins la timp toate măsurile necesare pentru a preîntâmpina încălcarea de către cursant a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, cu toate că trebuia și putea să o facă, atunci instructorul trebuie să răspundă în baza art. 264 CP RM. Dacă instructorul a întreprins în timp util toate măsurile pentru a preveni sau a curma încălcarea de către cursant a acestor reguli, însă, din circumstanțe care nu depind de voința lui, nu a reușit să evite producerea accidentului rutier, atunci răspunderea în baza art. 264 CP RM îi revine cursantului. În acest caz instructorul nu poate fi tras la răspundere penală în baza articolului dat. Dacă urmările prevăzute în art. 264 CP RM sunt legate cauzal de încălcarea de către un militar a regulilor de conducere sau de exploatare a mijloacelor de transport care aparțin Armatei Naționale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 382 CP RM.

În fine, în Capitolul 5 – *Starea de ebrietate a subiectului infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport* – am constatat că, din definiția noțiunii „stare de ebrietate” formulată în alin. (1) art. 134¹² CP RM poate fi dedusă prezența următoarelor trei caracteristici: a) caracteristica formală (consumul de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu

efecte similare); b) caracteristica materială (dereglarea psihofuncțională a organismului); c) caracteristica cauzală (existența unei legături de cauzalitate între consumul de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare și dereglarea psihofuncțională a organismului).

Starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei. Prin testare alcoolică se stabilește concentrația de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentrația de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentrație de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate. Stabilirea stării de ebrietate a făptuitorului, confirmată după producerea accidentului rutier, nu presupune în mod obligatoriu că acesta a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, aflându-se în stare de ebrietate. Răspunderea în baza alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM se aplică doar atunci când starea de ebrietate a reprezentat premisa încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Dacă însă încălcarea acestor reguli constituie premisa, iar starea de ebrietate reprezintă efectul, va lipsi temeiul aplicării alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Prevederile de la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM se aplică indiferent de nivelul de concentrație de alcool în sânge și de nivelul de concentrație a vaporilor de alcool în aerul expirat. În cazul în care ambele aceste niveluri sunt infime, nu ar trebui să opereze prevederea de la alin. (2) art. 14 CP RM. Lipsesc temeiurile specificării stării de ebrietate ca circumstanță agravantă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Ca în cazul celorlalte infracțiuni, în ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM starea de ebrietate trebuie să fie tratată individualizat, de la caz la caz, pentru a se stabili dacă poate fi reținută ca circumstanță agravantă, ca circumstanță atenuantă sau ca circumstanță neutră, care nu influențează asupra pedepsei.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Ca rezultat al studiului efectuat, realizând o sinteză, ajungem la următoarele **concluzii generale**:

1) securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărută împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, este acea parte integrantă a securității naționale, care presupune protejarea intereselor pe care persoana, societatea și statul le au în domeniului transporturilor, împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264-276 CP RM;

2) securitatea circulației rutiere, privită ca parte a valorii sociale principale apărute împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, se exprimă în starea de lucruri condiționată

de conducerea mijloacelor de transport, care asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere ce presupun încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane;

3) securitatea exploatării mijloacelor de transport, privită ca parte a valorii sociale principale apărate împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, se exprimă în starea de lucruri condiționată de respectarea de către persoana care conduce mijlocul de transport a cerințelor tehnice de utilizare a acestuia, ceea ce asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane;

4) în cazul producerii, în aceleași circumstanțe, a urmărilor prejudiciabile prevăzute de alineate și/sau litere diferite ale art. 264 CP RM, care se referă la victime diferite, ar trebui reținut la calificare un concurs de infracțiuni;

5) mijloacele de transport complet autonome, precum și mijloace de transport cu elemente de autonomie (în cazul în care nu se află sub controlul conducătorului auto) intră sub incidența noțiunii definite în art. 132 CP RM. Aceste mijloace de transport au o propulsie proprie care este controlată parțial sau deplin de inteligența artificială;

6) săvârșirea de către aceeași persoană (aceleași persoane), în același timp, a faptelor, prevăzute la art. 228, 235-242 sau 243¹ CCo RM, și a faptelor, prevăzute la art. 149 sau 157 CP RM, are ca efect însumarea pericolului social al acestor fapte și „fuzionarea” lor într-un produs calitativ nou, și anume – în infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM;

7) în esență, infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență;

8) în cazul producerii unui accident rutier, vinovăția făptuitorului nu înseamnă automat că victima este nevinovată, tot așa cum vinovăția victimei nu înseamnă automat că făptuitorul este nevinovat. Există posibilitatea ca atât făptuitorul, cât și victima să fie vinovați, la fel cum este posibil ca numai una din aceste persoane să fie vinovată;

9) în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM motivul și scopul se referă la fapta prejudiciabilă, nu la infracțiunea în întregime;

10) esențială pentru constatarea stării de ebrietate în sensul alin. (1) art. 134¹² CP RM este nu prezența în organism a alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe cu efecte similare, dar dereglarea psihofuncțională a organismului. Despre dereglarea psihofuncțională a organismului în rezultatul consumului unor astfel de substanțe se poate vorbi numai în cazul în care prezența

stării de ebrietate a fost stabilită în conformitate cu reglementările în materie și în corespundere cu criteriile medicale aplicate în domeniul narcologiei;

11) în alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, prin „stare de ebrietate” se înțelege fie starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat, fie starea de ebrietate alcoolică cu grad minim, fie starea de ebrietate produsă de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare;

12) în ipotezele prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM este posibilă tentativa de infracțiune. Vorbim despre tentativă în aceste ipoteze atunci când făptuitorul are o reprezentare eronată cu privire la starea de ebrietate în care se află.

În baza celor menționate *supra*, pledăm pentru implementarea următoarelor **recomandări**:

1) substituirea, în dispozițiile de la lit. b¹⁾ alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65¹ CP RM, a sintagmei „mijloace de transport” prin sintagma „*mijloace de transport (inclusiv autovehicule)*”;

2) modificarea în modul următor a art. 132 CP RM:

„Articolul 132. Autovehicul

Prin autovehicul se înțelege autovehiculul definit astfel prin Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131-XVI din 07 iunie 2007”;

3) completarea Codului penal cu art. 134²⁰ care ar avea următorul conținut:

„Articolul 134²⁰. Întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice

Prin întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice, în sensul art. 264², se înțelege conducerea autovehiculelor pe drumurile publice (cu excepția celei autorizate de administratorul drumului respectiv și avizate de poliție), care implică sau nu un premiu, care presupune prezența unui organizator sau nu, care are la bază înțelegerea prealabilă sau spontană a participanților, și care se exprimă, după caz, într-o: a) cursă între două sau mai multe autovehicule (indiferent dacă este o cursă de viteză sau de alt gen ori dacă cursa se desfășoară pe un traseu prestabilit sau nedeterminat); b) probă pentru a se stabili cât de repede un autovehicul poate acoperi distanța dintre două puncte; c) competiție între două sau mai multe autovehicule, care presupune sau include patinarea susținută a roților; d) probă a vitezei sau a performanței unui autovehicul ori a abilității persoanei care îl conduce”;

4) substituirea, în art. 192¹, 264, 264¹, 264², 265 și 266 CP RM, a sintagmei „mijloc de transport” sau a derivatelor acesteia prin termenul „*autovehicul*” sau prin derivatele acestuia;

5) modificarea în modul următor a art. 264 CP RM:

„Articolul 264. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății,

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 3 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce autovehicule pe un termen de până la 2 ani.

(2) Aceeași faptă săvârșită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepsește cu amendă în mărime de la 800 la 1200 unități convenționale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 220 de ore sau cu închisoare de până la 4 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce autovehicule pe un termen de până la 4 ani”;

6) completarea Codului penal cu art. 264³ și 264⁴ care ar avea următorul conținut:

„Articolul 264³. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudență o vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății,

se pedepsește cu închisoare de la 2 la 5 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule.

(2) Aceeași faptă săvârșită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepsește cu închisoare de la 3 la 6 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule”;

„Articolul 264⁴. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat decesul persoanei

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei singure persoane,

se pedepsește cu închisoare de la 4 la 7 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule.

(2) Aceeași faptă care a cauzat decesul a două sau mai multor persoane,

se pedepsește cu închisoare de la 6 la 10 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule”;

7) substituirea, în definițiile noțiunii de autovehicul din art. 2 al Legii nr. 131/2007 și din pct. 7 al RCR, a cuvântului „autopropulsat” prin cuvintele „*dotat cu un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare*”;

8) excluderea propoziției „Troleibuzul este considerat autovehicul” din pct. 7 al RCR;

9) excluderea din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 a alin. 1 pct. 2: „Instanțelor judecătorești li se explică că, prin „mijloace de transport” pot fi înțelese toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaie și troleibuze, precum și motocicletele, și alte mijloace de transport mecanice. Prin „alte mașini autopropulsate” se subînțelege transportul, care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.). Prin „alte mijloace de transport mecanice” înțelegem orice mecanism pus în mișcare, cu ajutorul unui motor, cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm³ și este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport”;

10) substituirea, în textul Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, a sintagmei „mijloc de transport” sau a derivatelor acesteia prin termenul „*autovehicul*” sau prin derivatele acestuia.

Avantajele acestor recomandări se evidențiază în următoarele domenii:

a) domeniul legislativ. Sub acest aspect s-ar asigura: protecția echitabilă a fiecăreia dintre victime în cazul producerii, în aceleași circumstanțe, a urmărilor prejudiciabile prevăzute de alineate și/sau litere diferite ale art. 264 CP RM, care se referă la victime diferite; tratarea individualizată, de la caz la caz, a stării de ebrietate în ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, pentru a se stabili dacă această stare poate fi reținută ca circumstanță agravantă, ca circumstanță atenuantă sau ca circumstanță neutră, care nu influențează asupra pedepsei; compatibilizarea normelor penale, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, cu normele extrapenale de referință; armonizarea cadrului normativ național privind siguranța traficului rutier cu legislația în materie a Uniunii Europene; ajustarea cadrului normativ național privind siguranța traficului rutier la progresul tehnico-științific;

b) domeniul jurisprudențial. În această privință s-ar asigura: uniformizarea practicii de aplicare a normelor penale care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a

circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport; aplicarea acestor norme în corespundere cu principiul legalității;

c) domeniul economic. Impactul asupra economiei naționale s-ar exprima în reducerea costurilor legate de rejudecarea cauzelor ca efect al recalificării faptelor de la art. 264 CP RM la alte norme, ori viceversa.

Planul cercetării de perspectivă include următoarele repere:

- 1) analiza juridico-istorică a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;
- 2) evaluarea eficacității pedepselor aplicate pentru comiterea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;
- 3) analiza criminologică a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

BIBLIOGRAFIE

1. Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier. În: *Revista Națională de Drept*, 2008, nr. 4, p. 68-70.
2. Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudența CEDO și a instanțelor naționale)*. Chișinău: Sarmis, 2009. 860 p.
3. Bolocan-Holban A., Vidaicu M. Influența stării de ebrietate asupra răspunderii penale în dreptul penal comparat. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Științe Sociale”*, 2014, nr. 3, p. 142-146.
4. Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1300 p.
5. Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chișinău: Cartier, 2005. 804 p.
6. Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier / Teză de doctor în drept*. Chișinău, 2014. 213 p.
7. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu / Sub red. lui A. Barbăneagră*. Chișinău: ARC, 2003. 836 p.
8. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
9. *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației la examinarea cauzelor penale*

- referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
10. Medeanu T.-C. Erori în stabilirea raportului de cauzalitate într-un accident de circulație. În: *Dreptul*, 2016, nr. 5, p. 165-171.
 11. Medeanu T.-C. Raportul de cauzalitate în accidentele de circulație. În: *Analele Universității de Vest din Timișoara – Seria Drept*, 2016, nr. 1, p. 63-72.
 12. Postovanu N. Cazul fortuit și starea de extremă necesitate în contextul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Științe sociale”*, 2019, nr. 11, p. 182-192.
 13. Postovanu N. Conținutul vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Științe sociale”*, 2019, nr. 11, p. 171-181.
 14. Postovanu N. Desfășurarea curselor ilegale în Republica Moldova: adoptarea unui proiect legislativ necesar, dar controversat. În: *Modern scientific challenges and trends: a collection scientific works of the International scientific conference (30th July, 2020)*. Warsaw: Sp. z o. o. "iScience", 2020, p. 94-106.
 15. Postovanu N. Discuții privind conținutul obiectului juridic generic al infracțiunilor în domeniul transporturilor. În: *Integrare prin cercetare și inovare. Conferință științifică națională cu participare internațională: Științe juridice: Rezumate ale comunicărilor*. Chișinău: CEP USM, 2019, p. 167-170.
 16. Postovanu N. Eroarea cu privire la prezența sau lipsa stării de ebrietate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Integrare prin cercetare și inovare. Conferință științifică națională cu participare internațională: Științe juridice și economice: Rezumate ale comunicărilor. Vol. I*. Chișinău: CEP USM, 2020, p. 26-29.
 17. Postovanu N. Este oare fundamentată prezența circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova? În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2018, Вып. 8, ч. 3, p. 96-104.
 18. Postovanu N. Implicațiile stării de ebrietate asupra concursului infracțiunilor prevăzute la art. 264 și 264¹ din Codul penal. În: *Integrare prin cercetare și inovare. Conferință științifică națională cu participare internațională: Științe juridice: Rezumate ale comunicărilor*. Chișinău: CEP USM, 2018, p. 256-259.
 19. Postovanu N. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârșită în stare de ebrietate: considerații introductive. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Științe sociale”*, 2019, nr. 3, p. 233-246.

20. Postovanu N. Latura obiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2021, Вып. 4, ч. 6, p. 18-26.
21. Postovanu N. Locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute de art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2021, nr. 1, p. 15-21.
22. Postovanu N. Luarea în considerare a gradului de ebrietate la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2018, Вып. 8, ч. 3, p. 105-113.
23. Postovanu N. Mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferința științifică națională cu participare internațională „Infracțiunea – Răspunderea penală – Pedepsa. Drept și Criminologie”, 25-26 martie 2021*. Chișinău: CEP USM, 2021, p. 529-538.
24. Postovanu N. Motivul și scopul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În: *Polish Science Journal*, 2019, Issue 7, p. 60-70.
25. Postovanu N. Noțiunea „mijloc de transport” în sensul art. 132 din Codul penal. În: *Conferința științifică națională cu participare internațională „Infracțiunea – Răspunderea penală – Pedepsa. Drept și Criminologie”, 25-26 martie 2021*. Chișinău: CEP USM, 2021, p. 539-549.
26. Postovanu N. Obiectul juridic generic și obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Științe sociale”*, 2020, nr. 3, p. 236-243.
27. Postovanu N. Obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Științe sociale”*, 2021, nr. 3, p. 116-127.
28. Postovanu N. Obiectul material și victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Modern scientific challenges and trends: a collection scientific works of the International scientific conference (30th July, 2020)*. Warsaw: Sp. z o. o. "iScience", 2020, p. 82-93.
29. Postovanu N. Stabilirea stării de ebrietate în cazul infracțiunilor prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Modern scientific challenges and trends: a collection scientific works of the International scientific conference (20th August, 2018)*. Warsaw: Sp. z o. o. "iScience", 2018, p. 34-42.

30. Postovanu N. Subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2021, Вып. 4, ч. 6, p. 11-17.
31. Postovanu N. Vehiculele electrice din perspectiva definiției din art. 132 din Codul penal. În: Contribuția tinerilor cercetători la dezvoltarea administrației publice: *Materiale ale Conferinței științifico-practice internaționale, ediția a 7-a, 26 februarie 2021*. Chișinău: S.n., 2021, p. 296-299.
32. Postovanu N. Vinovăția reciprocă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova: considerații introductive. În: *Modern Scientific Challenges and Trends: a collection scientific works of the International scientific conference (20 th July, 2019)*. Warsaw: Sp. z o. o. "iScience", 2019, p. 37-41.
33. Postovanu N. Vinovăția reciprocă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova: aspecte teoretice și practice. În: *Modern Scientific Challenges and Trends: a collection scientific works of the International scientific conference (20 th July, 2019)*. Warsaw: Sp. z o. o. "iScience", 2019, p. 42-46.
34. Slisarenco I. *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. Chișinău, 2019. 221 p.
35. Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010. 352 p.
36. 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? (Partea I) În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2010, nr. 2, p. 54-68.
37. 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? (Partea II) În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2010, nr. 3-4, p. 92-106.
38. Stati V. Observații critice îndreptate spre optimizarea unora dintre hotărârile recente ale Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2017, Вып. 8, ч. 3, p. 123-140.
39. Stati V. Unele precizări cu privire la locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare*

- prin cercetare și inovare*”, 28-29 septembrie 2016. *Rezumate ale comunicărilor. Științe juridice. Vol. I.* Chișinău: CEP USM, 2016, p. 14-17.
40. Turianu C. *Infracțiunile rutiere*. București: ALL Beck, 2000. 248 p.
41. Аюпова Г.Ш. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2018. 225 p.
42. Катеринчук К.В. *Кримінально-правова охорона здоров'я особи: доктринальні, законодавчі та правозастосовчі проблеми* / Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук. Київ, 2019. 559 p.
43. Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 p.
44. Краев Д.Ю. *Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2019. 44 p.
45. Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016. 260 p.
46. Неверов В.И. *Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование)* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Саратов, 2006. 243 p.
47. Пикуров Н.И. *Квалификация дорожно-транспортных преступлений*. Волгоград: Издательство Волгоградской академии МВД России, 2001. 56 p.
48. Родіонова Т.В. *Місце вчинення злочину за кримінальним правом України* / Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Одеса, 2018. 247 p.
49. Рогатых Л.Ф, Малинин В.Б. *Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский Юридический Институт Генеральной Прокуратуры Российской Федерации, 2004. 60 p.
50. Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. *Субъект транспортного преступления*. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. 114 p.

ADNOTARE

Postovanu Nicolae, „Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport”. Teză de doctorat în drept. Școala Doctorală de Științe Juridice a Universității de Stat din Moldova. Chișinău, 2021

Structura tezei: introducere, cinci capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 560 titluri, 318 pagini de text de bază. Rezultatele obținute sunt publicate în 22 lucrări științifice.

Cuvintele-cheie: mijloc de transport; securitatea circulației; exploatarea mijloacelor de transport; încălcarea regulilor; imprudență; persoana care conduce mijlocul de transport; stare de ebrietate.

Domeniul de studiu. Lucrarea face parte din domeniul dreptului penal, partea specială.

Scopul și obiectivele tezei. Scopul tezei se exprimă în efectuarea unei cercetări temeinice a răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, în examinarea și soluționarea problemelor ce caracterizează interpretarea și aplicarea acestui articol, precum și în identificarea carențelor ce afectează calitatea art. 264 CP RM, cu formularea de propuneri *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului reglementar în materie. În vederea atingerii scopului propus, au fost formulate următoarele *obiective*: examinarea din perspectiva dreptului penal a elementelor constitutive ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, precum și a circumstanței agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol; utilizarea normelor extrapenale, care stabilesc regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în procesul de interpretare a art. 264 CP RM; determinarea gradului de compatibilitate dintre art. 264 CP RM și normele extrapenale de referință; analiza comparativă a reglementărilor penale din legislațiile unor state străine, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport etc.

Noutatea și originalitatea științifică a tezei constă în faptul că a fost realizată o cercetare temeinică, sub aspect juridico-penal, a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În plus, noutatea științifică a rezultatelor cercetării constă în punctarea unor concepții controversate întâlnite în doctrină, în analiza acestora și în expunerea propriei poziții. Pe acest suport au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii continue a legislației. Rezultatele științifice obținute demonstrează aportul autorului la ridicarea gradului de investigație a celor mai litigante probleme ale științei și practicii dreptului penal vizând infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

Semnificația teoretică a tezei constă în: a) redefinirea bazelor conceptuale ale studiului de drept penal privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM; b) sistematizarea abordărilor teoretice referitoare la stabilirea elementelor constitutive ale acestor infracțiuni; c) acumularea unui vast material teoretic și practic pentru dezvoltarea unor direcții actuale și complexe ale investigării infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM etc.

Valoarea aplicativă a tezei poate fi rezumată la următoarele: a) concepțiile științifice expuse în cadrul lucrării prezintă un real interes atât pentru știința națională a dreptului penal, cât și pentru legiuitorul moldovean; b) interpretarea noțiunilor ce apar în art. 132 și 264 CP RM, precum și criteriile propuse de delimitare a faptelor adiacente, au o mare importanță atât pentru aplicarea acestor articole în corespundere cu principiul legalității, cât și pentru dezvoltarea ulterioară a concepțiilor științifice asupra problemei vizate; c) rezultatele evaluării critice a imperfecțiunilor, ce caracterizează art. 132 și 264 CP RM, pot fi luate în considerare de către legiuitor în procesul de perfecționare continuă a legii penale etc.

АННОТАЦИЯ

Постовану Николае, «Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством». Диссертация на соискание научной степени доктора права. Докторальная школа юридических наук Государственного университета Молдовы. Кишинэу, 2021

Структура диссертации: введение, пять глав, выводы и рекомендации, библиография из 560 названий, 318 страниц составляют основную часть диссертации. Достигнутые результаты опубликованы в 22 научных работ.

Ключевые слова: транспортное средство; безопасность движения; эксплуатация транспортных средств; нарушение правил; неосторожность; лицо, управляющее транспортным средством; состояние опьянения.

Предмет исследования. Работа относится к сфере особенной части уголовного права.

Цель и задачи диссертации. *Цель* работы выражается в проведении тщательного исследования уголовной ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РМ, в изучении и решении проблем, характеризующих толкование и применение данной статьи, а также в выявлении недостатков, влияющих на качество ст. 264 УК РМ, с формулировкой законодательских предложений, призванных способствовать совершенствованию нормативной базы в этом вопросе. Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие *задачи*: изучение с уголовно-правовой точки зрения признаков, характеризующих элементы преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РМ, а также отягчающего обстоятельства, предусмотренного ч. (2), (4) и (6) данной статьи; использование неуголовных норм, устанавливающих правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, при толковании ст. 264 УК РМ; определение степени совместимости ст. 264 УК РМ и неуголовных бланкетных норм; сравнительный анализ уголовных норм законодательства некоторых иностранных государств, которые устанавливают ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, и т.д.

Научная новизна и оригинальность диссертации состоит в том, что было проведено тщательное уголовно-правовое исследование преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РМ. Кроме того, научная новизна результатов исследования выражается в выявлении некоторых противоречивых концепций, встречающихся в доктрине, в их анализе и в высказывании собственной позиции. По этому поводу были сформулированы теоретические выводы и рекомендации с целью совершенствования законодательства. Полученные научные результаты демонстрируют вклад автора в повышение степени изученности спорных вопросов, возникающих в отношении преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РМ.

Теоретическое значение диссертации состоит в: а) переосмыслении концептуальных основ исследования уголовного права в части ответственности за преступления, предусмотренные ст. 264 УК РМ; б) систематизация теоретических подходов к установлению состава этих преступлений; в) накопление обширного теоретического и практического материала для разработки некоторых современных и комплексных направлений исследования преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РМ и др.

Прикладное значение диссертации состоит в следующем: а) научные концепции, представленные в работе, представляют реальный интерес как для науки уголовного права, так и для законодателя; б) толкование понятий, фигурирующих в ст. 132 и 264 УК РМ, а также предложенные критерии разграничения смежных деяний имеют значение как для применения этих статей в соответствии с принципом законности, так и для дальнейшего развития научных исследований по данному вопросу; в) результаты оценки недостатков, присущих ст. 132 и 264 УК РМ, могут быть приняты во внимание законодателем в процессе совершенствования уголовного законодательства, и т.д.

ANNOTATION

Postovanu Nicolae, „Criminal liability for violation of transport traffic or operational safety rules by the person operating the means of transport”. PhD in Law thesis. Doctoral School of Legal Sciences of the State University of Moldova. Chişinău, 2021

The structure of the thesis: introduction, five chapters, general conclusions and recommendations, bibliography of 560 titles, 318 pages of basic text. The results achieved are published in 22 scientific papers.

Key-words: means of transport; transport traffic safety; operation of means of transport; violation of rules; imprudence; person operating the means of transport; state of intoxication.

Field of the thesis. This research refers to the field of criminal law, special part.

The purpose and the objectives of the thesis. The *purpose* of the thesis is expressed in conducting a thorough investigation of criminal liability for the offenses provided by the art. 264 CC RM, in examining and solving the problems that characterize the interpretation and application of this article, as well as in identifying the deficiencies that affect the quality of art. 264 CC RM, with the formulation of proposals meant to contribute to the improvement of the regulatory framework in the matter. In order to achieve the proposed purpose, the following *objectives* were formulated: the examination from the perspective of criminal law of the constitutive elements of the offenses provided by the art. 264 CC RM, as well as of the aggravating circumstance provided in para. (2), (4) and (6) of this article; the use of extra-penal norms, which establish the transport traffic or operational safety rules, in the process of interpreting art. 264 CC RM; determining the degree of compatibility between art. 264 CC RM and the extra-penal reference norms; comparative analysis of criminal regulations from the laws of foreign states, which establish liability for violation of transport traffic or operational safety rules by the person operating the means of transport, etc.

The novelty and the scientific originality of the thesis lies in the fact that a thorough investigation was carried out, from a criminal-legal aspect, of the offenses provided by the art. 264 CC RM. In addition, the scientific novelty of the research results is expressed in the identification of some contradictory concepts found in the doctrine, in their analysis and in expressing their own position. In this regard, theoretical conclusions and recommendations were formulated in order to improve the penal legislation of the Republic of Moldova. The obtained scientific results demonstrate the author's contribution to increasing the degree of knowledge of controversial issues arising in relation to offenses provided by the art. 264 CC RM.

The theoretical significance of the thesis consists in: a) rethinking the conceptual foundations of the criminal-legal study in terms of liability for offenses provided by the art. 264 CC RM; b) systematization of theoretical approaches to establishing the *corpus delicti* of these offenses; c) the accumulation of extensive theoretical and practical material for the development of some modern and comprehensive areas of research of offenses provided by the art. 264 CC RM, etc.

The applicative value of the thesis can be summarized as follows: a) the scientific concepts presented in the paper are of real interest both for the science of criminal law of the Republic of Moldova and for the Moldovan legislator; b) the interpretation of the notions that appear in art. 132 and 264 CC RM, as well as the proposed criteria for delimiting the adjacent acts, are of great importance both for the application of these articles in accordance with the principle of legality and for the further development of scientific concepts on c) the results of the critical evaluation of the imperfections, which characterize art. 132 and 264 CC RM, may be taken into account by the legislator in the process of continuous improvement of the criminal law, etc.

POSTOVANU Nicolae

**RĂSPUNDEREA PENALĂ PENTRU ÎNĂLCAREA REGULILOR DE
SECURITATE A CIRCULAȚIEI SAU DE EXPLOATARE A
MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE
CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT**

Specialitatea 554.01 – Drept penal și execuțional penal

Rezumatul tezei de doctorat în drept

Aprobat spre tipar: data
Hârtie ofset. Tipar ofset.
Coli de tipar: ...

Formatul hârtiei: 60x84 1/16
Tiraj ... ex...
Comanda nr.

Centrul Editorial-Poligrafic al Universității de Stat din Moldova,
mun. Chișinău, str. Alexei Mateevici, 60, MD-2016