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 CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT

Teză de doctorat în drept

Specialitatea 554.01 – Drept penal și execuțional penal

Autor: _____

Conducător de doctorat: _____ BRÎNZA 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

© POSTOVANU Nicolae, 2021

CUPRINSUL

ADNOTARE **5**

LISTA ABREVIERILOR **8**

INTRODUCERE **9**

1. ANALIZA SITUAȚIEI PRIVIND RĂSPUNDEREA PENALĂ PENTRU ÎNCĂLCAREA REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT **24**

1.1. Analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate în Republica Moldova 24

1.2. Analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate peste hotare 39

1.3. Concluzii la Capitolul 1 51

2. OBIECTUL INFRACȚIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT **54**

2.1. Obiectul juridic al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 54

2.1.1. Obiectul juridic suprageneric, obiectul juridic generic și obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 55

2.1.2. Obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 65

2.2. Obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 83

2.3. Victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 89

2.4. Concluzii la Capitolul 2 95

3. LATURA OBIECTIVĂ A INFRACȚIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT **97**

3.1. Fapta prejudiciabilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 97

3.2. Urmările prejudiciabile în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 122

3.3. Legătura de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 138

3.4. Mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 149

3.5. Locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 178
3.6. Concluzii la Capitolul 3 188

4. ELEMENTELE SUBIECTIVE ALE INFRACȚIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT 191

4.1. Latura subiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 191
4.1.1. Vinovăția în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 191
4.1.2. Motivul și scopul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 233
4.2. Subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM 243
4.3. Concluzii la Capitolul 4 259

5. STAREA DE EBRIETATE A SUBIECTULUI INFRACŢIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT 263

5.1. Noțiunea de stare de ebrietate: conotații legislative, doctrinare și jurisprudențiale 263
5.2. Stabilirea stării de ebrietate în cazul infracțiunilor prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM 286
5.3. Luarea în considerare a gradului de ebrietate la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM 294
5.4. Observații critice privind oportunitatea prezenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în art. 264 CP RM 300
5.5. Concluzii la Capitolul 5 311

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI 314
BIBLIOGRAFIE 319
DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII 349
CV-UL AUTORULUI 350

ADNOTARE

Postovanu Nicolae, „Răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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 şi 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 circulaţiei; 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 şi obiectivele tezei. *Scopul* tezei se exprimă în efectuarea unei cercetări temeinice a răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, în examinarea şi soluţionarea problemelor ce caracterizează interpretarea și aplicarea acestui articol, precum și în identificarea carenţelor 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 infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, precum şi a circumstanţei agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol; utilizarea normelor extrapenale, care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei 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 şi normele extrapenale de referinţă; analiza comparativă a reglementărilor penale din legislaţiile unor state străine, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport etc.

Noutatea şi originalitatea științifică a tezei constă în faptul că a fost realizată o cercetare temeinică, sub aspect juridico-penal, a infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În plus, noutatea ştiinţifică a rezultatelor cercetării constă în punctarea unor concepţii controversate întâlnite în doctrină, în analiza acestora şi în expunerea propriei poziții. Pe acest suport au fost formulate concluzii şi recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii continue a legislaţiei. Rezultatele științifice obținute demonstrează aportul autorului la ridicarea gradului de investigaţie a celor mai litigante probleme ale ştiinţei şi practicii dreptului penal vizând infracţiunile 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 infracţiuni; c) acumularea unui vast material teoretic şi practic pentru dezvoltarea unor direcţii actuale şi complexe ale investigării infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM etc.

Valoarea aplicativă a tezei poate fi rezumată la următoarele: a) concepţiile ştiinţifice expuse în cadrul lucrării prezintă un real interes atât pentru ştiinţa naţională a dreptului penal, cât şi pentru legiuitorul moldovean; b) interpretarea noțiunilor ce apar în art. 132 și 264 CP RM, precum şi criteriile propuse de delimitare a faptelor adiacente, au o mare importanţă atât pentru aplicarea acestor articole în corespundere cu principiul legalității, cât şi pentru dezvoltarea ulterioară a concepţiilor ştiinţifice asupra problemei vizate; c) rezultatele evaluării critice a imperfecţiunilor, ce caracterizează art. 132 și 264 CP RM, pot fi luate în considerare de către legiuitor în procesul de perfecţionare 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 право.

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 законотворческих 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. Chișinău, 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 af 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.

LISTA ABREVIERILOR

alin.	– alineat
art.	– articol
CC RM	– Criminal Code of the Republic of Moldova
CCo RM	– Codul contravențional al Republicii Moldova
CEDO	– Curtea Europeană a Drepturilor Omului
CSJ	– Curtea Supremă de Justiție
CP RM	– Codul penal al Republicii Moldova
evid. ns.	– evidențierea noastră
Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999	– Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport
Legea nr. 131/2007	– Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier
lit.	– literă
n.a.	– nota autorului
ONU	– Organizația Națiunilor Unite
p.	– pagină
pct.	– punct
RCR	– anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere
subpct.	– subpunct
UE	– Uniunea Europeană
vs	– *versus*
vol.	– volum
УК РМ	– Уголовный кодекс Республики Молдова

INTRODUCERE

Actualitatea şi importanța problemei propuse spre cercetare.

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 circulaţiei 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 naţionale pentru siguranţă rutieră, se constată: „Costurile directe ale numărului tot mai mare de accidente rutiere sunt suportate mai ales de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor şi de către familiile celor implicaţi".[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 naţionale pentru siguranţă 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 circulaţiei 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 circulaţiei 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 şi 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 circulaţiei 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 circulaţiei 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 infracţiunilor, persoana, drepturile şi libertăţile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituţională, suveranitatea, independenţa şi integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea şi 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 şi 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 circulaţiei 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 legislative[13] 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 Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport[15] (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 infracţiuni.

Toate acestea demonstrează actualitatea şi importanța problemei propuse spre cercetare.

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 şi soluţionarea problemelor ce caracterizează interpretarea și aplicarea acestui articol, precum și în identificarea carenţelor 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;

---

[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 Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

– examinarea din perspectiva dreptului penal a elementelor constitutive ale infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, precum şi a circumstanţei agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol;

– utilizarea normelor extrapenale, care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei 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 şi normele extrapenale de referinţă;

– analiza comparativă a reglementărilor penale din legislaţiile unor state străine, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;

– delimitarea infracţiunilor 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;

– evidenţierea carenţelor admise de către legiuitor în dispozițiile art. 264 CP RM;

– determinarea deficiențelor ce caracterizează Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999[16];

– formularea propunerilor *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului normativ în materie.

Prezentarea metodologiei de cercetare. Pentru realizarea scopului și a obiectivelor sus-menționate, 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 Croaţia, Republicii Estonia, Republicii Federale Germania, Republicii Finlanda, Republicii Franceze, Republicii Italia, Republicii Letonia, Republicii Lituania, Republicii Polone, Republicii Portugheze, Republicii Slovenia, României, Ucrainei etc.

---

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

Descrierea situației în domeniul de cercetare. Printre oamenii de știință, care au cercetat problema răspunderii penale pentru pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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. Ţurcan (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 (Federaţia Rusă); A.I. Saharciuk, A.A. Siomin (Republica Belarus) etc.

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.

Noutatea științifică constă în faptul că a fost realizată o cercetare temeinică, sub aspect juridico-penal, a infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În plus, noutatea ştiinţifică a rezultatelor cercetării constă în punctarea unor concepţii controversate întâlnite în doctrină, în analiza acestora şi în expunerea propriei poziții. Pe acest suport au fost formulate concluzii şi recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii continue a legislaţiei.

Considerăm că aportul nostru la ridicarea gradului de investigaţie a celor mai litigante probleme ale ştiinţei şi practicii dreptului penal vizând infracţiunile prevăzute la art. 264 CP RM se exprimă în: 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 infracţiunilor 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 faţă 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.

În scopul perfecţionării legislaţiei, precum și al uniformizării practicii judiciare referitoare la aplicarea art. 264 CP RM, au fost formulate următoarele recomandări: 1) substituirea, în dispozițiile de la lit. b^1) alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65^1 CP RM, a sintagmei „mijloace de transport” prin sintagma „mijloace de transport (inclusiv autovehicule)”; 2) modificarea art. 132 CP RM; 3) completarea Codului penal cu art. 134^{20} „Întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice”; 4) substituirea, în art. 192^1, 264, 264^1, 264^2, 265 și 266 CP RM, a sintagmei „mijloc de transport” sau a derivatelor acesteia prin termenul „autovehicul” sau prin derivatele acestuia; 5) modificarea art. 264 CP RM; 6) completarea Codului penal cu art. 264^3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii”, precum și cu art. 264^4 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat decesul persoanei”; 7) substituirea, în definițiile noțiunii de autovehicul din art. 2 al Legii nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier[17] (în continuare – Legii nr. 131/2007) și din pct. 7 din anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere[18] (în continuare – 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; 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.

Problema ştiinţifică importantă rezolvată rezidă în elaborarea cadrului conceptual de identificare a elementelor constitutive ale infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei 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.

---

[17] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

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

Importanța 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 infracţiuni; c) acumularea unui vast material teoretic şi practic pentru dezvoltarea unor direcţii actuale şi complexe ale investigării infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; d) trasarea unor noi perspective asupra cadrului teoretico-metodologic al temeiului real şi al temeiului juridic ale răspunderii penale pentru infracţiunile specificate la art. 264 CP RM.

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

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);

➢Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Infracţiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept şi 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.

Sumarul capitolelor 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 situaţiei privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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. În rezultat am stabilit autorii ale căror lucrări îndeplinesc un rol deosebit la soluţionarea problemelor identificate în procesul de investigare a infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Materialele ştiinţifice analizate se disting prin abordări exegetice, dogmatice şi critice, însă axa conceptuală a acestora este uneori divergentă. Am determinat contradicțiile doctrinare referitoare la răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. De asemenea, am punctat concluziile privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, la a căror formulare au contribuit opiniile exprimate în materialele ştiinţifice analizate. Ca rezultat al analizei comparative a situaţiei existente în domeniu, am formulat problemă de cercetare. Am trasat direcţiile de soluţionare a problemei de cercetare. Nu în ultimul rând, am stabilit scopul și obiectivele tezei.

În Capitolul 2 – *Obiectul infracţiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei 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 națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier. Securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărată 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. Relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. 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 şi 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 şi 276 CP RM).

În continuare am determinat obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, anumite valori și relații sociale reprezintă fapta prejudiciabilă, iar alte valori și relații sociale reprezintă urmările prejudiciabile. De asemenea, putem afirma că obiectul juridic special al infracțiunilor analizate are un caracter complex. Acest obiect include două componente: obiectul juridic principal și obiectul juridic secundar. Cele două componente ale valorii sociale, apărate 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 apărată împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Două componente ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: a) sănătatea persoanei; b) viața persoanei.

De asemenea, am analizat obiectul material și victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. 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 integrităţii corporale sau a sănătăţii (alin. (1) și (2)); vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (lit. a) alin. (3) și alin. (4)); decesul (lit. b) alin. (3), alin. (4)-(6)). În prezența vinovăției reciproce, un singur accident rutier poate genera o pluralitate de fapte – infracționale sau contravenționale – interdependente, care sunt săvârșite cu vinovăție. În acest caz subiectul unei fapte apare ca victimă a altei fapte care se află în relație de interdependență cu prima faptă. În ipoteza unei pluralități de victime care suferă urmări prejudiciabile de diferită gravitate, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM nu sunt progresive una față de cealalta. Or, în această ipoteză, urmările prejudiciabile de diferită gravitate se produc simultan sau aproape simultan. În consecință, trebuie să vorbim despre concursul infracțiunilor care implică urmări prejudiciabile de diferită gravitate pe care le suferă două sau mai multe victime.

În Capitolul 3 – *Latura obiectivă a infracţiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei 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 acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; 2) urmările prejudiciabile care constau, după caz, în: a) vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; b) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; c) decesul unei persoane; d) decesul a două sau mai multor persoane; 3) legătura cauzală dintre fapta prejudiciabilă şi urmările prejudiciabile; 4) mijlocul de săvârşire a infracţiunii, şi anume – mijlocul de transport; 5) locul de săvârșire a infracțiunii, și anume – locul în care acționează actele normative (care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) la care face referire acest articol.

În ceea ce privește fapta prejudiciabilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am stabilit că, pentru ca încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie pasibilă de răspundere penală, aceste reguli trebuie să fie prevăzute în acte normative. Asemenea acte normative pot avea un caracter internațional sau național. Caracterul de referință al art. 264 CP RM îi permite ca dispoziția lui să „împrumute” textul normelor care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au potențialitatea să cauzeze: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; decesul unei sau al mai multor persoane. Lipsa de claritate a noțiunii „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe

drumurile publice", utilizate în art. 264^2 CP RM, face dificilă delimitarea infracțiunilor prevăzute de acest articol de faptele prevăzute de art. 236, alin. (1) art. 241^1, alin. (1) art. 241^2 și art. 243^1 din Codul contravențional[19] (în continuare – CCo RM)).

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. 264^2 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport precede urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, constituind cauza necesară a producerii acestor urmări. Cauza necesară, care determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, nu poate fi asemuită cu condițiile favorizante. Astfel de condiții nu pot determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. Însoțind cauza necesară și influențând-o, condițiile favorizante pot să constituie doar fundalul, substratul, ambianța pentru cauza necesară.

În legătură cu mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, am argumentat că, în general, noțiunea de izvor de pericol sporit nu poate fi utilizată pentru a desemna un semn constitutiv al componenței de infracțiune. În particular, izvorul de pericol sporit nu face parte din sistemul de semne obiective sau subiective ale componențelor de infracțiuni prevăzute de art. 264 CP RM. 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 construcţii, agricole, silvice sau a altor activităţi. 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

[19] Codul contravențional al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 3-6.

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 circulaţiei 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 circulaţiei 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. Infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM au la temelie o faptă contravențională (prevăzută de art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM) și o infracțiune (prevăzută de art. 149 sau 157 CP RM). Dacă nu ar exista art. 264 CP RM, atunci calificarea ar trebui făcută conform art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM și art. 149 sau 157 CP RM. 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 săvârşită fără vinovăţie (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 circulaţie 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. Este justificat ca aceeași vârstă să o aibă subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, care nu deține permis de conducere. Or, în ambele cazuri, activitatea de conducere a mijlocului de transport prezintă pericole similare pentru ordinea de drept. Conduce mijlocul de transport cel care se află pe scaunul destinat persoanei care conduce mijlocul de transport, ținând volanul, apăsând pedala de frână și cea de accelerare, comutând transmisia și direcționând mijlocul de transport. Dacă două persoane conduc simultan mijlocul de transport, ambele vor avea calitatea de subiect al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Dacă instructorul a inițiat încălcarea de către cursant a regulilor de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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. Cauza constă în lipsa în fapta instructorului a laturii obiective și a laturii subiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. 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 Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 382 CP RM. Participația în sensul art. 41 CP RM nu este posibilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Însă, este posibilă favorizarea acestor infracțiuni.

În fine, în Capitolul 5 – *Starea de ebrietate a subiectului infracţiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei 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. 134^{12} 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 psihofuncţională 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 psihofuncţională a organismului). Din aceeași definiție rezultă tipologia stării de ebrietate în funcție de substanțele care provoacă ebrietatea: a) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alcool; b) stare de ebrietate survenită în urma consumului de droguri; c) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alte substanțe cu efecte similare. Noțiunile „iresponsabilitate" (art. 23 CP RM), „responsabilitate redusă" (art. 23^1 CP RM) și „stare de ebrietate" (art. 24 CP RM) se pot intersecta, însă nu pot avea același conținut. În art. 24, lit. i) alin. (1) art. 76, lit. j) alin. (1) art. 77 și în art. 134^{12} CP RM se are în vedere nu ebrietatea patologică, ci ebrietatea fiziologică, stare care nu exclude răspunderea penală. Starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Prin testare alcoolscopică se stabilește concentraţia de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentraţia de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentraţie 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 circulaţiei 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 circulaţiei 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. Într-un asemenea caz, calificarea se poate face în baza alin. (2^1) art. 233 CCo RM. Starea de ebrietate alcoolică cu grad minim sau, ca și starea de ebrietate sub nivelul stării de ebrietate alcoolice cu grad minim, nu trebuie privite ca circumstanțe care atenuează pedeapsa pentru infracțiunile prevăzute la 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 concentraţie de alcool în sânge și de nivelul de concentraţie 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.

1. ANALIZA SITUAȚIEI PRIVIND RĂSPUNDEREA PENALĂ PENTRU ÎNCĂLCAREA REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT

1.1. Analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate în Republica Moldova

Efectuând analiza în succesiune cronologică, vom începe cu lucrarea elaborată de un grup de autori – *A. Barbăneagră, V. Berliba, M. Bârgău şi alţii*[20], ce datează din anul 2003. 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”.[21] În continuare A. Borodac determină structura și conținutul laturii obiective a infracțiunilor date. Prin recurgerea la explicațiile din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999[22], 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”.[23] Analiza, efectuată de A. Borodac, se încheie cu examinarea caracteristicilor subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264

[20] *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chişinău: ARC, 2003. 836 p.
[21] Ibidem, p. 581.
[22] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
[23] *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chişinău: 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.

A. Borodac este, de asemenea, autorul unei lucrări care datează din anul 2004.[24] Pentru studiul de faţă prezintă interes compartimentul 2.3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” din §2 „Infracţiuni însoțite de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport” din Capitolul XIII „Infracţiuni în domeniul transporturilor” al lucrării date.

Analiza din lucrarea examinată reproduce, în cea mai mare parte, informația din lucrarea la care ne-am referit mai sus. Excepție constituie informația cu privire la obiectul juridic al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Provoacă confuzie următorul fragment din lucrarea elaborată de A. Borodac: „Obiectul general al infracțiunilor în domeniul transporturilor îl constituie relațiile sociale ale căror existență și normală dezvoltare sunt condiționate de ocrotirea ordinii de drept a Republicii Moldova în domeniul transportării călătorilor și încărcăturilor. Obiectul generic de grup îl constituie relațiile sociale care condiționează ocrotirea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[25] În comparație cu lucrarea analizată anterior, este altfel descris obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. După A. Borodac, acest obiect este constituit din „relațiile sociale care condiționează ocrotirea regulilor de circulație sau de exploatare a transportului auto”.[26] Pe lângă aceasta, autorul dat afirmă că obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie „relațiile sociale cu privire la viața, sănătatea sau proprietatea persoanei”.[27]

Din 2005 datează o lucrare elaborată de *S. Brînza, X. Ulianovschi, V. Stati, I. Ţurcan* şi *V. Grosu.*[28] Pentru studiul de faţă prezintă interes §3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” din Secţiunea a III-a „Infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport” a Capitolului XIII „Infracţiuni în 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 infracţiuni îl constituie

[24] Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2004. 622 p.
[25] Ibidem, p. 372.
[26] Ibidem, p. 372.
[27] Ibidem, p. 372.
[28] Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chişinău: Cartier, 2005. 804 p.

relaţiile sociale cu privire la securitatea funcţionării mijloacelor de transport indicate în lege. În calitate de obiect juridic secundar al acestei infracţiuni apar relaţiile sociale cu privire la viaţa sau sănătatea persoanei ori integritatea bunurilor”.[29]

În cadrul examinării celor două modalități normative ale faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, I. Țurcan afirmă: „Regulile de securitate a circulaţiei sunt stabilite în scopul asigurării securităţii 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 circulaţie 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)”.[30]

Merită atenție opinia lui I. Țurcan cu privire la calitatea specială a subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „La calificarea faptei în baza art. 264 din CP RM, nu importă dacă făptuitorul dispune de permis de conducere a mijlocului de transport sau nu; a comis încălcarea în timpul îndeplinirii obligaţiunilor de serviciu sau în afara orelor de lucru; este proprietar al mijlocului de transport sau nu. În caz de încălcare a regulilor circulaţiei rutiere și/sau de exploatare a mijloacelor de transport în timpul instruirii cursanţilor, răspunderea o poartă instructorul auto, dacă el nu a întreprins la timp măsuri pentru a preveni urmările prejudiciabile menţionate în art. 264 din CP RM, dar nu persoana ce efectuează pregătirea practică”.[31]

În anul 2005 a apărut lucrarea elaborată de *A. Barbăneagră, V. Berliba, C. Gurschi și alții*[32]. Comentariul având ca obiect art. 264 CP RM aparține lui T. Popovici.

În ceea ce privește obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute de acest articol, părerea lui T. Popovici coincide cu cea a lui A. Borodac, exprimată în 2003: „relațiile sociale a căror existență și desfășurare normală sunt condiționate de ocrotirea regulilor de securitate și de exploatare a mijloacelor de transport”.[33] T. Popovici nu caracterizează deloc valorile și relațiile sociale aferente care sunt vătămate în plan secundar în rezultatul comiterii infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În celelalte privințe (structura și conținutul laturii obiective; mijlocul de săvârșire; locul de săvârșire; latura subiectivă; subiectul; starea de ebrietate a

[29] Ibidem, p. 512.
[30] Ibidem, p. 513.
[31] Ibidem, p. 515.
[32] Barbăneagră A., Berliba V., Gurschi C. et al. *Codul penal comentat şi adnotat*. Chișinău: Cartier, 2005. 655 p.
[33] Ibidem, p. 443.

subiectului), părerea lui T. Popovici nu diferă esențial de punctul de vedere exprimat în 2003 de către A. Borodac.

O altă publicație la tema tezei de față este cea elaborată în 2009 de către *A. Barbăneagră, Gh. Alecu, V. Berliba și alții*.[34] 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: „relaţiile sociale, a căror existenţă sunt condiţionate de securitatea circulaţiei şi a exploatării mijloacelor de transport, ca parte componentă a securităţii şi ordinii publice”.[35] 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, apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale, este de același nivel cu valoarea socială fundamentală apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XIII „Infracţiuni contra securităţii publice şi 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 infracţiunii, deoarece acţiunile/inacţiunile conducătorului acestuia nu sunt îndreptate în mod direct asupra unui mijloc de transport, expunându-1 unui pericol ori producându-i vătămări. Acţiunea/inacţiunea făptuitorului este îndreptată împotriva siguranţei circulaţiei (valoarea socială, obiect nematerial) pe care o pericliteazǎ. Autovehiculul constituie, în acest caz, mijlocul, instrumentul care serveşte la punerea în pericol a valorii sociale menţionate şi, deci, la săvârşirea infracţiunii”.[36]

Se caracterizează prin semnificație teoretică următoarea opinie a lui V. Budeci: „Nu poartă răspundere penală alte persoane care se află în mijlocul de transport şi-i dau şoferului diverse recomandări ce conduc la încălcarea de către acesta a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, provocând urmările indicate în art. 264 CP, deoarece infracţiunile săvârşite din imprudenţă nu pot fi săvârşite prin participaţie penală. Însă, în cazul în care aceste persoane se implică fizic la conducerea autovehiculului (se implică forţat la manevrarea volanului, pun în funcţiune dispozitivul manual de frânare etc.) ele poartă

[34] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009. 860 p.
[35] Ibidem, p. 586.
[36] Ibidem, p. 586.

răspundere de sine stătătoare conform art. 264 CP, substituind în acest fel funcţia de conducător al mijlocului de transport”.[37]

În continuare va fi examinată lucrarea publicată în 2010, avându-i ca autori pe *L. Gîrla* și *Iu. Tabarcea*[38]. În special, ne vom referi la compartimentului 2.3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” din §2 „Infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea securității circulației și a exploatării mijloacelor de transport” din Capitolul XIII „Infracţiuni în domeniul transporturilor” din lucrarea dată.

În opinia celor doi autori, valoarea socială fundamentală apărată contra infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM o constituie „securitatea publică în funcționarea transportului feroviar, naval, aerian și rutier”.[39] O asemenea poziție se aseamănă cu cea a lui V. Budeci, deoarece se întemeiază pe prevederile legii penale ruse, nu pe prevederile legii penale autohtone. Așa cum am menționat anterior, 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.

La fel ca V. Budeci, autorii L Gîrla și Iu. Tabarcea atestă caracterul complex al obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute de art. 264 CP RM. Vorbind despre obiectul juridic principal al infracțiunilor date, L Gîrla și Iu. Tabarcea consideră că acesta îl constituie „relațiile sociale cu privire la securitatea funcționării (circulației și exploatării) tuturor tipurilor de mijloace de transport indicate în lege”.[40] În principiu, această opinie este conformă cu ideea că obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea circulației rutiere și exploatarea mijloacelor de transport. Ideea în cauză are ca premisă faptul că subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. L. Gîrla și Iu. Tabarcea sunt de părerea că relațiile sociale care asigură securitatea vieții și sănătății persoanei, integritatea corporală, precum și integritatea patrimoniului, constituie obiectul juridic secundar al acestor infracțiuni.[41] Cât privește integritatea patrimoniului, integritatea bunurilor și proprietatea, acestea nu pot reprezenta valorile sociale vătămate în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. Argumentele necesare le vom prezenta în Secțiunea 2.1.2 a prezentei teze.

---

[37] Ibidem, p. 589.
[38] Гырла Л.Г., Табарча Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова: Часть особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010. 592 p.
[39] Ibidem, p. 38.
[40] Ibidem, p. 58.
[41] Ibidem, p. 58.

Este important să reținem părerea lui L. Gîrla și Iu. Tabarcea referitoare la conținutul vinovăției manifestate la săvârșirea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Acești autori consideră că, în cazul infracțiunilor respective, făptuitorul manifestă intenţie sau imprudenţă faţă de fapta prejudiciabilă şi doar imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile.[42] Suntem de acord cu această viziune care diferă de cea promovată de de A. Borodac, T. Popovici, I. Țurcan și V. Budeci. Acești autori sunt de părerea că infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, sunt comise din imprudență, fără a face anumite precizări.

În 2010 a fost publicată monografia în care *V. Stati* analizează, între altele, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.[43]

În legătură cu obiectul acestor infracțiuni, autorul dat menționează: „obiectul juridic generic [...] îl constituie relaţiile sociale cu privire la securitatea în transport; [...] obiectul juridic special [...] are un caracter complex: obiectul juridic principal îl formează relaţiile sociale cu privire la siguranţa traficului rutier; obiectul juridic secundar îl formează relaţiile sociale cu privire la sănătatea sau viaţa persoanei; [...] obiectul material [...] îl reprezintă corpul persoanei”.[44] Observăm că V. Stati nu consideră proprietatea valoare socială lezată în plan secundar în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. De asemenea, acest autor nu specifică mijlocul de transport ca obiect material al infracțiunilor respective. Aceasta deosebește poziția lui V. Stati de viziunile unora dintre doctrinarii menționați mai sus.

Examinând legătura de cauzalitate în cazul infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Stati afirmă că semnul constitutiv în cauză este prezent dacă „încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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”.[45]

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 circulaţia vehiculelor şi 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, reguli fixate în

[42] Ibidem, p. 63-64.
[43] 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.
[44] Ibidem, p. 135.
[45] Ibidem, p. 136.

Regulamentul Circulației Rutiere. Deci, va fi aplicabil nu art. 264 CP RM. Se va aplica, după caz, art. 149 sau 157 CP RM".[46] O asemenea interpretare se bazează pe dispoziția pct. 1 din RCR: „Regulamentul circulaţiei rutiere [...] cuprinde normele ce determină circulaţia vehiculelor şi pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum şi pe teritoriile adiacente acestora. [...]".[47]

La fel ca L. Gîrla și Iu. Tabarcea, autorul V. Stati consideră că, sub aspectul laturii subiective, infracţiunile prevăzute la art. 264 CP RM „se caracterizează prin intenţie sau imprudenţă faţă de fapta prejudiciabilă, şi numai prin imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile".[48] V. Stati argumentează că o asemenea atitudine psihică se datorează faptului că, în cazul infracțiunilor analizate, „nu poate fi exclusă cu totul posibilitatea manifestării imprudenţei faţă de fapta prejudiciabilă [...]. Aceasta deoarece legiuitorul nu specifică în acest articol care formă a vinovăţiei trebuie să manifeste făptuitorul în raport cu fapta prejudiciabilă. Spre deosebire, de exemplu, de art. 213 CP RM, în care se specifică că regulile sau metodele de acordare a asistenţei medicale se încalcă din neglijenţă".[49]

În cele ce urmează, atenția noastră se îndreaptă asupra lucrării care aparține lui *S. Brînza* și *V. Stati*, care a apărut în 2011.[50] În contextul studiului nostru prezintă interes §3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport" din Secțiunea a II-a „Infracţiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport ori a altor reguli aplicate în domeniul transporturilor" a Capitolului XIII „Infracțiuni în domeniul transporturilor" al lucrării date.

Față de lucrarea din 2010, la care V. Stati este autor și la care ne-am referit mai sus, nu au intervenit prea multe modificări.

Merită a fi reprodus argumentul lui V. Stati de ce mijlocul de transport nu poate să reprezinte obiectul material al infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „Aceasta îşi are cauza în Legea Republicii Moldova pentru modificarea art. 264 CP RM din Codul penal al Republicii Moldova, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 21.04.2005.[51] În special, prin această lege, din dispoziţia articolului specificat au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporţii mari". Ca urmare a acestei modificări, mijlocul de transport, alte bunuri mobile sau

[46] Ibidem, p. 136-137.
[47] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
[48] Ibidem, p. 136-137.
[49] Ibidem, p. 137.
[50] Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2011. 1324 p.
[51] Legea din 21.04.2005 pentru modificarea art. 264 CP RM al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 69-70.

imobile reprezintă obiectul material al faptei prevăzute la art. 242 „Încălcarea regulilor de circulaţie rutieră soldată cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu cauzarea de leziuni corporale uşoare” din Codul contravenţional”.[52]

În contextul analizei mijlocului de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Stati stabilește deosebirea acestor infracțiuni de infracțiunile prevăzute la art. 269 CP RM: „Mopedul, motoreta, scuterul, bicicleta cu motor şi alte asemenea vehicule nu intră sub incidenţa noţiunii „mijloc de transport” [...]. Dacă urmările indicate în art. 264 CP RM sunt provocate de către conducătorii de moped, motoretă, scuter, bicicletă cu motor sau alte asemenea vehicule, ca urmare a încălcării de către aceştia a regulilor privind menţinerea ordinii şi securităţii circulaţiei, se va aplica nu art. 264 CP RM, ci art. 269 CP RM”.[53] O astfel de interpretare are ca sursă definiția din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, conform căreia prin „alte mijloace de transport mecanice” se înţelege „orice mecanism pus în mişcare, cu ajutorul unui motor, cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm^3 [...]”.[54]

În contextul examinării laturii subiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, captează atenția reflecțiile lui V. Stati cu privire la vinovăția comună și imposibilitatea compensării culpelor în cazul unui accident rutier în care au fost implicați mai mulți participanți la traficul rutier: „În unele cazuri, nu un singur conducător al mijlocului de transport, dar doi sau mai mulţi încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Nu sunt rare nici cazurile când, de rând cu vinovăţia făptuitorului, se atestă şi vina victimei. Pietonii, bicicliştii şi alţi participanţi la trafic devin victime ale accidentelor rutiere, inclusiv, din cauza propriei imprudenţe. În alte cazuri, vinovaţi sunt exclusiv conducătorii mijloacelor de transport, iar alţi participanţi la trafic nu poartă nici o vină. În acele situaţii, când vinovăţia conducătorului mijlocului de transport lipseşte, răspunderea pentru producerea accidentului rutier trebuie s-o poarte acei participanţi la trafic care se fac vinovaţi de producerea acestuia. Conducătorului mijlocului de transport, care nu a încălcat nici o regulă de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu i se poate imputa nepreîntâmpinarea consecinţelor situaţiei de accident, care a fost provocat de fapta victimei sau a altor participanţi la trafic”.[55] În Secțiunea 4.1.1 a tezei de față vom analiza și vom dezvolta aceste idei, la care achiesăm.

---

[52] Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea specială. Vol. II.* Chişinău: Tipografia Centrală, 2011, p. 354. 1324 p.
[53] Ibidem, p. 359-360.
[54] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
[55] Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea specială. Vol. II.* Chişinău: Tipografia Centrală, 2011, p. 360-361. 1324 p.

O altă publicație la tema tezei, elaborată de *M. Poalelungi, I. Dolea, T. Vîzdoagă și alții*, a apărut în 2013[56]. Pentru prezentul studiu, prezintă interes §8 „Infracțiuni în domeniul transporturilor" din Titlul 8 „Particularitățile examinării unor categorii de cauze". Autori ai analizei respective sunt N. Gordilă și V. Stati.

Textul analizei infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, reprezintă o variantă sintetizată și adaptată necesităților practicienilor a textului corespunzător din lucrările elaborate în 2010 și 2011, la care V. Stati este autor sau coautor și la care ne-am referit anterior.

Noutatea față de lucrările analizate anterior constă în aceea că N. Gordilă și V. Stati susțin pentru prima dată că art. 264 CP RM prevede răspunderea nu pentru o singură infracțiune: „În art. 264 CP RM – sub aceeaşi denumire marginală de încălcare aregulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport – sunt reunite patru variante-tip de infracţiuni şi trei variante agravate de infracţiuni. [...] Atenționăm că la alin. (1), lit. a) și b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM sunt prevăzute patru infracțiuni distincte. Dispozițiile de la lit. a) și b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM nu presupun că vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii ar reprezenta cauza producerii: 1) vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii; 2) decesului unei singure persoane; 3) decesului a două sau mai multor persoane. În realitate, în cazul infracțiunilor prevăzute la lit. a) și b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, fiecare din aceste trei urmări prejudiciabile se află în legătură cauzală cu acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport".[57] În Subcapitolul 3.2 al prezentei teze vom argumenta de ce suntem de acord cu această părere.

Pentru prima oară este specificată victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, ca semn constitutiv al obiectului acestor infracțiuni: „Victima infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM este persoana fizică care suferă vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii".[58] Se poate deduce că victima celorlalte infracțiuni, prevăzute de acest articol, este persoana fizică care suferă vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori care decedează. De asemenea prezintă interes faptul că N. Gordilă și V. Stati evidențiază motivul infracțiunilor analizate: „Motivul infracţiunii prevăzute la alin. (1) la art. 264 CP RM se exprimă, în principal, în superficialitatea manifestată de către făptuitor în raport cu respectarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport".[59] Cei mai mulți doctrinari

[56] Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013. 1192 p.
[57] Ibidem, p. 736, 741.
[58] Ibidem, p. 737.
[59] Ibidem, p. 740.

fie evită să vorbească despre motivul infracțiunilor săvârșite din imprudență, fie neagă posibilitatea existenței motivului în cazul unor astfel de infracțiuni.

Relevanță științifico-practică prezintă reflecțiile lui N. Gordilă și V. Stati cu privire la posibilitatea concursului dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 și 264[1] CP RM: „Dacă urmările prejudiciabile nominalizate în art. 264 CP RM se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport – concretizată în conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare – atunci răspunderea urmează a fi aplicată numai în conformitate cu alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Nu va fi necesară calificarea suplimentară în baza alin. (1) art. 264[1] CP RM".[60] În acest mod, prezența concursului respectiv de infracțiuni este pusă în dependență de doi factori: 1) gradul stării de ebrietate alcoolice sau lipsa/prezența stării de ebrietate produse de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare; 2) faptul dacă urmările prejudiciabile nominalizate în art. 264 CP RM se află sau nu în legătură cauzală cu fapta de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare.

Din anul 2014 datează teza de doctor susținută de către *V. Budeci*.[61] Obiectul de analiză al acestei lucrări îl constituie, între altele, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

Autorul dat își exprimă părerea cu privire la producerea, în aceleași circumstanțe, a urmărilor prejudiciabile prevăzute de alineate și/sau litere diferite ale art. 264 CP RM, care se referă la victime diferite: „Luând în consideraţie practica judiciară, menţionăm că în astfel de cazuri soluţia corectă ar fi, ca în cazul în care are loc încălcarea unei sau mai multor reguli de securitate a traficului rutier, în rezultatul căreia au fost provocate vătămări mai multor victime, prevăzute de acelaşi alineat al art. 264 C.p.R.M., calificarea se va face pentru o infracţiune unică cu mai multe rezultate infracţionale, fiind necesară indicarea gradului de vătămări cauzate fiecărei victime, sub condiţia că toate aceste urmări s-au produs în cadrul uneia şi aceleiaşi situaţii de pericol de accidentare".[62] În Subcapitolul 3.2 al prezentei teze vom argumenta că, 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.

---

[60] Ibidem, p. 743.
[61] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. 213 p.
[62] Ibidem, p. 94.

Analizând latura obiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Budeci distinge „trei semne obligatorii, care urmează a fi stabilite: 1. fapta exprimată în încălcarea regulilor circulaţiei rutiere (traficului rutier) şi/sau de exploatare a autovehiculelor [...]; 2. urmările prejudiciabile [...]; 3. raportul de cauzalitate dintre încălcarea regulilor circulaţiei rutiere”.[63] În legătură cu mijlocul de săvârşire a infracţiunilor analizate, V. Budeci exprimă o părere contradictorie: „Cel de-al patrulea element al laturii obiective [...], deşi este unul facultativ, comportă o însemnătate decisivă la calificarea faptei în baza art. 264 C.p.R.M”.[64] La fel de antitetică este opinia lui V. Budeci față de locul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „În opinia noastră, [...] la calificarea faptei în baza art. 264 C.p.R.M. are importanţă încă un semn facultativ, şi anume locul săvârşirii infracţiunii. Deşi legiuitorul nu l-a inclus în rândul semnelor obligatorii ale laturii obiective, considerăm că acesta trebuie să fie recunoscut în calitate de semn obligatoriu, cu specificarea că în calitate de loc al săvârşirii acestei infracţiuni pot drumurile publice şi teritoriile adiacente acestora”.[65] Întrucât un semn constitutiv al infracțiunii nu poate fi în același timp facultativ și obligatoriu, nu este clar ce are în vedere autorul citat mai sus.

În legătură cu latura subiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Budeci afirmă că aceasta „se caracterizează exclusiv prin vinovăţie imprudentă faţă de consecinţele dăunătoare, care se exprimă doar în formă de neglijenţă şi încredere exagerată. În opinia noastră, nu pot fi recunoscute diverse forme a vinovăţiei distinct faţă de faptă (intenţie sau imprudenţă) şi distinct pentru consecinţe (imprudenţă). În final, dacă s-ar admite o astfel de calificare, fapta ar fi considerată în mod eronat ca fiind intenţionată. Aşadar, în opinia noastră, infracţiunea prevăzută la art. 264 C.p.R.M. poate fi săvârşită doar prin imprudenţă”.[66] Această părere contrazice o altă opinie a aceluiași autor: „Înainte de apariţia consecinţelor prejudiciabile, încălcarea regulilor de circulaţie rutieră este doar o contravenţie administrativă, apariţia consecinţelor schimbă însă natura juridică a încălcării (ea devine infracţiune), dar nu poate modifica acea atitudine psihică care a existat la făptuitor faţă de încălcarea regulilor până la apariţia consecinţelor social periculoase. În continuare, conţinutul de vinovăţie se modifică doar la apariţia unei atitudini noi faţă de faptul apariţiei consecinţelor social periculoase, de exemplu prin creşterea numărului de elemente constitutive ale vinovăţiei”.[67] În Secțiunea 4.1.1 a tezei de față vom argumenta de ce fapta prejudiciabilă, prevăzută la art. 264 CP RM, poate fi comisă cu intenție sau din imprudență.

[63] Ibidem, p. 98.
[64] Ibidem, p. 98.
[65] Ibidem, p. 114.
[66] Ibidem, p. 158.
[67] Ibidem, p. 155-157.

În 2015 a apărut o lucrare fundamentală pentru întreaga parte specială a dreptului penal al Republicii Moldova, care a fost elaborată de *S. Brînza* și *V. Stati*.[68] În contextul cercetării noastre prezintă interes §3 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport" din Secțiunea a II-a „Infracţiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport ori a altor reguli aplicate în domeniul transporturilor" a Capitolului XIII „Infracțiuni în domeniul transporturilor" al lucrării date.

În această lucrare sunt reproduse, în mare parte, tezele pe care V. Stati le promovează în lucrările la care este autor sau coautor, despre care am vorbit mai sus.

După părerea lui S. Brînza și V. Stati, corpul persoanei reprezintă obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[69] Considerăm justă această afirmație. Or, obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Atingerea adusă acestor valori și relații sociale presupune o influențare asupra corpului persoanei. În acest mod, corpul persoanei constituie proiecția relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Cu alte cuvinte, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM aduc atingere, prin intermediul corpului persoanei, relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

În contextul analizei urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, S. Brînza și V. Stati arată că aceste infracțiuni nu presupun „etape ale activităţii infracţionale. Întrucât făptuitorul poate să manifeste doar imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile, infracţiunea analizată nu poate avea nici etapă de pregătire, nici etapă de tentativă".[70] În Subcapitolul 5.1 al prezentei teze vom argumenta că doar 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 celelalte privințe susținem părerea lui S. Brînza și V. Stati.

Acești autori consideră că „la alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM sunt prevăzute patru infracțiuni distincte. Dispozițiile de la lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM nu presupun că vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii ar reprezenta cauza producerii: 1) vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii; 2) decesului unei singure persoane; 3) decesului a două sau mai multor persoane. În realitate, în cazul infracțiunilor prevăzute la lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, fiecare din aceste trei urmări

[68] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1300 p.
[69] Ibidem, p. 426.
[70] Ibidem, p. 430.

prejudiciabile se află în legătură cauzală cu acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[71] Suntem de acord cu acești autori și considerăm că pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 propune o interpretare greșită. Nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență fie vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul victimei. De asemenea, nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență decesul victimei. La fel, ar fi greșit să afirmăm că decesul unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane, ori că vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane.

În 2016 a fost publicat un articol științific, care îl are ca autor pe *V. Stati*.[72] În cadrul acestui articol autorul dat face anumite precizări cu privire la locul de săvârşire a infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

V. Stati se întreabă dacă acest articol poate fi aplicat „în cazul în care regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport sunt încălcate în afara unui drum public sau a teritoriului adiacent acestuia”.[73] Răspunzând argumentat la această întrebare, V. Stati concluzionează: „1) dacă regulile încălcate sunt stabilite de RCR, atunci ele sunt încălcate pe drumurile publice din Republica Moldova sau pe teritoriile adiacente acestora; 2) regulile stabilite de RCR nu pot fi considerate a fi încălcate, dacă locul săvârşirii infracţiunii nu este drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia; 3) locul săvârşirii infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate să nu fie drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia. Însă, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de RCR, dar de un alt act normativ”.[74] Aceste idei ne ajută să formulăm în Subcapitolul 3.5 al tezei de față concluziile, potrivit cărora: locul de săvârșire a infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; c) aceste reguli sunt încălcate de către subiect.

---

[71] Ibidem, p. 430.
[72] Stati V. Unele precizări cu privire la locul de săvârşire a infracţiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Integrare prin cercetare şi inovare”, 28-29 septembrie 2016. Rezumate ale comunicărilor. Ştiinţe juridice. Vol. I.* Chişinău: CEP USM, 2016, p. 14-17.
[73] Ibidem.
[74] Ibidem.

În 2017 a fost publicat un articol științific care îi are ca autori pe *S. Cernomoreț* și *D.M. Hortopan*.[75] Obiectul acestui studiu îl reprezintă latura subiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Ideile, formulate de acești autori, ne ajută să stabilim atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM. Astfel, în Secțiunea 4.1.1 a prezentei teze menționăm că în alin. (1) art. 264 CP RM legiuitorul nu a recurs la formulările de genul „încălcarea din imprudență a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport" sau „încălcarea intenționată a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport". Ca urmare, este posibil ca făptuitorul să manifeste nu doar imprudență, dar și intenție față de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM.

S. Cernomoreț și D.M. Hortopan se numără printre puținii teoreticieni care vorbesc despre motive în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „demonstrarea de îndrăzneală, grabă sau ignorarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport".[76]

În 2018, *I. Șevcenco* a publicat un articol științific în care sunt examinate elementele constitutive subiective ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[77]

Acest autor se raliază poziției, conform căreia la alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM sunt prevăzute patru infracțiuni distincte. De asemenea, I. Șevcenco afirmă că „latura subiectivă a infracţiunii specificate la alin. (1) la art. 264 CP RM se caracterizează prin intenţie sau imprudenţă faţă de fapta prejudiciabilă şi numai prin imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile".[78] În același timp, autorul dat lasă fără atenție examinarea semnelor secundare ale laturii subiective ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, limitându-se la următoarea constatare: „Motivul şi scopul nu au nici o importanţă la calificarea faptei dar trebuie să fie luate în considerare la individualizarea pedepsei penale".[79]

În ceea ce privește subiectul acestor infracțiuni, I. Șevcenco se rezumă la reproducerea opiniilor altor autori, fără a-și exprima propria sa poziție.

Analiza materialelor științifice, referitoare la răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care

---

[75] Cernomoreţ S., Hortopan D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.
[76] Ibidem.
[77] Șevcenco I. Latura subiectivă și subiectul infracțiunii prevăzute la art. 264 Cod penal. În: *Perspectivele şi Problemele Integrării în Spaţiul European al Cercetării şi Educaţiei, conferinţă ştiinţifică internaţională (2018; Cahul). Vol. I*. Cahul: US Cahul, 2018, p. 204-213.
[78] Ibidem.
[79] Ibidem.

conduce mijlocul de transport, publicate în Republica Moldova, se încheie cu examinarea tezei de doctor susținute în 2019 de către *I. Slisarenco*.[80]

În opinia acestui autor, obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova îl constituie relațiile sociale cu privire la „siguranţa traficului rutier în activitatea de circulaţie şi exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice şi accesibile publicului”[81]. Această părere nu poate fi susținută. Din art. 262, 263, 267, 268, 270-272 și 275 CP RM rezultă că obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale nu poate fi redus la relațiile sociale cu privire la securitatea traficului rutier sau cu privire la siguranţa traficului rutier în activitatea de circulaţie şi exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice şi accesibile publicului. O asemenea viziune ar reflecta trunchiat conținutul obiectului juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. Apropo, I. Slisarenco se contrazice, deoarece, în funcţie de categoria transportului la care se referă infracţiunile în domeniul transporturilor, distinge: a) infracţiuni contra siguranţei traficului rutier; b) infracţiuni contra siguranţei circulaţiei transportului feroviar, naval sau aerian; c) infracţiuni contra siguranţei circulaţiei transporturilor de natură mixtă.[82]

Totodată, I. Slisarenco menționează just că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, viaţa sau sănătatea persoanei sunt apărate în paralel cu alte valori sociale.[83] Pentru a fi corectă, 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

De asemenea, susținem părerea lui de I. Slisarenco, potrivit căreia „dacă drept rezultat al uneia şi aceleiaşi încălcări a regulilor de siguranţă a traficului rutier vor fi săvârşite din imprudenţă vătămarea sănătăţii a două sau mai multor persoane de gravitate diferită, ori vătămarea medie sau gravă a sănătăţii unei/unor persoane şi lipsirea de viaţă a altei/altor persoane, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs de

[80] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2019. 221 p.
[81] Ibidem, p. 104.
[82] Ibidem, p. 104.
[83] Ibidem, p. 59.

infracţiuni”.[84] Cu această ocazie, reiterăm: nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență fie vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul victimei. De asemenea, nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență decesul victimei. La fel, ar fi greșit să afirmăm că decesul unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane, ori că vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane.

1.2. Analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate peste hotare

Analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, publicate peste hotare, începe cu examinarea unei monografii elaborate de către *A.I. Korobeev*, care a apărut în 2003.[85]

A.I. Korobeev 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 tracţiune animală, cărucioarele pentru copii etc.”.[86] 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 circulaţiei rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport sunt încălcate mai ales intenţionat, iar faţă de urmările acestor încălcări făptuitorul manifestă imprudenţă (concretizată

[84] Ibidem, p. 139.
[85] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 p.
[86] Ibidem, p. 200-201.

în încredere exagerată sau neglijenţă)”.[87] 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.

De asemenea, atrage atenția următoarea părere a lui A.I. Korobeev, care se referă la infracțiunile de genul celor prevăzute la art. 264 CP RM: „Structura unor astfel de infracțiuni este a unui delict complex: o contravenție intenționată și o cauzare din imprudență a unor urmări prejudiciabile care conferă caracter infracțional acelei contravenții”.[88] Deci, săvârșirea de către aceeași persoană (aceleași persoane), în același timp, a faptelor, prevăzute la art. 228, 235-242 sau 243[1] 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.

În anul 2006 a fost susținută teza de doctor, avându-l ca autor pe *V.I. Neverov*.[89]

Potrivit opiniei acestui autor, „răspunderea penală se exclude dacă, în rezultatul încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, suferă prejudicii doar făptuitorul”.[90] Într-adevăr, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, autolezarea făptuitorului nu poate aduce atingere relațiilor sociale apărate de acest articol. Se aplică art. 353, 355 sau 372 CP RM în cazul în care, în prezența condițiilor stabilite de aceste articole, făptuitorul folosește mijlocul de transport pentru a se automutila. În astfel de cazuri nu este aplicabil art. 264 CP RM.

V.I. Neverov susține posibilitatea manifestării intenției sau a imprudenţei faţă de fapta de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport: „De exemplu, conducătorul mijlocului de transport, care a manifestat lipsă de atenție, nu a observat un indicator rutier sau semnalul semaforului, fapt care a determinat producerea unui accident de

---

[87] Ibidem, p. 135.
[88] Ibidem, p. 79.
[89] 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.
[90] Ibidem, p. 42.

circulație care s-a soldat cu urmări prejudiciabile. În cazul dat, subiectul comite fapta din imprudență și manifestă imprudență față de urmările survenite. Atunci însă când conducătorul mijlocului de transport traversează intenționat o intersecție, deși semaforul îi interzice aceasta, cauzându-se din imprudență anumite urmări prejudiciabile, vom fi în prezența așa numitei forme de vinovăție „intenționat-imprudente".[91] În Secțiunea 4.1.1 a tezei de față vom prezenta argumente cu privire la manifestarea intenției sau a imprudenței față de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM.

În 2008 a fost publicat un articol științific, elaborat de către *Gh. Alecu*.[92]

Gh. Alecu admite posibilitatea existenței unor situaţii când făptuitorul poate să nu-şi dea seama că se află în stare de ebrietate: „Din cazuistica bogată amintim intoxicaţiile accidentale cu alcoolul, existând în anumite medii industriale, ingerarea în scop terapeutic a unor substanţe volatile de origine medicamentoasă (canforul, unele zaharuri cu funcţie alcoolică, neuroleptice etc.), dar şi 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 intoxicaţiei alcoolice, dar care, în urma prelevării de probe biologice, a constatat lipsa alcoolului în sânge şi prezenţa COHb în proporţii de 28%".[93] 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.

De asemenea, prezintă interes o altă opinie exprimată de Gh. Alecu: „Utilizarea aerului expirat pentru determinări cantitative ale alcoolemiei întâmpină dificultăţi sub aspect probator datorită mai multor aspecte. Rezultatele obţinute prin această metodă de determinare pot să nu fie concludente, deoarece proporţia de aer alveolar din aerul expirat este variabilă în funcţie de profunzimea expiraţiei (fiind în medie de 2/3) sau de factorii fiziologici individuali ai subiectului testat, iar modificările de ventilaţie sau temperatură îngreunează, de asemenea, o apreciere corectă [...]. Studii de specialitate au arătat că, deşi determinarea electro-chimică a concentraţiei alcoolului din aerul expirat reprezintă o metodă utilă de determinare a intoxicaţiei alcoolice, rezultatele determinării prezintă o plajă de nesiguranţă în jurul valorilor cuprinse între 0,99-

[91] 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, 2007, p. 104. 243 p.
[92] Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracţiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier. În: *Revista Naţională de Drept*, 2008, nr. 4, p. 68-70.
[93] Ibidem.

1,40‰ [...]”.[94] 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 şi naturii ei. Prin testare alcoolscopică se stabilește concentraţia de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentraţia de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentraţie de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate.

În 2008 *A.A. Siomin* a publicat un articol științific care prezintă interes pentru prezenta teză.[95]

Acest autor afirmă: „Conducerea are loc indiferent dacă mijlocul de transport se deplasează autonom sau mișcarea acestuia se datorează remorcării. Prezența unei persoane pe scaunul conducătorului mijlocului de transport nu reprezintă conducere a mijlocului de transport. Totuși, în prezența unor temeiuri suficiente (motorul pornit, încercarea de demarare etc.), fapta poate fi considerată conducere a mijlocului de transport”.[96] Această interpretare înlesnește stabilirea în Subcapitolul 3.1 al tezei de față a faptului că conducerea mijlocului de transport presupune nu doar ipoteza în care mijlocul de transport se află în mișcare, în dinamică, ci și ipoteza în care mijlocul de transport se află în poziție statică.

În alt context, A.A. Siomin menționează: „Toate acțiunile, care, deși sunt legate de utilizarea unui mijloc de transport, nu afectează direct siguranța rutieră (de exemplu, efectuarea lucrărilor de recoltare, de construcție, de încărcare și de descărcare), în prezența urmărilor prejudiciabile, necesită calificare în baza articolelor care prevăd răspunderea pentru infracțiunile privind încălcarea regulilor de protecție a muncii, pentru infracțiunile contra vieții, sănătății, proprietății etc.”.[97] Suntem de acord cu această idee, astfel încât în Subcapitolul 3.1 al tezei de față concluzionăm: reparația mijlocului de transport, încărcarea sau descărcarea încărcăturilor, efectuarea lucrărilor de construcţie, miniere, silvice, agricole etc. nu presupune transportarea de mărfuri sau de pasageri, deci nu poate fi considerată exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În asemenea cazuri, este aplicabil nu art. 264 CP RM, dar art. 149, 157, 183, 300 sau altele din Codul penal.

Din 2010 datează autoreferatul tezei de doctor susținute de către *A.I. Saharciuk*.[98]

Referitor la legătura de cauzalitate în ipoteza infracțiunilor în domeniul transporturilor, acest autor afirmă: „Conceptul de *conditio sine qua non* aplicat în practică este criticabil. [...]

---

[94] Ibidem.
[95] Сёмин А.А. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. În: *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*, 2008, № 2, p. 101-106.
[96] Ibidem.
[97] Ibidem.
[98] Сахарчук А.И. *Уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств в Республике Беларусь* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Минск, 2010. 26 p.

Este necesară adoptarea unei dispoziții legale care să permită luarea în considerare a comportamentului ilegal al victimelor la provocarea din imprudență a urmărilor prejudiciabile”.[99] Într-adevăr, dacă doar unul din participanții la trafic implicați în accidentul rutier a încălcat cu vinovăție regulile prevăzute de RCR sau de alte acte normative în materie, lipsesc temeiurile de a se vorbi despre vinovăția altor participanți la trafic. Dacă fapta săvârșită cu vinovăție a unuia din participanții la trafic implicați în accidentul rutier nu se află în legătură cauzală cu una din urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, acestui participant la trafic nu-i poate fi imputat art. 264 sau 269 CP RM. Răspunderea îi poate fi aplicată în baza alin. (1) art. 264^1 CP RM sau art. 228, 235-245 CCo RM.

Nu putem neglija următoarea părere a lui A.I. Saharciuk: „O atenție deosebită trebuie acordată situațiilor în care conducătorul mijlocului de transport acționează cu intenție indirectă în raport cu urmările prejudiciabile. Ignorarea posibilei prezențe a intenției în cele săvârșite și concentrarea pe calificarea majorității absolute a încălcărilor regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au cauzat urmări prejudiciabile, în baza art. 317 din Codul penal al Republicii Belarus (care corespunde cu art. 264 CP RM – *n.a.*), nu contribuie la realizarea scopului de prevenție al legii penale”.[100] Această opinie ne ajută să constatăm, în Subcapitolul 3.1 al tezei de față, că participantul la cursele ilegale poate să manifeste intenție față de urmările prejudiciabile ce se pot produce. Dacă în rezultatul săvârșirii infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264^2 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. 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 2011 a fost publicată monografia al cărei autor este *N.I. Pikurov*.[101]

Conform opiniei acestui autor, „nu sunt supuse înmatriculării sau înregistrării de stat acele mijloace de transport ale căror construcție sau modificări aduse construcției nu îndeplinesc cerințele normelor, reglementărilor și standardelor în vigoare în Federația Rusă în domeniul siguranței rutiere. În același timp, interzicerea exploatării unor astfel de mijloace de transport nu înseamnă că acestea nu sunt avute în vedere în art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 CP RM – *n.a.*). Nerespectarea standardelor stabilite înseamnă doar că utilizarea unor astfel de mijloace de transport reprezintă o încălcare a regulilor *sui generis*, care este luată în considerare la calificarea unei infracțiuni în domeniul transporturilor ca încălcare a

[99] Ibidem, p. 10-11.
[100] Ibidem, p. 13.
[101] Пикуров Н.И. *Квалификация транспортных преступлений*. Москва: РАП, 2011. 168 p.

regulilor de exploatare a mijloacelor de transport”.[102] Opinia lui N.I. Pikurov este judicioasă. Anume de aceea trebuie să constatăm că textul „şi este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport”, utilizat în definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 (care, la moment, reprezintă o interpretare oficială a art. 132 CP RM), restrânge în mod nejustificat sfera de aplicare a acestui articol.

În alt context, N.I. Pikurov arată: „Atitudinea psihică față de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport este absorbită de vinovăție în sensul dreptului penal. În pofida acestui fapt, atitudinea dată nu-și pierde semnificația și, în anumite situații, are un impact direct asupra vinovăției în ansamblu”[103]. Într-adevăr, în lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă ar trebui să atragă răspundere contravențională. Cu alte cuvinte, de felul său, încălcarea unor reguli, care sunt stabilite de norme din afara legislației penale, atrage nu răspundere penală, dar răspundere contravențională. Despre răspundere penală se poate vorbi numai atunci când încălcarea regulilor respective se soldează cu producerea unor urmări prejudiciabile.

În 2011 a apărut articolul științific elaborat de *S. Brădiceanu*.[104]

Acest studiu prezintă o anumită valoare sub aspectul problemei păstrării odată cu trecerea timpului, în ipoteza comiterii infracțiunii în stare de ebrietate, a proprietăţilor probei biologice prelevate de la persoana care a condus mijlocul de transport în momentul săvârșirii infracțiunii. Cercetarea, efectuată de S. Brădiceanu, contribuie, într-o măsură anumită, la formularea în Subcapitolul 5.2 al tezei de față a următoarei concluzii: chiar dacă stabilirea stării de ebrietate se face *post-factum* (adică după săvârșirea uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM), starea de ebrietate trebuie stabilită cu referire la momentul săvârșirii uneia dintre aceste infracțiuni.

În 2012 a fost publicat articolul științific elaborat de *S.V. Babanin*.[105]

Acest autor înțelege prin „securitatea circulației rutiere” „o astfel de activitate a participanților la trafic în timpul deplasării mijloacelor de transport sau al pregătirii acestora pentru deplasare, care face imposibilă cauzarea de prejudicii vieții sau sănătății persoanei ori a prejudiciilor patrimoniale în rezultatul îndeplinirii necorespunzătoare a regulilor care se aplică în

[102] Ibidem, p. 48.
[103] Ibidem, p. 222.
[104] Brădiceanu S. Există limită în timp în analiza probelor biologice pentru determinarea alcoolemiei? În: *Pro Lege*, 2011, nr. 1, p. 78-88.
[105] Бабанін С.В. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил. În: *Право і суспільство*, 2012, № 6, p. 137-141.

domeniul transportului”.[106] Opinia dată are tangențe cu definiția noțiunii „siguranța traficului rutier” din Legea nr. 131/2007. Amintim că sintagma «дорожное движение» („împrumutată” din Legea federală a Federației Ruse nr. 196-ФЗ/1995) a fost tradusă ca „trafic rutier” în Legea nr. 131/2007, deși putea fi tradusă ca „circulație rutieră”. Ținând cont de toate acestea și având în vedere conținutul dispoziției art. 264 CP RM, considerăm că securitatea circulației rutiere (privită drept componentă a valorii sociale apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) se exprimă în starea de lucruri condiționată de conducerea mijloacelor de transport, care asigură protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere ce presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane.

După părerea lui S.V. Babanin, prin „securitatea exploatării mijloacelor de transport” trebuie de înțeles „o astfel de utilizare sau asigurare a posibilității de utilizare de către alte persoane a mijloacelor de transport după destinație (cu excepția deplasării), care exclude cauzarea de prejudicii vieții sau sănătății persoanei sau de prejudicii patrimoniale ca urmare a îndeplinirii corespunzătoare a regulilor care se aplică în domeniul transportului, precum și a regulilor, normelor și standardelor de fabricare, reutilare și reparare a mijloacelor de transport”.[107] Ajustarea acestui punct de vedere la dispoziția art. 264 CP RM ne ajută să afirmăm că securitatea exploatării mijloacelor de transport (privită drept componentă a valorii sociale apărate în principal 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 protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane.

M. Buzea a elaborat un articol științific care a fost publicat în 2012.[108]

Între altele, acest autor menționează: „Numai în ceea ce priveşte intervalul de timp pe care raportul de expertiză îl are în vedere la calcul retroactiv al alcoolemiei, calculat din momentul ingestiei băuturilor alcoolice şi până la atingerea alcoolemiei maxime, se constată că studiile de medicină legală aduc în discuţie valori diferite, întrucât plenitudinea stomacului determină atingerea valorii maxime a alcoolemiei la 20-30 de minute pe stomacul gol şi la 1-2 ore pe stomacul cu conţinut alimentar, astfel încât este evident necesară stabilirea concretă şi motivată a

[106] Ibidem.
[107] Ibidem.
[108] Buzea M. Aprecierea valorii probante a expertizei medico-legale de calcul retroactiv al alcoolemiei. În: *Pro Lege*, 2012, nr. 2, p. 88-95.

unui anume interval de timp, avut în vedere la formula aplicată pentru calculul retroactiv al alcoolemiei”.[109] Această constatare este importantă, dacă luăm în calcul recomandarea din pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 este conturat un alt aspect care ține de stabilirea stării de ebrietate: „În toate cazurile, instanţa va clarifica temeinicia actelor, ce confirmă existenţa stării de ebrietate a şoferului, *în momentul săvârşirii accidentului rutier* (evid. ns.). Așadar, starea de ebrietate trebuie să existe în momentul săvârșirii uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Acesta este momentul relevant, nu momentul care precede sau care succede comiterea uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM.

Din 2016 datează teza de doctor susținută de *M.V. Muhortova*.[110]

Acest autor susține posibilitatea manifestării imprudenţei faţă de fapta de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. În context, M.V. Muhortova prezintă exemple care se referă la încălcarea cu încredere exagerată și, respectiv, din neglijență a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport: „De exemplu, conducătorul mijlocului de transport conștientizează că depășește viteza de circulație, își dă seama de pericolul producerii urmărilor prejudiciabile, însă acordă prioritate intereselor și dorințelor sale (de a reduce durata deplasării) și contează pe experiența, stagiul, reacția sa, sperând ușuratic să evite urmările prejudiciabile (încrederea exagerată). În același timp, nu este exclus ca regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie încălcate din neglijență. Să admitem că un șofer de cursă lungă a adormit la volan: sesizând starea de oboseală generală a organismului, acesta trebuia să se oprească pentru a dormi, prevăzând că organismul va reacționa astfel la surmenajul apărut”.[111] Aceste exemple ne ajută să stabilim circumstanțele în care făptuitorul manifestă imprudență în raport cu fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM.

În alt context, în literatura de specialitate există o poziție, conform căreia faptele, săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate), sunt fapte săvârșite fără vinovăție. În acest sens, M.V. Muhortova consideră că „săvârșirea faptei fără vinovăție este ipoteza generală în raport cu ipoteza de extremă necesitate. [...] În cazul încălcării unor reguli speciale, lipsa caracterului penal al faptei presupune, în mod

[109] Ibidem.
[110] 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.
[111] Ibidem, p. 149.

logic, lipsa trăsăturilor infracțiunii, inclusiv – lipsa vinovăției”.[112] În teoria dreptului penal există o poziție diferită de cea a lui M.V. Muhortova. Conform acestei a doua poziții, faptele, săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate), sunt fapte săvârșite cu vinovăție. Considerăm întemeiată această din urmă opinie. Or, în conformitate cu alin. (1) art. 14 CP RM, caracterul prejudiciabil al faptei, prevederea faptei de legea penală și pasibilitatea faptei de pedeapsă penală sunt trăsături ale infracțiunii, care sunt diferite de cea de-a patra trăsătură a infracțiunii – săvârșirea faptei cu vinovăție.

În alt context, M.V. Muhortova operează cu noțiunea de responsabilitate specială (profesională), care presupune „capacitatea persoanei de a exercita anumite funcții profesionale și de a preveni producerea unor urmări grave în condiții extreme”.[113] Conducerea mijlocului de transport nu întotdeauna reprezintă o profesie. În acest caz trebuie să vorbim mai degrabă despre o activitate ocupațională. În cazul subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care deține permis de conducere, responsabilitatea specială (ocupațională) rezultă din dispoziția de la lit. b) pct. 13 al Hotărârii Guvernului nr. 1452/2007: „Persoana care solicită examinarea în vederea obţinerii permisului de conducere trebuie să îndeplinească următoarele condiţii [...] să fie aptă din punct de vedere psihofiziologic și intelectual pentru a conduce autovehicule pe drumurile publice”. Este justificat ca aceeași aptitudine ocupațională să o aibă subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, care nu deține permis de conducere.

În 2016 au fost publicate două articole științifice, avându-l ca autor pe *T.-C. Medeanu*.

În ambele sale articole, acest autor se referă la concurența dintre încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și alte cauze sau condiții care complică stabilirea legăturii de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Din punctul de vedere al lui T.-C. Medeanu, exprimat în unul dintre articolele sale științifice, nu rezultă clar cum trebuie stabilită legătura de cauzalitate într-o asemenea situație: „Între accidentul de circulație și rezultatul produs există legătură de cauzalitate chiar dacă la producerea rezultatului ar concura și alte cauze concomitente sau ulterioare, cum ar fi culpa medicului ori pasivitatea victimei în finalizarea tratamentului de recuperare”.[114] Altă opinie a aceluiași autor, exprimată în celălalt articol științific, aduce mai multă claritate: „Raportul de cauzalitate sub aspect juridic se poate stabili prin utilizarea unor concepte logice din examinarea cărora se poate deduce importanţa lor în survenirea rezultatului. Delimitarea cauzei de condiţiile favorizante se poate realiza numai prin aprecierea rolului fiecărei acţiuni umane şi a unor împrejurări de altă

[112] Ibidem, p. 188.
[113] Ibidem, p. 127.
[114] Medeanu T.-C. Erori în stabilirea raportului de cauzalitate într-un accident de circulație. În: *Dreptul*, 2016, nr. 5, p. 165-171.

natură. În această operaţiune trebuie să se ţină seama de fapta care a determinat concretizarea rezultatului sancţionat de norma juridică penală, aspect care se axează pe imputarea obiectivă şi neechivocă a consecinţei faptei penale".[115] Distingerea cauzei necesare de condițiile favorizante, în corespundere cu criteriile propuse de T.-C. Medeanu, este luată în considerare în practica judiciară din Republica Moldova. În Subcapitolul 3.3 al tezei de față prezentăm astfel de exemple.

Din 2017 datează articolul științific elaborat de *V.O. Gapcici*.[116]

În opinia acestui autor, „în legea penală, încălcarea regulilor de securitate a circulației (art. 286 din Codul penal al Ucrainei) și lăsarea în primejdie (art. 135 din Codul penal al Ucrainei) sunt, în general, clar delimitate. Au același conținut doar obiectul juridic secundar al infracțiunii, prevăzute la alin. 2 art. 286 din Codul penal al Ucrainei, și obiectul juridic principal al infracțiunii prevăzute la art. 135 din Codul penal al Ucrainei. Este evident că accidentul rutier și părăsirea locului accidentului rutier se află în același plan de cauzalitate".[117] Această opinie poate duce la interpretări eronate, deoarece lăsarea în primejdie (art. 163 CP RM) nu poate fi confundată cu părăsirea locului accidentului rutier (art. 266 CP RM). Suntem de acord cu V. Stati, care afirmă: „Conducătorul mijlocului de transport, care după săvârşirea accidentului rutier a părăsit persoana accidentată în pericol pentru viaţă, poartă răspundere conform art. 163, alin. (3) sau (5) art. 264 şi art. 266 CP RM. Se va aplica art. 163 CP RM, în cazul în care subiectul este cel care pune victima într-o situaţie periculoasă pentru viaţă (prin comiterea accidentului rutier), după care o lasă cu bună-ştiinţă fără ajutor. Dimpotrivă, se va aplica art. 162 CP RM, în cazul în care subiectul este cel care nu acordă ajutor victimei. Însă nu el a provocat accidentul rutier. Nu el a pus victima într-o situaţie periculoasă pentru viaţă. Dacă decesul victimei s-a produs imediat, ca urmare a accidentului rutier, iar făptuitorul este conştient de aceasta, nu i se va aplica răspunderea conform art. 163 CP RM. Însă aceasta nu poate afecta cu nimic oportunitatea aplicării art. 266 CP RM".[118] Această părere rezultă din distingerea obligațiilor care îi revin făptuitorului: 1) obligaţia de a anunţa despre accident poliţia şi de a rămâne pe loc până la sosirea lucrătorilor de poliţie (lit. g) alin. (1) pct. 12 al RCR) îi revine subiectului infracțiunii prevăzute la art. 266 CP RM; 2) obligaţia de a acorda primul ajutor (lit.c) alin. (1) pct. 12 al RCR) îi revine subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 162 sau 163 CP RM.

---

[115] Idem. Raportul de cauzalitate în accidentele de circulaţie. În: *Analele Universității de Vest din Timișoara – Seria Drept*, 2016, nr. 1, p. 63-72.

[116] Гапчич В.О. Окремі аспекти кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України). Ін: *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*, 2017, Вип. 3, p. 123-130.

[117] Ibidem.

[118] Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.

Din 2018 datează teza de doctor în drept susținută de *G.Ș. Aiupova*.[119]

După părerea acesteia, „starea de siguranță a traficului depinde de gradul de protecție împotriva accidentelor şi consecinţelor acestora nu doar a participanților la traficul rutier, ci și a altor persoane împotriva accidentelor de trafic și a consecințelor acestora”.[120] Într-adevăr, art. 264 CP RM apără viața sau sănătatea nu doar a participanților la trafic, ci și a altor persoane. Altfel spus, dacă ținem cont de faptul că art. 264 CP RM face referire atât la Legea nr. 131/2007, cât și la Regulamentul circulației rutiere, ar reieși că noțiunea de siguranță a traficului s-ar referi nu numai la participanții la traficul rutier, ci și la alte persoane. Or, victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate fi persoana care nu participă la traficul rutier.

Cât privește subiectul acestor infracțiuni, lucrurile diferă. În context, G.Ș. Aiupova afirmă just că mecanismul de lezare a obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse este legat exclusiv de încălcarea anumitor reguli de către persoana care conduce mijlocul de transport.[121] O astfel de părere este conformă cu teza, potrivit căreia obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor.

În legătură cu infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, G.Ș. Aiupova susține: „Subiectul infracțiunii nu influențează asupra mijlocului de transport, ci îl folosește în scopul efectuării circulației rutiere. O astfel de circulație nu poate fi considerată ca fiind sigură, deoarece periclitează obiectul juridic special al infracțiunii. [...] Atingerea adusă relațiilor sociale este adusă cu ajutorul mijlocului de transport. Ca urmare a acestui fapt, mijlocul de transport trebuie considerat mijloc de săvârșire a infracțiunii, dar nu obiect material al infracțiunii”.[122] În art. 264 CP RM se prevede că făptuitorul conduce mijlocul de transport. Activitatea de conducere a mijlocului de transport este o activitate intenționată. În afară de aceasta, fapta prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, prevăzută de art. 264 CP RM, poate, în unele cazuri, să fie săvârșită cu intenție. În astfel de cazuri, mijlocul de transport reprezintă, fără doar și poate, mijlocul de săvârșire a infracțiunii.

---

[119] 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.
[120] Ibidem, p. 68.
[121] Ibidem, p. 68.
[122] Ibidem, p. 72, 74.

În 2018 a fost publicat articolul științific elaborat de *A.O. Danilevski*.[123]

Între altele, acest teoretician menționează: „Urmările prejudiciabile reprezintă factorul „criminalizator" pentru infracțiunile prevăzute la art. 286 din Codul penal al Ucrainei, iar atitudinea făptuitorului față de aceste urmări poate fi doar imprudentă. Rezultă că, în ansamblu, infracțiunile prevăzute la art. 286 din Codul penal al Ucrainei, trebuie considerate săvârșite din imprudență".[124] În ce privește infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, acestea includ o singură urmare prejudiciabilă, față de care făptuitorul manifestă imprudență. Este de la sine înțeles că, în esență, infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență. Dacă ele ar fi considerate în esență infracțiuni intenționate, atunci gradul de pericol social al acestor infracțiuni ar fi redus la gradul de pericol social al faptelor prevăzute de art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM. Aceasta ar fi incorect, întrucât urmările prejudiciabile prevăzute de art. 149 și 157 CP RM reprezintă factorul „criminalizator" pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. Considerarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM ca fiind infracțiuni săvârșite în esență din imprudență contează sub aspectul posibilității aplicării lit. b) alin. (5) art. 34, alin. (2) art. 72, alin. (1) art. 90, alin. (7) art. 90^1, lit. b) sau c) alin. (8) art. 91 CP RM. Condiția aplicării acestor norme din partea generală a Codului penal este săvârșirea infracțiunii din imprudență.

Încheiem analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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*.[125]

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,

[123] Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. În: *Правовий часопис Донбасу*, 2018, № 2, p. 142-149.
[124] Ibidem.
[125] 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.

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”.[126] 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 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.

1.3. Concluzii la Capitolul 1

În legătură cu analiza materialelor științifice privind răspunderea penală pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, se impun următoarele concluzii:

1) la soluţionarea problemelor, identificate în procesul de investigare a infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, un rol deosebit îndeplinesc lucrările elaborate de: 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. Ţurcan (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 (Federaţia Rusă); A.I. Saharciuk, A.A. Siomin (Republica Belarus);

2) materialele ştiinţifice la tema tezei se disting prin abordări exegetice, dogmatice şi critice, însă axa conceptuală a acestora este uneori divergentă. Există contradicții referitoare la: a) numărul de infracțiuni prevăzute de art. 264 CP RM; b) conținutul obiectului juridic generic și al obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la acest articol; c) atitudinea psihică faţă de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM; d) posibilitatea existenței motivului în cazul infracțiunilor prevăzute la la acest articol; e) oportunitatea includerii locului de săvârşire a infracţiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, în lista de semne constitutive obligatorii ale acestor infracțiuni etc.;

[126] Ibidem.

3) opiniile acestor doctrinari au contribuit la formularea unor concluzii privind răspunderea pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM: a) integritatea patrimoniului, integritatea bunurilor și proprietatea nu pot reprezenta valorile sociale vătămate în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM; b) 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; c) fapta prejudiciabilă, prevăzută la art. 264 CP RM, poate fi comisă cu intenție sau din imprudență; d) doar 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; e) locul de săvârșire a infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie să îndeplinească trei condiții: i) în acest loc acționează actele normative la care face referire art. 264 CP RM; ii) aceste acte normative conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; iii) aceste reguli sunt încălcate de către subiect; f) starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Prin testare alcoolscopică se stabilește concentraţia de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentraţia de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentraţie de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate etc.;

4) ca rezultat al analizei comparative a situaţiei existente în domeniu, putem formula următoarea *problemă de cercetare*: elaborarea cadrului conceptual de identificare a elementelor constitutive ale infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei 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;

5) *direcţiile de soluţionare a problemei de cercetare* sunt orientate spre: a) argumentarea faptului că, la alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, se prevede răspunderea pentru infracțiuni distincte; b) stabilirea atitudinii psihice faţă de fapta prejudiciabilă prevăzută la acest articol; c) decelarea posibilității existenței motivului în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; d) stabilirea ipotezei în care infracțiunile analizate presupun etapa de tentativă; e) 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; f) stabilirea oportunității prezenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în art. 264 CP RM etc.;

6) *scopul* tezei constă în efectuarea unei cercetări temeinice a răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, în examinarea şi soluţionarea problemelor ce caracterizează interpretarea și aplicarea acestui articol, precum și în identificarea carenţelor ce afectează calitatea art. 264 CP RM, cu formularea de propuneri *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului reglementar în materie;

7) în vederea realizării scopului propus, am trasat următoarele *obiective*:

– analiza opiniilor doctrinare privind răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;

– examinarea din perspectiva dreptului penal a elementelor constitutive ale infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, precum şi a circumstanţei agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) ale acestui articol;

– utilizarea normelor extrapenale, care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei 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 şi normele extrapenale de referinţă;

– analiza comparativă a reglementărilor penale din legislaţiile unor state străine, care stabilesc răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport;

– delimitarea infracţiunilor 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;

– evidenţierea carenţelor admise de către legiuitor în dispozițiile art. 264 CP RM;

– determinarea deficiențelor ce caracterizează Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999[127];

– formularea propunerilor *de lege ferenda* menite să contribuie la perfecționarea cadrului normativ în materie.

---

[127] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

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

2.1. Obiectul juridic al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Infracțiunea aduce atingere obiectului infracțiunii. Pentru ca o faptă să fie considerată infracțiune, este necesar ca această faptă să aducă atingere obiectului infracțiunii. Obiectul infracțiunii este apărat de legea penală împotriva infracțiunii. Astfel, se poate afirma că obiectul infracțiunii este opusul infracțiunii.

Obiectul infracțiunii nu reprezintă o abstracție lipsită de conținut. Pentru a răspunde necesităților de ordin practic ale dreptului penal, obiectul infracțiunii trebuie să aibă un anumit conținut. Un asemenea conținut trebuie să-i permită celui abilitat cu aplicarea legii penale să delimiteze faptele penale de faptele lipsite de relevanță penală, precum și să diferențieze infracțiunile între ele.

Din dispoziția de la lit. n) alin. (3) art. 72 al Constituției Republicii Moldova[128], rezultă că legea penală reglementează, printre altele, infracțiunile. În acest mod își găsește realizarea mecanismul despre care vorbește L.M. Stănilă: „Raportul juridic penal reprezintă norma juridică penală în acţiune, norma juridică – și deci și norma juridică penală – găsindu-și realizarea doar în raportul social juridic”[129]. Ca și oricare alt raport juridic, raportul juridic penal este un „raport valoric (evaluează un comportament social, prin aceea că exprimă importanţa unor valori sociale ocrotite de lege)”[130]. Așadar, odată ce legea penală reglementează raporturile juridice penale, este logic să presupunem că obiectul infracțiunii îl constituie relațiile sociale cu privire la anumite valori sociale ocrotite de legea penală.

În opinia lui S. Brînza, „structural, relaţiile sociale presupun trei elemente: 1) subiecte, 2) conţinut şi 3) obiect”[131]. Dintre aceste trei elemente, cel mai important rol îi revine obiectului. Or, așa cum susține E.A. Drojjina, „Valoarea [...] ca obiect al relației sociale reprezintă un fel de element „nuanțator” al acesteia. Prin urmare, ținând cont în principal de acest element al relației sociale, se realizează clasificarea infracțiunilor în partea specială a legii penale”[132].

---

[128] Constituția Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 1994, nr. 1.
[129] Stănilă L.M. *Răspunderea penală a persoanei fizice*. Bucuresti: Hamangiu, 2012, p. 6. 649 p.
[130] Popa N. *Teoria generală a dreptului*. Bucureşti: Actami, 1996, p. 283. 334 p.
[131] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 58. 675 p.
[132] Дрожжина Е.А. *Общественная безопасность как объект преступления* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2015, p. 18. 27 p.

În alin. (1) art. 2 CP RM este stabilit scopul legii penale: „Legea penală apără, împotriva infracţiunilor, persoana, drepturile şi libertăţile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituţională, suveranitatea, independenţa şi integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea şi securitatea omenirii, precum şi întreaga ordine de drept”. Așadar, apărarea ordinii de drept împotriva infracțiunilor constituie rezultatul scontat spre care este orientată legea penală.

2.1.1. Obiectul juridic suprageneric, obiectul juridic generic și obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

În alin. (1) art. 2 CP RM, domeniul transporturilor nu este expres menționat printre componentele ordinii de drept. Însă, din denumirea Capitolului XII al părții speciale a Codului penal – „Infracţiuni în domeniul transporturilor” – rezultă că acest domeniu este indispensabil în procesul de apărare a ordinii de drept. De fapt, domeniul transporturilor este una dintre cele optsprezece componente ale ordinii de drept, corespunzător numărului de capitole din partea specială a Codului penal al Republicii Moldova. În acest sens, S. Botnaru postulează: „Obiectul juridic generic (de grup) este tocmai criteriul care a servit la clasificarea infracțiunilor din partea specială a Codului penal. Toate infracțiunile prevăzute de Codul penal sunt grupate, în raport cu obiectul lor generic, în 18 categorii, cuprinse, fiecare în parte, într-un capitol separat din partea specială a Codului penal [...]”[133].

Remarcăm o situație asemănătoare în legile penale ale altor state. Reieșind din denumirea capitolului sau titlului corespunzător ori a secțiunii corespunzătoare din legea penală străină, într-o astfel de situație, obiectul juridic generic al infracțiunii este format din relațiile sociale cu privire la: domeniul transportului şi al comunicaţiilor (Republica Bulgaria)[134]; domeniul rutier (Republica Estonia)[135]; traficul rutier (Republica Finlanda)[136]; securitatea în transporturi (Republica Polonă)[137]; securitatea circulației și a exploatării transportului (Federația Rusă, Ucraina)[138]; siguranţa traficului (Republica Croaţia, Republica Lituania, Regatul Spaniei)[139];

---

[133] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. 1*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2012. 327 p.
[134] *Codul penal al Republicii Bulgaria*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Bulgaria-RO.html
[135] *Codul penal al Republicii Estonia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Estonia-RO.html
[136] *Codul penal al Republicii Finlanda*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Finlanda-RO.html
[137] *Codul penal al Republicii Polone*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Polonia-RO.html
[138] *Уголовный кодекс Российской Федерации*. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25; Кримінальний кодекс України. În: *Відомості Верховної Ради України*, 2001, № 25-26.
[139] *Codul penal al Republicii Croaţia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Croatia-RO.html; *Codul penal al Republicii Lituania*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Lituania-RO.html; *Codul penal al Regatului Spaniei*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Spania-RO.html

siguranţa rutieră (Republica Letonia)[140]; siguranţa circulaţiei pe drumurile publice (România, Republica Slovenia)[141]; siguranţa transporturilor, a comunicaţiilor telefonice şi a serviciilor de utilitate publică (Grecia)[142]; siguranţa comunicaţiilor (Republica Portugheză)[143]; siguranţa publică (Republica Federală Germania)[144]; viața persoanei (Republica Franceză)[145]; viața și integritatea individuală (Republica Italia)[146]. Din această listă de valori sociale fundamentale ar rezulta că în legea penală a Republicii Moldova este promovată o concepție similară într-o anumită măsură doar cu concepțiile promovate în legile penale ale Republicii Bulgaria și Republicii Estonia.

Cu toate acestea, după cum rezultă din poziția susținută cvasiunanim în literatura de specialitate autohtonă, se poate afirma că în legea penală a Republicii Moldova este promovată o concepție similară într-o anumită măsură și cu concepțiile promovate în legile penale ale Republicii Polone, Federației Ruse, Ucrainei, Republicii Croaţia, Republicii Lituania, Regatului Spaniei, Republicii Letonia, României, Republicii Slovenia, Greciei etc. „În denumirile de capitole, de titluri sau de secțiuni corespunzătoare din legile penale ale acestor state se folosesc termenii „securitate” sau „siguranță”.”[147]

Astfel, în doctrina penală autohtonă sunt exprimate opinii, potrivit cărora obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova îl constituie relațiile sociale cu privire la: securitatea în transport (S. Brînza și V. Stati)[148]; securitatea circulației sau a exploatării mijloacelor de transport: feroviar, naval, aerian, rutier (I. Țurcan)[149]; securitatea circulației sau exploatării tuturor tipurilor de transport (Șt. Stamatin)[150]; securitatea circulației sau a exploatării transporturilor (A. Borodac)[151]; securitatea publică în funcționarea transportului feroviar, naval, aerian și rutier (L. Gîrla și I.

---

[140] *Codul penal al Republicii Letonia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Letonia-RO.html
[141] *Codul penal al României*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Romania-RO.html; *Codul penal al Republicii Slovenia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Slovenia-RO.html
[142] *Codul penal al Greciei*. Disponibil: http://codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Grecia-RO.html
[143] *Codul penal al Republicii Portugheze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Portugalia-RO.html
[144] *Codul penal al Republicii Federale Germania*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Germania-RO.html
[145] *Codul penal al Republicii Franceze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Franta-RO.html
[146] *Codul penal al Republicii Italia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Italia-RO.html
[147] 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.
[148] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 403. 1300 p.
[149] Brînza S., Ulianovschi X. Stati V. et al. *Drept penal. Partea Specială*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 505. 804 p.
[150] *Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Часть* / Под ред. В. Бужора, В. Гуцуляка. Disponibil: https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-kommentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast
[151] Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2004, p. 372. 622 p.

Tabarcea)[152]; securitatea traficului rutier (V. Budeci)[153]; siguranţa traficului rutier în activitatea de circulaţie şi exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice şi accesibile publicului (I. Slisarenco)[154].

Reieșind din faptul că obiectul juridic generic trebuie să fie comun pentru toate infracțiunile dintr-un anumit grup, considerăm întemeiate opiniile exprimate de către S. Brînza, V. Stati, I. Țurcan, Șt. Stamatin și A. Borodac. Părerea exprimată de L. Gîrla și I. Tabarcea se întemeiază pe prevederile legii penale ruse, nu pe prevederile legii penale autohtone. 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, apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale, este de același nivel cu valoarea socială fundamentală apărată împotriva infracțiunilor prevăzute în Capitolul XIII „Infracţiuni contra securităţii publice şi a ordinii publice" din partea specială. Nu se poate afirma că aceste valori sociale s-ar afla într-un raport de tip „parte-întreg".

Nu pot fi susținute nici opiniile expuse de V. Budeci și I. Slisarenco. Din art. 262, 263, 267, 268, 270-272 și 275 CP RM rezultă că obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale nu poate fi redus la relațiile sociale cu privire la securitatea traficului rutier sau cu privire la siguranţa traficului rutier în activitatea de circulaţie şi exploatare a tuturor vehiculelor care sunt antrenate în traficul rutier, pe drumurile publice şi accesibile publicului. O asemenea viziune ar reflecta trunchiat conținutul obiectului juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova.

Apropo, I. Slisarenco se contrazice, deoarece, în funcţie de categoria transportului la care se referă infracţiunile în domeniul transporturilor, distinge: a) infracţiuni contra siguranţei traficului rutier; b) infracţiuni contra siguranţei circulaţiei transportului feroviar, naval sau aerian; c) infracţiuni contra siguranţei circulaţiei transporturilor de natură mixtă.[155]

Sunt lipsite de orizont acele interpretări doctrinare care reduc obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute de Capitolul XII al părții speciale a Codului penal la relațiile sociale cu privire la securitatea: mijloacelor de transport; circulației și exploatării mijloacelor de transport; traficului rutier. O astfel de interpretare nu ține cont de regula că obiectul juridic special al

---

[152] Гырла Л.Г., Табарча Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010, p. 38. 592 p.
[153] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, p. 90. 213 p.
[154] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2019, p. 104. 221 p.
[155] Ibidem, p. 104.

tuturor infracțiunilor, prevăzute de același capitol al legii penale, derivă din obiectul lor juridic generic. Relațiile sociale cu privire la securitatea mijloacelor de transport, a circulației și exploatării mijloacelor de transport, a traficului rutier constituie părți ale obiectului juridic generic al infracțiunilor în domeniul transporturilor. Analiza art. 272 și 275 CP RM ne arată că săvârșirea infracțiunilor, prevăzute de aceste articole, nu afectează în mod necesar relațiile sociale cu privire la securitatea mijloacelor de transport, a circulației și exploatării mijloacelor de transport, a traficului rutier. Însă, cel mai evident, această concluzie rezultă din analiza art. 276 CP RM. Infracțiunea, prevăzută de acest articol, nu poate aduce atingere relațiilor sociale cu privire la securitatea mijloacelor de transport, a circulației și exploatării mijloacelor de transport, a traficului rutier. În aceste condiții, nu este întemeiată recomandarea lui I. Slisarenco de a modifica titlul Capitolului XII al părţii speciale a Codului penal din „Infracţiuni în domeniul transporturilor" în „Infracţiuni contra siguranţei circulaţiei transporturilor.[156] Neajunsurile unei astfel de recomandări sunt că ea: 1) nu este însoțită de recomandarea de strămutare într-un alt capitol al legii penale a art. 272, 275 și 276 CP RM; 2) nu ține seama de faptul că, așa cum rezultă din art. 263, 264, 265 și 266 CP RM, regulile de siguranţă (securitate) a circulaţiei mijloacelor de transport nu se confundă cu regulile de siguranţă (securitate) a exploatării acestor mijloace; 3) nu ține cont de faptul că circulă mijloacele de transport, nu însuși transportul care: a) reprezintă un sector al economiei naționale (așa cum rezultă din definiția noțiunii de transport din art. 1 al Legii nr. 1194 din 21.05.1997 cu privire la transporturi[157] (în continuare – Legii nr. 1194/1997)); b) cuprinde nu doar ansamblul mijloacelor de transport feroviare, auto, aeriene și navale ce asigură transportarea persoanelor și mărfurilor, ci și infrastructura necesară transportării acestora (întreprinderi de transport, artere de transport, gări, staţii, aeroporturi, debarcadere, porturi etc.).

În concluzie, considerăm că relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează *obiectul juridic generic* al acestui grup de infracțiuni.

Noțiunea „securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier" presupune legătura dintre cele două noțiuni subsidiare – „securitate" și „transportul feroviar, naval, aerian și rutier".

Cât privește noțiunea „transportul feroviar, naval, aerian și rutier", în conformitate cu art. 1 al Legii nr. 1194/1997, „transportul este una din ramurile principale ale economiei naţionale şi o verigă a structurii sociale a Republicii Moldova şi este chemat să asigure necesităţile în

[156] Ibidem, p. 194.
[157] Legea nr. 1194 din 21.05.1997 cu privire la transporturi. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 1997, nr. 67-68.

transporturi de mărfuri şi de călători”[158]. Potrivit art. 15 din aceeași lege, „sistemul unic de transporturi al Republicii Moldova include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban şi transportul prin conducte”.

Cât privește transportul auto și transportul electric urban, împreună acestea formează transportul rutier. Aceasta rezultă din interpretarea sistemică a noțiunilor definite în cadrul unor acte normative. Astfel, potrivit art. 2 al Legii nr. 131/2007, prin „trafic rutier” se înțelege „sistemul dinamic complex, constituit din pietoni şi vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiţii stabilite, generează un ansamblu de relaţii juridico-sociale”; prin „vehicul” se are în vedere „sistemul mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări”[159]. Conform pct. 7 al RCR, prin „autovehicul” se înțelege „vehiculul autopropulsat, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări, cu excepţia ciclomotorului şi a vehiculelor pe şine. Troleibuzul este considerat autovehicul”[160]. Din aceste definiții, rezultă că transportul rutier este unul dintre tipurile de transport, care implică funcționarea unui sistem dinamic complex, constituit din pietoni şi vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiţii stabilite, generează un ansamblu de relaţii juridico-sociale.

Transportul prin conducte nu este reprezentat în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova. În context, S. Brînza și V. Stati remarcă just: „Normele Capitolului XII al părţii speciale a Codului penal al Republicii Moldova nu reglementează răspunderea pentru faptele săvârşite în domeniul transportului prin conducte. [...] În consecinţă, se aplică răspunderea în baza art. 298 CP RM în cazul încălcării regulilor de exploatare a conductelor de transportare a combustibilului, dacă aceasta a provocat: a) decesul unei persoane; b) alte urmări grave. Se aplică răspunderea conform art. 222 CCo RM în ipoteza de încălcare a regulilor de securitate în construcţia, exploatarea şi repararea conductelor magistrale”[161].

În concluzie, din perspectiva normelor din Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, prin „transport” trebuie de înțeles transportul feroviar, naval, aerian și rutier.

---

[158] Ibidem.

[159] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

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

[161] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 402. 1300 p.

Noțiunea „securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier” include nu doar noțiunea subsidiară „transportul feroviar, naval, aerian și rutier”, dar și noțiunea subsidiară „securitate”.

Literalmente, „securitate” înseamnă: faptul de a fi la adăpost de orice pericol; sentiment de încredere și de liniște pe care îl dă cuiva absența oricărui pericol[162]. Unii doctrinari observă pe bună dreptate că „securitatea deplină este imposibilă în principiu”[163]. Este puțin probabil ca, într-un anumit moment, să putem vorbi despre lipsa oricărui pericol. De aceea, acceptăm opinia lui V.I. Iarocikin, conform căreia „securitatea implică mai degrabă nu lipsa de pericol, ci protejarea împotriva unui pericol”[164].

Mai amănunțite sunt opiniile prezentate de alți teoreticieni. De exemplu, N.D. Kazakov consideră că „securitatea este un fenomen multidimensional, care presupune atât protejarea sistemelor, obiectelor, ființelor, produselor etc. împotriva oricărui factor dăunător sau a ansamblului unor asemenea factori, cât și calitatea oricărui sistem, condiția de existență și de dezvoltare a acestuia, precum și procesul și rezultatul activității în sine, care sugerează conștientizarea acestora din punctul de vedere al riscului acceptabil”[165]. În opinia lui O.A. Ciuvakov, „securitatea este acea stare a unui fascicul ordonat de relații sociale, în a cărei prezență: abilitățile își găsesc dezvoltarea firească; se realizează necesitățile sociale semnificative ale individului, ale societății și ale statului; drepturile și libertățile omului și cetățeanului sunt protejate în mod adecvat împotriva unor amenințări interne și externe; se asigură dezvoltarea și păstrarea valorilor materiale și spirituale ale societății, funcționarea și dezvoltarea normală a orânduirii constituționale, a integrității teritoriale și a suveranității statului”[166]. La rândul său, V. Enicov menționează: „Securitatea reprezintă un fenomen social complex, care se manifestă în viaţa socială în diferite ipostaze ca: necesitate, interes, senzaţie, scop şi rezultat al unei activităţi specializate, valoare, funcţie socială, relaţie, proces, sistem, ramură a ştiinţei şi artă”[167]. Bineînțeles, dintre toate aceste ipostaze ale securității, cea mai relevantă este ipostaza de valoare. Legea penală apără securitatea în măsura în care aceasta reprezintă o valoare indispensabilă pentru existența societății.

---

[162] Coteanu I., Seche L., Seche M. *Dicționarul explicativ al limbii române*. București: Univers Enciclopedic, 1998. p. 969. 1192 p.
[163] Бабурин С.Н., Дзлиев М.И., Урсул А.Д. *Стратегия национальной безопасности России: теоретико-методологические аспекты*. Москва: Магистр; НИЦ Инфра-М, 2012, p. 16. 512 p.
[164] Ярочкин В.И., Бузанова Я.В. *Теория безопасности*. Москва: Академический Проект, 2005, p. 15. 176 p.
[165] Казаков Н.Д. Безопасность и синергетика (опыт философского осмысления). În: *Безопасность*, 1994, № 4, p. 62-63.
[166] Чуваков О.А. Безопасность: политико-правовой аспект. În: *Правова держава*, 2015, № 20, p. 167-172.
[167] Enicov V. Reflecţii asupra semnificaţiilor securităţii ca fenomen social. În: *Legea şi viaţa*, 2015, nr. 8, p. 44-49.

În partea specială a Codului penal, termenul „securitate” este folosit expres în denumirea Capitolului I „Infracţiuni contra păcii şi securităţii omenirii, infracţiuni de război”, a Capitolului XIII „Infracţiuni contra securităţii publice şi a ordinii publice” și a Capitolului XVII „Infracţiuni contra autorităţilor publice şi a securităţii de stat”. Securitatea omenirii constituie securitatea internațională. Securitatea publică, securitatea de stat și securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier reprezintă componente ale securității naționale.

Conform pct. 1.2 din anexa la Legea nr. 112 din 22.05.2008 pentru aprobarea Concepţiei securităţii naţionale a Republicii Moldova, „securitatea naţională reprezintă condiţia fundamentală a existenţei poporului din Republica Moldova, a statului moldovenesc şi este un obiectiv al ţării. Obiectivele securităţii naţionale a Republicii Moldova sunt: asigurarea şi apărarea independenţei, suveranităţii, integrităţii teritoriale, ordinii constituţionale, dezvoltării democratice, securităţii interne, consolidarea statalităţii Republicii Moldova. Un loc aparte în acest sens revine apărării şi promovării valorilor, intereselor şi obiectivelor naţionale. Securitatea naţională nu este numai securitatea statului, ci şi securitatea societăţii şi a cetăţenilor Republicii Moldova, atât pe teritoriul Republicii Moldova, cât şi peste hotarele ei. Securitatea naţională a Republicii Moldova se realizează prin măsuri adecvate de natură politică, economică, diplomatică, socială, juridică, educativă, administrativă şi militară, prin activitate de informaţii, contrainformaţii, precum şi prin depăşirea eficientă a crizelor, în conformitate cu legislaţia în vigoare şi cu dreptul internaţional”[168].

Așadar, securitatea națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier. Noţiunea de securitate națională, fiind una generică, include anumite noţiuni subsecvente (inclusiv noțiunea de securitate în transportul feroviar, naval, aerian și rutier). „De aceea, ar fi întemeiat să afirmăm că relațiile sociale cu privire la securitatea națională constituie *obiectul juridic suprageneric* care include: relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier; relațiile sociale cu privire la securitatea publică; relațiile sociale cu privire la securitatea de stat; relațiile sociale cu privire la securitatea militară”[169]; relațiile sociale cu privire la securitatea economică; relațiile sociale cu privire la securitatea ecologică; relațiile sociale cu privire la securitatea informatică etc.

---

[168] Legea nr. 112 din 22.05.2008 pentru aprobarea Concepţiei securităţii naţionale a Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2008, nr. 97-98.

[169] 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.

În orice caz, noțiunea de securitate dobândește semantism doar în legătură cu anumite entități sau domenii sociale. Nu poate exista o securitate abstractă care să nu fie raportată la un anumit reper social. Transportul feroviar, naval, aerian și rutier este unul dintre aceste repere. Din art. 2013 al Codului civil al Republicii Moldova[170], reiese că transportul este un izvor de pericol sporit. De asemenea, de exemplu, din art. 13 al Legii nr. 131/2007, rezultă că securitatea în transport presupune lipsa de primejdii pentru viaţa şi sănătatea oamenilor, siguranţa exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicaţie, a clădirilor şi a instalaţiilor, precum şi protecţia mediului.

Din aceste considerente, se poate afirma că transportul feroviar, naval, aerian și rutier poate reprezenta o amenințare pentru funcționarea și dezvoltarea relațiilor sociale. În consecință, relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier trebuie apărate împotriva acelor manifestări infracționale, datorită cărora transportul feroviar, naval, aerian și rutier devine un factor de amenințare.

În viziunea lui O.E. Trofimov, „securitatea în transport constituie starea de protejare a transportului și a infrastructurii de transport, a consumatorilor de servicii de transport (pasagerilor) împotriva diverselor tipuri de amenințări (cu caracter natural sau tehnogen), precum și a unor acte de influențare asupra activității diferitelor tipuri de transport”[171]. V.M. Koreakin este de părerea că „securitatea în transport este o parte integrantă a securității naționale, care reprezintă o stare de protejare a obiectelor infrastructurii de transport, a mijloacelor de transport, a consumatorilor de servicii de transport, a lucrătorilor din domeniul transporturilor, precum și a mediului împotriva actelor de influențare ilegală, precum și a amenințărilor cu caracter natural sau tehnogen”.[172]

În aceste definiții consumatorii de servicii de transport și/sau lucrătorii din domeniul transporturilor sunt prezentați ca fiind unicii care sunt afectați în cazurile de lezare a securității în transport. Privită prin prisma prevederilor Capitolului XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, o asemenea abordare este prea îngustă.

Acest neajuns nu caracterizează definițiile noțiunii „securitatea în transport”, propuse de alți autori: „protejarea persoanei, a societății, a statului și a intereselor acestora în domeniul

---

[170] Codul civil al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 82-86.

[171] Трофимов О.Е. *Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2013, p. 8. 26 p.

[172] Корякин В.М. Понятие транспортной безопасности и ее место в общей системе национальной безопасности Российской Федерации. În: *Транспортное право и безопасность*, 2016, № 3, p. 51-58.

transporturilor împotriva unor amenințări interne și externe" (I.M. Avericev)[173]; „o astfel de stare de dezvoltare a domeniului transporturilor, care permite asigurarea unui echilibru dintre interesele statului, ale societății și ale cetățenilor, precum și protejarea intereselor acestora în caz de apariție a unor amenințări interne și externe" (A.V. Matveeva)[174]; „partea componentă a sistemului de securitate națională, care vizează prevenirea (reducerea) prejudiciului adus sănătății și/sau vieții oamenilor, a daunelor cauzate patrimoniului și mediului, a daunelor economice în timpul activităților de transport, prin asigurarea funcționării stabile a domeniului transporturilor și a protejării acestuia împotriva actelor de influențare ilegală, a amenințărilor de natură tehnică sau tehnologică, a situațiilor de urgență cu caracter natural sau tehnogen" (N.S. Reazanov)[175].

În concluzie, securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, privită ca valoare socială fundamentală apărată 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.

I.G. Britcenko și T.A. Cerneavska menționează: „Conceptul „securitate în transport" cuprinde trei componente: transportarea în siguranță a mărfurilor și a pasagerilor prin asigurarea fiabilității mijloacelor de transport, precum și a infrastructurii și comunicațiilor care permit realizarea tuturor proceselor tehnologice legate de funcționarea transportului; protejarea procesului de transport la întreprinderile din domeniul transporturilor împotriva provocărilor și a terorismului; protejarea mediului împotriva poluării cauzate de funcționarea obiectelor din domeniul transporturilor. Astfel, securitatea în transport reprezintă un concept larg care se referă nu doar la securitatea circulației rutiere, ci și la securitatea tuturor proceselor tehnologice desfășurate în domeniul transporturilor"[176]. În punctul de vedere al acestor autori se pune accentul pe securitatea întreprinderilor / obiectelor din domeniul transporturilor, mai puțin pe securitatea celor care nu au legătură cu asemenea întreprinderi / obiecte. Din aceste considerente, poziția lui S.M. Zâreanov și V.I. Kuznețov este mai potrivită. Acești doctrinari privesc securitatea în transport ca pe „o stare de protejare împotriva amenințărilor condiționate de: 1) starea tehnică a mijloacelor de transport și a obiectelor infrastructurii de transport; 2) încălcarea

[173] Аверічев І.М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. În: *Водний транспорт*, 2013, Вип. 2, p. 53-57.
[174] Матвєєва А.В. Транспортна безпека держави як складова національної транспортної політики. În: *Право та інновації*, 2017, № 3, p. 30-35.
[175] Рязанов Н.С. К вопросу о соотношении понятий «безопасность» и «транспортная безопасность». În: *Вестник Омской юридической академии*, 2017, Т. 14, № 3, p. 89-94.
[176] Britchenko I., Cherniavska T. Transport security as a factor of transport and communication system of Ukraine self-sustaining development. În: *Науковий вісник Полісся*, 2017, № 1, p. 16-24.

regulilor de circulație și de exploatare a mijloacelor de transport de către conducătorii acestor mijloace; 3) impactul extern asupra funcționării obiectelor de transport”[177]. Având ca repere astfel de amenințări, S.M. Zâreanov și V.I. Kuznețov deosebesc următoarele tipuri de securitate în transport: 1) securitatea tehnică; 2) securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport; 3) securitatea transportului”[178]. În principiu, aceeași idee este susținută de R.I. Baranov: „Este necesar să se facă distincția între „securitatea circulației (exploatării) transportului” și „securitatea transportului”. În primul caz, vorbim despre protejarea împotriva amenințărilor „interne” care condiționează raportarea mijloacelor de transport la izvoarele de pericol sporit. În cel de-al doilea caz, vorbim despre protejarea împotriva unor amenințări din exterior în adresa domeniului transporturilor”[179]. S. Brînza și V. Stati afirmă: „Cât priveşte tipologia infracţiunilor în domeniul transporturilor, aceasta poate fi prezentată în felul următor: 1) infracţiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport ori a altor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 262-267 şi 269 CP RM); 2) infracţiuni care nu sunt legate nemijlocit de încălcarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor (art. 268, 270-272, 275 şi 276 CP RM)”[180].

Făcând o sinteză a acestor opinii, se poate menționa că, 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*: 1) 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 şi 269 CP RM); 2) 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 şi 276 CP RM).

Deosebirea de esență dintre aceste două obiecte juridice de subgrup devine clară după compararea elementelor structurale ale relațiilor sociale care formează obiectele în cauză:

a) subiectele relațiilor sociale:

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, ca subiecte apar:

---

[177] Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения. În: *Журнал российского права*, 2012, № 12, p. 5-12.
[178] Ibidem.
[179] Баранов Р.Ю. Сущность транспортной безопасности и ее обеспечения. În: *Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия. Сборник статей по материалам XI международной научно-практической конференции*, 2017, № 9, p. 97-103.
[180] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 408. 1300 p.

persoanele care au obligația să respecte astfel de reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; persoanele care un drept corelativ față de persoanele care au o asemenea obligație;

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, subiecte sunt persoanele care ignoră interdicțiile stabilite de art. 268, 270-272, 275 şi 276 CP RM, cărora nu le incumbă respectarea unor reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; persoanele care se așteaptă ca toate persoanele să respecte interdicțiile stabilite de art. 268, 270-272, 275 şi 276 CP RM;

b) conținutul relațiilor sociale:

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, conținutul este reprezentat de: obligația de a respecta astfel de reguli stabilite în cadrul unor acte normative extrapenale; dreptul care este corelativ unei asemenea obligații;

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, conținutul îl reprezintă obligația de a nu sfida interdicțiile stabilite de art. 268, 270-272, 275 şi 276 CP RM; dreptul care este corelativ unei asemenea obligații;

c) obiectul relațiilor sociale:

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, obiectul îl reprezintă securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor;

• în cazul relațiilor sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor, obiectul este reprezentat de: securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care nu implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor.

2.1.2. Obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Trecând de la general spre particular, urmează să stabilim conținutul obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Obiectul juridic special îl formează relațiile sociale referitoare la o valoare socială individuală, vătămate de o infracțiunea distinctă prevăzută de o normă din Codului penal al Republicii Moldova. Stabilirea acestui obiect este importantă din mai considerente: 1) contribuie

la calificarea exactă a faptei care are respectivul obiect juridic special; 2) permite conturarea sferei de aplicare a normei penale care apără un astfel de obiect; 3) ajută la stabilirea conținutului obiectului material și al urmărilor prejudiciabile ale infracțiunii care aduce atingere respectivului obiect juridic special, etc.

Fapta prejudiciabilă, descrisă în art. 264 CP RM, presupune încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. În context este relevantă opinia exprimată de M.V. Muhortova: „În infracțiunile legate de încălcarea unor reguli speciale, obiectul juridic special îl constituie anumite valori sau interese ale participanților la relațiile sociale apărate împotriva unor asemenea infracțiuni. Identificarea valorii sau a interesului lezat permite stabilirea conținutului respectivelor relații sociale”.[181] În demersul de identificare a valorilor sociale lezate prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, precum și de stabilire a conținutului relațiilor sociale vătămate prin aceste infracțiuni, unii doctrinari susțin că obiectul juridic special al infracțiunilor în cauză îl formează: „relaţiile sociale a căror existenţă şi desfăşurare normală sunt condiţionate de ocrotirea regulilor de securitate şi de exploatare a mijloacelor de transport”.[182] O astfel de afirmație ar fi validă dacă art. 264 CP RM ar prevedea răspunderea pentru infracțiuni formale. În realitate, acest articol stabilește răspunderea pentru infracțiuni materiale.

În această ordine de idei, este justă opinia pe care o exprimă V. Budeci: „Legislatorul stabileşte, în calitate de semn obligatoriu al unor componenţe de infracţiuni în domeniul transportului rutier, necesitatea survenirii anumitor consecinţe pentru ca fapta să constituie infracţiune (art. 264, alin. (2) art. 264[1], art. 265, 266 CP RM). În acest caz suntem în prezenţa unei pluralităţi a obiectelor de atentare”.[183] Este utilă și părerea lui S. Brînza: „[...] [P]unând la bază criteriul numărului de obiecte ale infracţiunii, putem deosebi următoarele două categorii ale obiectului infracţiunii: obiectul simplu al infracţiunii şi obiectul complex al infracţiunii. Regula o constituie obiectul simplu, sau unic, al infracţiunii, pentru că cele mai multe infracţiuni au ca obiect o singură valoare socială şi relaţiile sociale corespunzătoare acesteia. Există însă şi infracţiuni cu pluralitate de obiecte, aşa cum sunt, de exemplu, infracţiunile complexe şi infracţiunile cu obiect juridic multiplu necomplex, la care obiectul apărării penale este complex

[181] Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016, p. 64. 260 p.
[182] *Comentariu la Codul penal al Republicii Moldova. Partea specială*. Disponibil: https://www.academia.edu/7140742/Comentariu_la_codul_penal_al_republicii_moldova_partea_speciala._conspect e_md_
[183] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, p. 91. 213 p.

(sau, respectiv, multiplu), fiind alcătuit din două sau mai multe valori sociale, fiecare cu relaţiile sociale aferente”.[184]

Din aceste opinii deducem că, în ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, anumite valori și relații sociale reprezintă fapta prejudiciabilă, iar alte valori și relații sociale reprezintă urmările prejudiciabile. De asemenea, putem afirma că obiectul juridic special al infracțiunilor analizate are un caracter complex. Acest obiect include două componente: obiectul juridic principal și obiectul juridic secundar.

I. Slisarenco menționează just că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, viaţa sau sănătatea persoanei sunt apărate în paralel cu alte valori sociale.[185] Această viziune își găsește dezvoltarea în poziția enunțată de V.V. Namneasev. Acest autor se referă la infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care constituie corespondentul art. 264 CP RM): „O parte din dispoziția articolului include mențiunea privind „încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”, care nu reprezintă în sine o infracțiune [...]. Cealaltă parte a dispoziției art. 264 din Codul penal al Federației Ruse determină acele urmări prejudiciabile care, aflându-se în legătură de cauzalitate cu încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, formează componența de infracțiune propriu-zisă. Astfel, pentru stabilirea obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, trebuie să se țină seama atât de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, cât și de urmările prejudiciabile produse în rezultatul unei astfel de încălcări”.[186] Această poziție devine mai clară dacă luăm în considerare punctul de vedere exprimat de I.S. Ulezko: atunci când se ignoră vătămarea obiectului juridic secundar, consemnat în dispoziția normei penale, devine imposibilă calificarea corectă a infracțiunii prevăzute de respectiva normă.[187]

Pentru a fi corectă, 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. Cu această ocazie, menționăm: „[...] [U]rmările prejudiciabile prevăzute la art. 149 și 157 CP RM reprezintă factorul „criminalizator”

---

[184] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 125. 675 p.
[185] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2019, p. 59. 221 p.
[186] Намнясев В.В. Отдельные проблемы установления объекта в составе преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. În: *Успехи современной науки и образования*, 2016, № 12, Том 7, p. 20-22.
[187] Улезько И.С. *Ответственность за нарушение правил безопасности при ведении горных,строительных или иных работ (ст. 216 УК РФ): уголовно-правовой и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Кисловодск, 2014, p. 58, 192 p.

pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM".[188] Într-adevăr, dacă încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport n-ar fi susceptibilă de lezarea vieții sau sănătății persoanei, s-ar aplica nu art. 264 CP RM, dar art. 228, 235-243[1] CCo RM. Lezarea vieții sau sănătății persoanei este ceea ce conferă caracter de infracțiune încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Este inacceptabilă opinia exprimată de V.V. Namneasev: „Infracțiunea prevăzută la art. 264 din Codul Penal al Federației Ruse posedă două obiecte juridice principale care au în comun conceptul „securitate", ale cărui elemente sunt circulația rutieră, exploatarea mijloacelor de transport, viața și sănătatea persoanei".[189] Nicio infracțiune nu poate avea două obiecte juridice principale, întrucât aceeași infracțiune nu poate fi prevăzută de două capitole diferite ale legii penale. Pentru mai multă claritate, îl vom cita pe S. Brînza: „În cazul infracţiunii complexe create prin reunirea altor infracţiuni, întâietatea uneia dintre componente este stabilită de legiuitor din motive de politică penală. În asemenea situaţii, determinantă pentru stabilirea configuraţiei care entitate devine obiectul principal de apărare penală şi care – obiectul secundar de apărare penală, este voinţa legiuitorului care înregimentează infracţiunea într-un anumit grup de fapte infracţionale, respectiv – într-un capitol al părţii speciale a Codului penal".[190]

Caracterul complex al obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM rezultă implicit din descrierea acestui obiect într-un recurs declarat împotriva unei decizii a Curţii de Apel Chişinău: „Infracţiunea săvârșită constă în încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei, încălcare ce s-a soldat cu decesul a trei persoane. Alte două persoane au suferit vătămarea medie a integrităţii corporale. Această infracțiune atentează la relaţiile sociale ce vizează respectarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor circulaţiei rutiere, obligaţie impusă fiecărui conducător de mijloc transport, care este un mijloc de pericol sporit pentru sănătatea şi viaţa nu numai a conducătorului de mijloc transport, dar şi a altor participanţi la trafic".[191] Totuși, din acest fragment de decizie judiciară nu reiese clar care valori și relații sociale alcătuiesc obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM și, respectiv, care valori și relații sociale alcătuiesc obiectul juridic secundar al acestor infracțiuni.

În opinia lui S. Proțenko, în cazul infracțiunii prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, obiectul juridic principal îl formează relațiile sociale cu privire la viața,

---

[188] 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.
[189] Намнясев В.В. Отдельные проблемы установления объекта в составе преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. În: *Успехи современной науки и образования*, 2016, № 12, Том 7, p. 20-22.
[190] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 96. 675 p.
[191] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 30.11.2011. Dosarul nr.1ra-1001/2011*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/

sănătatea și proprietatea persoanei, în timp ce obiectul juridic secundar îl constituie relațiile sociale cu privire la funcționarea (circulația și (sau) exploatarea) în condiții de securitate a transportului.[192] Această opinie nu poate fi susținută din moment ce art. 264 este cuprins de Capitolul 27 „Infracțiuni contra securității circulației și exploatării transportului" al părții speciale a Codului penal al Federației Ruse. Dacă afirmația lui S. Proțenko ar fi validă, atunci acest articol ar trebui să facă parte din Capitolul 16 „Infracțiuni contra vieții și sănătății" al părții speciale a Codului penal al Federației Ruse. Calitatea de obiect juridic principal al infracțiunii este condiționată nu de gradul de importanță a valorilor și relațiilor sociale protejate de legea penală, ci de derivația acestui obiect din obiectul juridic generic al infracțiunii. Relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei nu pot să derive nici din obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute de Capitolul 27 al părții speciale a Codului penal al Federației Ruse, nici din obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute de Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova.

În doctrina penală autohtonă sunt exprimate puncte de vedere mai mult sau mai puțin convergente privitoare la conținutul obiectului juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Comună pentru toate aceste puncte de vedere este tocmai derivația acestui obiect din obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute de Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova.

Astfel, I. Țurcan consideră că obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea funcționării mijloacelor de transport indicate în lege.[193] Această poziție nu diferă mult de cea etalată de L. Gîrla și Iu. Tabarcea. Conform acesteia, obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea funcționării (circulației și exploatării) tuturor tipurilor de mijloace de transport indicate în lege.[194] Mai nuanțată, dar totuși apropiată de opinia precedentă este viziunea lui Șt. Stamatin, potrivit căreia relațiile sociale, care asigură securitatea circulației rutiere și exploatarea corectă a mijloacelor de transport, formează obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[195] După A. Borodac, acest obiect

---

[192] Проценко С. *Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления*. Disponibil: https://zakon.ru/blog/2015/3/17/predmet_i_obekt_ugolovnopravovoj_oxrany_v_sostave_transportnogo_prestupleniya

[193] Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea Specială*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 512. 804 p.

[194] Гырла Л.Г., Табарча Ю.М.*Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010, p. 58. 592 p.

[195] *Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Часть* / Под ред. В. Бужора, В. Гуцуляка. Disponibil: https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-kommentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast

este constituit din relațiile sociale care condiționează ocrotirea regulilor de circulație sau de exploatare a transportului auto.[196] V. Budeci consideră că obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relaţiile sociale, a căror existenţă este condiţionată de securitatea circulaţiei şi a exploatării mijloacelor de transport.[197] În linii generale, toate opiniile sus-menționate converg spre ideea că acest obiect îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea circulației rutiere și exploatarea mijloacelor de transport. Ideea în cauză are ca premisă faptul că subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Un alt grup de autori au o viziune diferită într-o măsură oarecare. Astfel, S. Brînza și V. Stati susțin că relaţiile sociale cu privire la siguranţa traficului rutier formează obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[198] I. Slisarenco afirmă că acest obiect îl constituie relaţiile sociale condiţionate de respectarea regulilor de siguranţă a traficului rutier de către conducătorul de vehicul.[199] Nu în ultimul rând, V. Budeci (care exprimă o poziție diferită față de cea consemnată mai sus), afirmă că obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie relaţiile sociale cu privire la siguranţa traficului rutier, sub aspectul obligaţiei impuse conducătorilor de autovehicule de a respecta regulile de securitate a circulaţiei şi de exploatare a autovehiculelor.[200] Aceste opinii au ca premisă definiția unei noțiuni din art. 2 al Legii nr. 131/2007: „accident în trafic rutier – eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranţă a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulaţie pe drum public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătăţii, integrităţii corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material”. Conform aceluiași articol, siguranţă a traficului rutier se consideră „starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecţie a participanţilor la trafic împotriva accidentelor şi consecinţelor acestora”.

Precizăm că ambele aceste definiții reproduc aproape întocmai definițiile noțiunilor omonime din art. 2 al Legii federale a Federației Ruse nr. 196-ФЗ din 10.12.1995 privind siguranța traficului rutier (în continuare – Legii federale a Federației Ruse nr. 196-ФЗ/1995).

---

[196] Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2004, p. 372. 622 p.
[197] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009, p. 586. 860 p.
[198] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 426. 1300 p.
[199] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2019, p. 125. 221 p.
[200] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, p. 91, 92. 213 p.

Atragem atenția asupra faptului că sintagma «дорожное движение» este prezentă atât în denumirea acestei legi, cât și în denumirea și conținutul art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. Această sintagmă a fost tradusă ca „trafic rutier" în Legea nr. 131/2007, deși putea fi tradusă ca „circulație rutieră". În aceste condiții, noțiunea „siguranța traficului rutier" din Legea nr. 131/2007 nu diferă principial de noțiunea „securitatea circulației [rutiere]" din art. 264 CP RM.

Criticând definiția noțiunii „siguranța traficului rutier" / „securitatea circulației rutiere" din Legea federală a Federației Ruse nr. 196-ФЗ/1995, G.Ș. Aiupova și I.S. Makeeva menționează: „Definiția analizată este prea îngustă, deoarece pune accentul pe asigurarea siguranței / securității participanților la trafic. Însă, în rezultatul unui accident rutier, pot fi cauzate prejudicii nu doar acestor subiecți, ci și terților care nu au participat direct la trafic".[201] Această observație pare a fi valabilă în raport cu definiția noțiunii „siguranța traficului rutier" din Legea nr. 131/2007. Or, așa cum am afirmat mai sus, această definiție este o copie aproape fidelă a definiției noțiunii „siguranța traficului rutier" / „securitatea circulației rutiere" din Legea federală a Federației Ruse nr. 196-ФЗ/1995.

În context, prezintă interes punctul de vedere a lui S. Carp și I. Slisarenco: „Regula de siguranţă a circulaţiei în traficul rutier este o regula mai cuprinzătoare decât regula de circulaţie în traficul rutier sau regula de exploatare a vehiculelor. Arealul mai larg al acesteia se datorează faptului că securitatea circulaţiei în traficul rutier este asigurată nu doar prin respectarea regulilor de circulaţie în traficul rutier sau regulilor de exploatare a vehiculelor, ci şi de respectarea altor reguli, obligaţii, îndatoriri, care sunt opozabile nu doar participanţilor la traficul rutier în calitate de conducători de vehicule, pietoni, pasageri sau alți participanți la traficul rutier, ci unui cerc mai larg de subiecţi".[202] Cu această părere este consonantă poziția exprimată de G.Ș. Aiupova: „Starea de siguranță a traficului depinde de gradul de protecție împotriva accidentelor şi consecinţelor acestora nu doar a participanților la traficul rutier, ci și a altor persoane împotriva accidentelor de trafic și a consecințelor acestora".[203]

---

[201] Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 1, p. 95-99.

[202] Carp S., Slisarenco I. Conceptul de regulă de siguranţă a traficului rutier. În: *Criminalitatea transfrontalieră şi transnaţională: tendinţe şi forme actuale de manifestare, probleme de prevenire şi combatere (Materialele conferinţei ştiinţifico-practice internaţionale (26 iunie 2018))*. Chișinău: Academia „Ştefan cel Mare" a MAI al RM, 2018, p. 21-32.

[203] Аюпова Г.Ш. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2018, p. 68. 225 p.

Au oare aceste afirmații suport în legislația Republicii Moldova? Din analiza alin. (2) art. 1 al Legii nr. 131/2007 ar rezulta că acest suport există: „Dispoziţiile prezentei legi vizează traficul rutier din punctul de vedere al asigurării desfăşurării lui fluente şi în plină siguranţă, ceea ce presupune *protecţia drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice* (evid. ns.) şi juridice, apărarea proprietăţii acestora, ocrotirea sănătăţii, integrităţii corporale şi a vieţii participanţilor la trafic, precum şi protecţia mediului înconjurător. La fel, pct. 1 al RCR prevede: „Regulamentul circulaţiei rutiere cuprinde normele ce determină circulaţia vehiculelor şi pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum şi pe teritoriile adiacente acestora. Respectarea prezentului Regulament va garanta securitatea tuturor participanţilor la trafic, protecţia mediului, *ocrotirea drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice* (evid. ns.) şi juridice, precum şi apărarea proprietăţii acestora”.[204]

Din fragmentele subliniate ar rezulta că art. 264 CP RM apără viața sau sănătatea nu doar a participanților la trafic, ci și a altor persoane. Altfel spus, dacă ținem cont de faptul că art. 264 CP RM face referire atât la Legea nr. 131/2007, cât și la Regulamentul circulației rutiere, ar reieși că noțiunea de siguranță a traficului s-ar referi nu numai la participanții la traficul rutier, ci și la alte persoane. Or, victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate fi persoana care nu participă la traficul rutier. Cât privește subiectul acestor infracțiuni, lucrurile diferă. În context, G.Ș. Aiupova afirmă just că mecanismul de lezare a obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse este legat exclusiv de încălcarea anumitor reguli de către persoana care conduce mijlocul de transport.[205] La rândul său, V.N. Vinokurov susține: „Subiectul infracțiunii determină limitele relațiilor sociale ca obiect al infracțiunii. [...] Pentru a determina valoarea socială în jurul căreia se formează aceste relații, este necesar să se stabilească care obligații nu au fost îndeplinite de către subiectul infracțiunii sau de care atribuții a abuzat subiectul infracțiunii, și care drepturi ale victimei au fost încălcate. Atribuțiile subiectului infracțiunii sunt stabilite din analiza dispoziției normei din partea specială a Codului penal”.[206] Astfel de păreri sunt conforme cu teza, potrivit căreia obiectul juridic de subgrup al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier, care implică respectarea unor reguli aplicate în domeniul transporturilor.

---

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

[205] Аюпова Г.Ш. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2018, p. 68. 225 p.

[206] Винокуров В.Н. Определение предмета и субъектов отношений как способы установления объекта преступления. În: *Государство и право*, 2011, № 7, p. 45-52.

Subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Din acest punct de vedere, este mai corect să afirmăm că *obiectul juridic principal* al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea circulației rutiere sau a exploatării mijloacelor de transport. Considerăm că, în contextul infracțiunilor analizate, este întemeiat să afirmăm că nu exploatarea mijloacelor de transport, dar securitatea exploatării mijloacelor de transport este componenta valorii sociale apărate împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În viziunea lui G.Ș. Aiupova, „Exploatare reprezintă stadiul ciclului de viață a unui mijloc de transport, în care acesta este utilizat după destinație, din momentul înregistrării sale de stat până la scoaterea mijlocului de transport din folosință”.[207] Astfel, exploatarea mijlocului de transport nu poate de felul său să constituie o valoare socială. Securitatea exploatării mijloacelor de transport, împreună cu securitatea circulației rutiere, constituie valoarea socială apărată în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Cele două componente ale acestei valori sociale sunt:

1) securitatea circulației rutiere;

2) securitatea exploatării mijloacelor de transport.

În literatura de specialitate au fost exprimate opinii diferite referitoare la conținutul noțiunii „securitatea circulației rutiere”. Astfel, G.Ș. Aiupova și I.S. Makeeva înțeleg prin această noțiune „starea sistemului de relații sociale care apar în procesul de deplasare pe drumuri a persoanelor și a mărfurilor cu ajutorul unor mijloace de transport sau fără acestea, în cadrul cărora se asigură protecția persoanelor împotriva accidentelor rutiere şi a consecinţelor acestora”.[208] S.V. Babanin susține că, prin „securitatea circulației rutiere”, trebuie de înțeles „o astfel de activitate a participanților la trafic în timpul deplasării mijloacelor de transport sau al pregătirii acestora pentru deplasare, care face imposibilă cauzarea de prejudicii vieții sau sănătății persoanei ori a prejudiciilor patrimoniale în rezultatul îndeplinirii necorespunzătoare a regulilor care se aplică în domeniul transportului”.[209] După părerea lui V.I. Osadcii, securitatea circulației rutiere poate fi

---

[207] Аюпова Г.Ш. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2018, p. 66-67. 225 p.

[208] Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 1, p. 95-99.

[209] Бабанін С.В. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил. În: *Право і суспільство*, 2012, № 6, p. 137-141.

privită ca „manifestare a exploatării mijlocului de transport, exprimată în deplasarea acestuia la destinație în condițiile care previn pericolele”.[210]

Nu putem accepta ideea lui V.I. Osadcii că securitatea circulației rutiere poate fi privită ca manifestare a exploatării mijlocului de transport. Lipsa de pericole pentru circulația rutieră nu poate fi privită ca manifestare a stadiului ciclului de viață a unui mijloc de transport, în care acesta este utilizat după destinație, din momentul înregistrării sale de stat până la scoaterea mijlocului de transport din folosință. Noțiunile „securitatea circulației rutiere” și „exploatarea mijlocului de transport” fac parte din sisteme de referință diferite și nu se pot afla într-un raport de tipul „parte-întreg”.

Cât privește opiniile lui G.Ș. Aiupova, I.S. Makeeva și S.V. Babanin, acestea au tangențe cu definiția noțiunii „siguranța traficului rutier” din Legea nr. 131/2007. Amintim că sintagma «дорожное движение» („împrumutată” din Legea federală a Federației Ruse nr. 196-ФЗ/1995) a fost tradusă ca „trafic rutier” în Legea nr. 131/2007, deși putea fi tradusă ca „circulație rutieră”. „Ținând cont de toate acestea și având în vedere conținutul dispoziției art. 264 CP RM, considerăm că securitatea circulației rutiere (privită drept componentă a valorii sociale apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) se exprimă în starea de lucruri condiționată de conducerea mijloacelor de transport, care asigură protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere ce presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane”.[211]

Cealaltă componentă a valorii sociale, apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, este securitatea exploatării mijloacelor de transport.

În teoria dreptului penal sunt exprimate păreri diferite cu privire la conținutul noțiunii „securitatea exploatării mijloacelor de transport”. Astfel, G.Ș. Aiupova și I.S. Makeeva înțeleg prin această noțiune „starea de protecție a persoanei împotriva accidentelor rutiere și a consecințelor acestora, privită ca rezultat al corespunderii stării tehnice a mijlocului de transport cerințelor tehnice de rigoare”.[212] După părerea lui S.V. Babanin, prin „securitatea exploatării mijloacelor de transport” trebuie de înțeles „o astfel de utilizare sau asigurare a posibilității de utilizare de către alte persoane a mijloacelor de transport după destinație (cu excepția deplasării),

---

[210] Осадчий В.І. Об’єкт транспортних злочинів. În: *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*, 2012, № 3, p. 194-201.

[211] 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.

[212] Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 1, p. 95-99.

care exclude cauzarea de prejudicii vieții sau sănătății persoanei sau de prejudicii patrimoniale ca urmare a îndeplinirii corespunzătoare a regulilor care se aplică în domeniul transportului, precum și a regulilor, normelor și standardelor de fabricare, reutilare și reparare a mijloacelor de transport”.[213] În fine, V.I. Osadcii afirmă că securitatea exploatării mijloacelor de transport presupune „utilizarea transportului (cu excepția deplasării acestuia) în conformitate cu cerințele tehnice care elimină pericolul”.[214]

Sintetizând aceste puncte de vedere și adaptându-le dispoziției art. 264 CP RM, putem afirma că securitatea exploatării mijloacelor de transport (privită drept componentă a valorii sociale apărate în principal 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 protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, în rezultatul căreia se cauzează vătămarea gravă sau decesul unei ori mai multor persoane.

Cele două componente ale valorii sociale apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM – securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport – sunt legate una de alta. V.V. Denisovici și V.I. Maiorov, S.V. Poleakova argumentează aceasta în felul următor: „Satisfacerea, în condiții de securitate, a necesităților de transport este posibilă cu condiția funcționării eficiente a infrastructurii care asigură pregătirea și desfășurarea normală a procesului de transport. Această infrastructură include întreprinderi, organizații și instituții, a căror activitate este legată cu crearea condițiilor pentru circulația rutieră și, prin urmare, cu asigurarea securității participanților la trafic. Rezultatul funcționării infrastructurii în cauză îl reprezintă o anumită stare a rețelei rutiere, a mijloacelor de transport, dar și un anumit nivel de pregătire a participanților la trafic, în special a persoanelor care conduc mijloacele de transport”.[215] O poziție similară o are V.I. Osadcii: „În general, noțiunea „securitatea circulației rutiere și a exploatării mijloacelor de transport” poate fi definită ca o astfel de stare de funcționare a transportului, când lucrătorii din domeniul transportului și participanții la trafic respectă normele de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de

[213] Бабанін С.В. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил. În: *Право і суспільство*, 2012, № 6, p. 137-141.
[214] Осадчий В.І. Об’єкт транспортних злочинів. În: *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*, 2012, № 3, p. 194-201.
[215] Денисович В.В., Майоров В.И., Полякова С.В. Дорожное движение как сфера общественных отношений. În: *Вестник Челябинского государственного университета*, 2015, № 17, p. 30-37.

transport, ceea condiționează lipsa de pericole”.[216] Așadar, securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport sunt interdependente și se completează reciproc, formând o valoare socială binară apărată împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

După ce am analizat obiectul juridic principal al acestor infracțiuni, este timpul să ne îndreptăm privirea asupra obiectului juridic secundar lezat prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

S. Brînza, V. Stati și V. Budeci susțin că relaţiile sociale cu privire la sănătatea sau viaţa persoanei formează obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[217].[218] Alte opinii doctrinare presupun că nu doar sănătatea sau viaţa persoanei reprezintă valorile sociale vătămate în plan secundar prin respectivele infracțiuni. Astfel, exprimând o poziție diferită față de cea consemnată mai sus, V. Budeci menționează că, pe lângă sănătatea sau viaţa persoanei, integritatea fizică a persoanelor este lezată în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.[219] L. Gîrla și Iu. Tabarcea sunt de părerea că relațiile sociale care asigură securitatea vieții și sănătății persoanei, integritatea corporală, precum și integritatea patrimoniului, constituie obiectul juridic secundar al acestor infracțiuni.[220] În viziunea lui I. Țurcan, obiectul în cauză îl formează relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei ori integritatea bunurilor.[221] Șt. Stamatin susține că relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei ori proprietate sunt lezate în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.[222] Nu în ultimul rând, A. Borodac afirmă că obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la viața, sănătatea sau proprietatea persoanei.[223]

Cât privește integritatea patrimoniului, integritatea bunurilor și proprietatea, acestea nu pot reprezenta valorile sociale vătămate în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. G.Ș. Aiupova și I.S. Makeeva relevă just: „Producerea de daune materiale nu influențează asupra calificării faptei. De aceea, relațiile sociale de proprietate nu pot avea calitatea de obiect

---

[216] Осадчий В.І. Об’єкт транспортних злочинів. Ін: *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*, 2012, № 3, p. 194-201.
[217] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 426. 1300 p.
[218] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, p. 91, 92. 213 p.
[219] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009, p. 586. 860 p.
[220] Гырла, Л.Г., Табарча, Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010, p. 58. 592 p.
[221] Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea Specială*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 512. 804 p.
[222] *Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Часть* / Под ред. В. Бужора, В. Гуцуляка. Disponibil: https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-kommentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast
[223] Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2004, p. 372. 622 p.

juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse".[224] Această afirmație este valabilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Or, prin Legea nr. 45 din 21.04.2005 pentru modificarea articolului 264 din Codul penal al Republicii Moldova, din dispoziția alin. (1) art. 264 CP RM au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporţii mari". Până la momentul intrării în vigoare a acestei legi – 13.05.2005 – relațiile sociale cu privire la substanţa, integritatea şi potenţialul de utilizare a bunurilor au format obiectul juridic secundar al infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM. După acest moment, relațiile sociale cu privire la substanţa, integritatea şi potenţialul de utilizare a bunurilor constituie obiectul juridic secundar al faptelor prevăzute la alin. (1) art. 242 CCo RM (în care se folosește sintagma „soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri") și la alineatul (2) al acestui articol (în care se folosește sintagma „soldată cu cauzarea [...] cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri").

Din aceste considerente, nu corespunde legii penale în vigoare poziția exprimată de L. Gîrla și Iu. Tabarcea, conform căreia relațiile sociale care asigură integritatea patrimoniului, constituie obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Nici integritatea fizică a persoanei nu poate reprezenta valoarea socială vătămată în plan secundar prin infracțiunile analizate. S. Brînza și V. Stati explică: „Nu trebuie confundate noţiunile „integritatea fizică sau psihică" şi „integritatea corporală". Integritatea corporală este lezată ca urmare a producerii leziunilor corporale (fără cauzarea de prejudiciu sănătăţii), specificate în Partea V a Regulamentului Ministerului Sănătăţii al Republicii Moldova nr. 199 din 27.06.2003 de apreciere medico-legală a gravităţii vătămării corporale[225]. În opoziţie, integritatea fizică sau psihică este lezată ca urmare a cauzării unei dureri sau a suferinţei fizice ori psihice".[226] Infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, nu includ ca parte componentă tortura, tratamentul inuman sau degradant. Drept urmare, aceste infracțiuni nu pot aduce atingere relațiilor sociale cu privire la integritatea fizică a persoanei.

În fine, nici integritatea corporală a persoanei nu poate reprezenta valoarea socială lezată în plan secundar prin infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. După S. Brînza, noțiunile

---

[224] Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 1, p. 95-99.

[225] Regulamentul Ministerului Sănătăţii al Republicii Moldova nr. 199 din 27.06.2003 de apreciere medico-legală a gravităţii vătămării corporale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 170-172.

[226] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 519. 1328 p.

„sănătatea persoanei” şi „integritatea corporală a persoanei” nu se intersectează. Aceste noţiuni sunt complementare. Aşa cum există complementaritate între noţiunile „sănătatea persoanei” şi „viaţa persoanei”. [...] Deci, în cazul faptelor prevăzute la art. 151, 152, 156 sau 157 CP RM [...] vătămarea este cauzată nu integrității corporale a persoanei, ca valoare socială diferită de sănătatea persoanei (inclusiv de sănătatea corporală a persoanei)”.[227] Așadar, infracțiunea prevăzută la art. 157 CP RM, absorbită de infracțiunile prevăzute la alin. (1), (2) și lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM, aduce atingere relațiilor sociale cu privire la sănătatea persoanei. Relațiile sociale cu privire la integritatea corporală a persoanei constituie obiectul juridic special al faptei prevăzute la alin. (1) art. 78 CCo RM. Relațiile sociale cu privire la integritatea corporală a persoanei nu pot să formeze obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la alin. (1), (2) și lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM, întrucât aceste infracțiuni nu presupun cauzarea din imprudenţă a vătămării neînsemnate a integrității corporale.

În concluzie, *obiectul juridic secundar* al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

Cele două componente ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt:

1) sănătatea persoanei;

2) viața persoanei.

Noțiunea de sănătate a persoanei este percepută diferit de către penaliști. De exemplu, V.V. Katerinciuk propune ca, prin „sănătatea persoanei” să se înțeleagă „forma (starea) de activitate vitală a organismului care nu are devieri de la norme (fizice și psihice)”.[228] Această opinie nu poate fi acceptată, deoarece ar presupune că apărarea penală nu se impune în cazul victimelor care au devieri de la norme (fizice și psihice). Mai potrivită este poziția lui E.V. Bezruciko. Acesta înțelege prin „sănătatea persoanei” „o anumită stare fizică și (sau) psihică a persoanei, oricât de departe ar fi aceasta de o stare ideală”.[229] Așadar, art. 264 CP RM apără sănătatea oricărei persoane, indiferent de particularitățile ce o caracterizează. Fiecare persoană poate beneficia de protecția acestui articol: atât o persoană bolnavă, cât și o persoană complet

---

[227] Брынза С.М. Охрана здоровья личности по уголовному законодательству Республики Молдова. În: *Проблеми реалізації та забезпечення ефективності правових реформ: збірник матеріалів Міжнародної юридичної науково-практичної конференції «Актуальна юриспруденція» (м. Київ, 16 червня 2016 року). Тези наукових доповідей*. Київ: АртЕк, 2016, p. 116-124.

[228] Катеринчук К.В. *Кримінально-правова охорона здоров'я особи: доктринальні, законодавчі та правозастосовчі проблеми* / Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук. Київ, 2019, p. 159. 559 p.

[229] Безручко Е.В. *Преступления, посягающие на безопасность здоровья человека: теоретико-правовое исследование* / Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Ростов-на-Дону, 2018, p. 48. 450 p.

sănătoasă. Sub acest aspect, R.Iu. Smirnov afirmă just: „Sănătatea are diverse variații, în timp ce viața poate doar să fie. În consecință, sănătatea poate degrada în diferite moduri, iar viața poate fi doar luată”.[230]

Referitor la noțiunea „viața persoanei”, în doctrina penală sunt exprimate puncte de vedere care nu se deosebesc mult între ele. Astfel, E.A. Koreakina susține: „Viața persoanei este o valoare absolută, inalienabilă, inerentă, oferită persoanei de natură, care reprezintă o formă specială de existență a materiei”.[231] I.I. Mitrofanov și V.M. Linov consideră că viața persoanei se exprimă în „starea fizică, mentală, spirituală și biosocială a existenței persoanei, care apare din momentul nașterii și continuă să existe până la moartea biologică a persoanei, constatată de autoritățile competente din domeniul sănătății”.[232] Nu în ultimul rând, S. Brînza și V. Stati afirmă: „Viaţa persoanei reprezintă existenţa socială a acesteia, adică realizarea posibilităţii de a participa la relaţiile sociale, de a-şi exercita drepturile şi interesele şi de a-şi executa obligaţiile, având ca premisă ansamblul proceselor biochimice din organismul uman ce condiţionează dezvoltarea persoanei, reproducerea acesteia, relaţia persoanei cu mediul ambiant etc.”[233]

Din aceste opinii deducem că viața persoanei, privită drept componentă a valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, constituie acea formă de existență a persoanei care-i permite să participe la relațiile sociale.

Nu poate fi ignorată următoarea părere exprimată de E.A. Koreakina: „Este lipsită de eficiență și de temei defalcarea unor norme speciale [...], în care viața persoanei este considerată obiect juridic secundar al infracțiunii, care este protejat de rând cu alte obiecte. Aceasta contravine dispoziției constituționale privind protecția prioritară a vieții umane. [...] Pentru a se asigura proporționalitatea tratamentului juridic oferit de normele de drept penal, este necesară renunțarea la normele penale concurente care stabilesc răspunderea pentru cauzarea decesului din imprudență [...] Ar fi oportun ca articolul care incriminează lipsirea de viaţă din imprudenţă să fie completat cu un alineat, în baza căruia răspunderea să survină în cazul încălcării unor reguli speciale”.[234] Ceea ce propune E.A. Koreakina amintește de modelul promovat de legiuitorul român. Astfel, în Codul penal al României[235] (în continuare – CPR), art 192

---

[230] Смирнов Р.Ю. Здоровье человека как объект уголовно-правовой охраны. În: *Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки*, 2010, № 3, p. 63-66.
[231] Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011, p. 12. 22 p.
[232] Митрофанов І.І., Лінов, В.М. *Злочини проти здоров'я людини*. Кременчук: ПП Щербатих О.В., 2017, p. 42-43. 328 p.
[233] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 147. 1328 p.
[234] Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011, p. 8-9. 22 p.
[235] Codul penal al României din 17.07.2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510.

„Uciderea din culpă” conține alineatul (2) care are următorul conținut: „Uciderea din culpă ca urmare a nerespectării dispozițiilor legale ori a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru efectuarea unei anumite activități se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani”. În mod similar, alin. (3) art. 196 „Vătămarea corporală din culpă” CPR prevede: „Când fapta prevăzută în alin. (2) a fost săvârșită ca urmare a nerespectării dispozițiilor legale sau a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru efectuarea unei anumite activități, pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau amenda”.

Totuși, nu poate fi trecut cu vederea că aproximativ 100 de articole din partea specială a Codului penal al Republicii Moldova iau sub protecție relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei. În aceste articole se iau în considerare toate particularitățile ce caracterizează atingerea adusă acestor valori sociale (timpul, locul, ambianța, subiectul etc.). Astfel de articole există și în CPR. De exemplu, alin. (2) art. 340 CPR incriminează îndeplinirea defectuoasă sau neîndeplinirea atribuțiilor de verificare tehnică ori inspecție tehnică periodică a autovehiculelor, remorcilor sau tramvaielor ori a celor referitoare la efectuarea unor reparații sau intervenții tehnice de către persoanele care au asemenea atribuții, dacă din cauza stării tehnice a vehiculului s-a pus în pericol siguranța circulației pe drumurile publice, care a avut ca urmare vătămarea integrității corporale sau a sănătății uneia sau mai multor persoane ori moartea uneia sau mai multor persoane. Alin. (3) art. 345 CPR prevede răspunderea pentru primirea, deținerea, folosirea, cedarea, modificarea, înstrăinarea, dispersarea, expunerea, producția, procesarea, manipularea, depozitarea intermediară, importul, exportul ori depozitarea finală, transportul sau deturnarea materialelor nucleare ori a altor materii radioactive, precum și orice operație privind circulația acestora, fără drept, care a produs vătămarea corporală a uneia sau mai multor persoane ori moartea uneia sau mai multor persoane. Alin. (4) art. 346 CPR incriminează producerea, experimentarea, prelucrarea, deținerea, transportul ori folosirea materiilor explozive sau orice alte operațiuni privind circulația acestora, fără drept, care a avut ca urmare moartea uneia sau mai multor persoane.

Spre deosebire de alin. (2) art 192 CPR și de alin. (3) art. 196 CPR, aceste norme speciale iau în considerare specificul nerespectării dispozițiilor legale ori a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru efectuarea unei anumite activități. Din aceleași considerente, în art. 264 CP RM se iau în considerare particularitățile ce caracterizează atingerea adusă sănătății sau vieții persoanei. În context, este necesar să-l cităm pe S. Brînza: „Divizarea faptelor infracţionale în funcţie de obiectul juridic generic deloc nu înseamnă că într-un grup sau altul de infracţiuni trebuie cuprinse toate faptele care, într-un fel sau altul, direct sau indirect, vizează un anume obiect juridic generic. În primul rând, aceasta este inacceptabil, deoarece [...]

multe infracţiuni lezează concomitent nu un singur obiect juridic special, ci două sau mai multe. În astfel de situaţii ar fi firesc de ridicat problema temeiniciei includerii unei asemenea infracţiuni într-un grup sau altul de fapte infracţionale. Drept criteriu al temeiniciei unei atare includeri nu poate fi întotdeauna admisă importanţa comparativă a valorilor şi relaţiilor sociale care sunt vătămate prin săvârşirea infracţiunii. O asemenea abordare ar fi neştiinţifică, subiectivistă şi doar ar genera confuzie la clasificarea infracţiunilor. [...] La baza clasificării trebuie pus nu orice obiect juridic, chiar fiind foarte important, căruia prin infracţiune i-a fost cauzată atingere. La baza clasificării trebuie puse numai acele valori şi relaţii sociale care sunt supuse ineluctabil pericolului de vătămare în rezultatul unei anumite activităţi infracţionale şi care sunt luate în mod special sub ocrotirea legii penale".[236]

Până la urmă, legiuitorul este cel care stabilește prioritățile politicii penale. La moment, legiuitorul moldovean este de părerea că relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei trebuie apărate de art. 264 CP RM, dacă atingerea adusă acestora este legată cauzal de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Nu este exclus ca aceste priorități să fie revăzute și, într-un viitor, să fie adoptat un model similar cu cel promovat în alin. (2) art 192 și alin. (3) art. 196 CPR.

În altă ordine de idei, S. Brînza și V. Stati menționează: „La alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM sunt prevăzute patru infracțiuni distincte. Dispozițiile de la lit.a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM nu presupun că vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii ar reprezenta cauza producerii: 1) vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii; 2) decesului unei singure persoane; 3) decesului a două sau mai multor persoane. În realitate, în cazul infracțiunilor prevăzute la lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, fiecare dintre aceste trei urmări prejudiciabile se află în legătură cauzală cu acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport".[237] Prin aceasta se sugerează că fiecare dintre cele patru infracțiuni, prevăzute la art. 264 CP RM, poate forma concurs una cu cealaltă.

O opinie diferită este exprimată în pct. 5 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999: „Acţiunile învinuitului, care concomitent au avut drept urmare consecinţele prevăzute în diferite alineate ale art. 264 CP RM şi/sau în art. 242 CCo RM, se încadrează conform unuia dintre alineatele art. 264 CP RM, care prevede cea mai gravă dintre consecinţele survenite. În asemenea

[236] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 356-357, 358. 675 p.
[237] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 426. 1300 p.

cazuri nu se intentează procedură administrativă. Totodată, în sentinţă urmează să se indice concret toate urmările parvenite în urma accidentului rutier. Faptele cu diferite consecinţe urmează a fi calificate prin concurs de infracţiuni numai în cazurile în care ele sunt săvârşite în diferite perioade de timp".[238] În această explicație se sugerează soluția concurenței de norme, prevăzută la lit. c) art. 117 CP RM. Această soluție este opusă celei propuse de S. Brînza și V. Stati.

Nu susținem poziția Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, sănătatea persoanei trebuie apărată în fiecare caz în care i se aduce atingere, chiar și în cazul în care o altă victimă este lipsită de viață din imprudență. De aceea, dacă prin aceeași încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, se cauzează din imprudenţă, de exemplu, o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii și decesul a două sau mai multor persoane, nu este corect să se aplice doar alin. (5) art. 264 CP RM. În acest caz, trebuie invocat și alin. (1) art. 264 CP RM.

S. Brînza afirmă just: „În contextul unei infracţiuni complexe, putem vorbi despre una sau câteva infracţiuni absorbite, nu şi despre unul sau câteva obiecte juridice absorbite. Or, obiectul juridic principal al infracţiunii este caracterizat ca cel aparţinând infracţiunii complexe absorbante, fiind constituit din valoarea socială şi relaţiile sociale aferente cărora activitatea infracţională, specifică întregii infracţiuni, le aduce atingere. În acelaşi timp, obiectul juridic secundar este specific infracţiunii absorbite. Dacă nu este adusă atingere acestuia, nu există nici conţinutul infracţiunii complexe, ceea ce denotă în mod pregnant rolul obiectului juridic secundar al infracţiunii la calificarea acesteia".[239] De asemenea, I. Slisarenco postulează: „Sănătatea şi viaţa unei persoane nu poate conţine, nu poate absorbi sănătatea şi viaţa unei alte persoane. Aceste valori sociale sunt personale şi inalienabile, nu se pot împrumuta, nu pot constitui obiecte de schimb, nu se pot extinde şi asupra unei alte persoane, şi nu poate decesul sau vătămarea gravă a sănătăţii cauzate din imprudenţă unei persoane ca rezultat al încălcări regulilor de siguranţă a traficului rutier să conţină, să absoarbă şi vătămarea medie sau gravă a sănătăţii ori decesul cauzate din imprudenţă unei alte persoane ca rezultat al aceleiaşi încălcări a regulilor de siguranţă a traficului rutier".[240]

---

[238] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[239] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 135. 675 p.

[240] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2019, p. 63. 221 p.

Atingerea adusă sănătății persoanei și atingerea adusă vieții persoanei apar în contextul unor infracțiuni diferite prevăzute la art. 264 CP RM. Dacă, prin încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, se cauzează din imprudenţă, de exemplu, o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, de ce la calificare nu ar trebui luată în considerare atingerea adusă relațiilor sociale cu privire la sănătatea persoanei? Or, relațiile sociale cu privire la sănătatea persoanei nu pot fi absorbite de relațiile sociale cu privire la viața persoanei.

Dacă prin aceeași încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, se cauzează din imprudenţă, de exemplu, o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii și decesul a două sau mai multor persoane, nu putem vorbi despre o infracțiune unică progresivă. După părerea lui C. Duvac, „sunt infracțiuni progresive toate acele infracțiuni al căror element material se amplifică treptat, fie ca urmare a unor procese interne autonome, fie prin adăugarea altor acte materiale”.[241] În ipoteza unei pluralități de victime cărora li se vatămă sănătatea și, respectiv, care sunt lipsite de viață, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM nu sunt progresive una față de cealalta. Or, în această ipoteză, vatămărea sănătății și, respectiv, lipsirea de viață nu presupun etape în producerea aceleiași urmări prejudiciabile. Acestea reprezintă urmări prejudiciabile diferite. Pluralitatea de urmări prejudiciabile implică pluralitatea de infracțiuni. În consecință, trebuie să vorbim despre concursul infracțiunilor care implică atingerea unor componente diferite ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: sănătatea persoanei; viața persoanei.

2.2. Obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Atingerea adusă obiectului juridic special al infracțiunii presupune o influențare fie asupra entităților materiale care constituie proiecția valorilor și relațiilor sociale apărate printr-o normă din partea specială a Codului penal, fie asupra persoanelor care participă la asemenea relații. În astfel de cazuri, entitățile materiale influențate reprezintă obiectul material al infracțiunii. La rândul lor, persoanele influențate au calitatea de victime ale infracțiunii.

Dacă ne referim la obiectul material al infracțiunii, acesta este reprezentat de componentele lumii materiale, care servesc satisfacerii necesităților materiale sau nemateriale ale persoanelor, prin intermediul cărora se aduce atingere obiectului juridic special al infracțiunii.

[241] Duvac C. *Pluralitatea aparentă de infracțiuni*. București: Universul Juridic, 2008, p. 241. 312 p.

Pune în gardă opinia exprimată de I. Slisarenco: „Obiectul infracţiunilor în domeniul transporturilor, ca de altfel şi obiectul multor infracţiuni materiale (de rezultat), cuprinde obiectul juridic şi obiectul material. Deşi în capitolul dedicat infracţiunilor în domeniul transporturilor întâlnim şi infracţiuni cu conţinut formal de infracţiune”.[242] În același tipar conceptual se înscrie punctul de vedere a lui M.V. Midloveț și A.V. Soleanoi. Analizând infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care reprezintă corespondentul art. 264 CP RM), aceștia afirmă: „Urmările prejudiciabile ale infracțiunii determină conținutul obiectul material al infracțiunii. În cazul analizat, răspunderea penală se aplică pentru cauzarea de prejudicii vieții sau sănătății persoanei”.[243]

Din opiniile precitate ar reieși că obiect material posedă exclusiv infracțiunile materiale. Această teză nu corespunde realității. Dovadă este faptul că infracțiuni ca violul, răpirea unei persoane, huliganismul etc., fiind infracțiuni formale, au obiect material. Prezența obiectului material este condiționată nu de structura componenței de infracțiune, ci mai ales de particularitățile obiectului juridic special al infracțiunii. I.V. Kuznețov susține just: „Obiectul material al infracțiunii face parte din relațiile sociale ocrotite de legea penală, asupra cărora este îndreptată infracțiunea. Acest obiect materializează respectivele relații, conferind o formă fizică conceptului abstract al obiectului juridic special. Sintetizând particularitățile relațiilor sociale apărate de legea penală, obiectul material al infracțiunii întruchipează atingerea adusă acestor relații”.[244] La rândul său, S. Brînza susține: „Nu toate modificările rezultate în urma comiterii infracţiunii sunt raportate de legiuitor la urmările prejudiciabile, ca element structural al laturii obiective a infracţiunii. [...] Există o diferenţă principială între atingerea infracţională şi urmările prejudiciabile. [...] Remarcăm neidentitatea între urmările prejudiciabile şi atingerea infracţională”.[245]

Așadar, atingerea (vătămarea; lezarea) adusă obiectului juridic special al infracțiunii nu trebuie confundată cu urmarea prejudiciabilă a infracțiunii. Obiectul material al infracțiunii este proiecția materializată a atingerii aduse obiectului juridic special al infracțiunii, nu a urmărilor

---

[242] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2019, p. 108. 221 p.

[243] Мидловец М.В., Соляной А.В. Объект, предмет и общественно-опасные последствия дорожно-транспортных преступлений. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки*, 2015, Т. 1, № 3, p. 91-97.

[244] Кузнецов И.В. *Понятие и виды предметов преступлений в уголовном праве России* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2006, p. 9. 26 p.

[245] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 123, 139, 140. 675 p.

prejudiciabile ale infracțiunii. De aceea, obiect material pot avea nu doar infracțiunile al căror moment de consumare este marcat de producerea urmărilor prejudiciabile.

Vorbind la concret despre obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, vom menționa că încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, soldată cu deteriorarea acestui mijloc, nu intră sub incidența legii penale. În legătură cu infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, V. Budeci argumentează: „Mijlocul de transport nu constituie obiectul material al infracţiunii, deoarece acţiunile/inacţiunile conducătorului acestuia nu sunt îndreptate în mod direct asupra unui mijloc de transport, expunându-1 unui pericol ori producându-i vătămări”[246]. Suntem de acord cu aceste argumente. Ele sugerează că mijlocul de transport nu constituie proiecția materializată a atingerii aduse obiectului juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În 2005, I. Țurcan a formulat următoarea opinie: „Drept obiect material sau, după caz, mijloc de comitere a infracţiunii urmează a fi considerat mijlocul de transport”.[247] Această opinie corespundea realităților juridice de până la intrarea în vigoare, la 13.05.2005, a Legii nr. 45 din 21.04.2005 pentru modificarea articolului 264 din Codul penal al Republicii Moldova[248] (în continuare – Legii nr. 45/2005). Prin această lege, din dispoziția alin. (1) art. 264 CP RM au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporţii mari”. Din momentul intrării în vigoare a acestei legi, mijlocul de transport a devenit proiecția materializată a atingerii aduse obiectului juridic special al faptelor prevăzute la art. 242 CCo RM. Din aceste considerente, nu corespunde legii penale în vigoare poziția exprimată în 2010 de către L. Gîrla și Iu. Tabarcea. Conform acesteia, relațiile sociale care asigură integritatea patrimoniului, constituie obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[249] Acești autori se contrazic, întrucât, în continuare afirmă: „Mijlocul de transport [...] constituie mijlocul de comitere a infracțiunii, în timp ce obiectul material al infracțiunii îl reprezintă corpul persoanei”.[250] Dacă obiectul juridic special al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM ar fi format din relațiile sociale care asigură integritatea patrimoniului, atunci mijlocul de transport ar constitui obiectul material al acestor infracțiuni. Ceea ce este infirmat chiar de către L. Gîrla și Iu. Tabarcea.

---

[246] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009, p. 586. 860 p.
[247] Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea Specială*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 512. 804 p.
[248] Legea nr. 45 din 21.04.2005 pentru modificarea articolului 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 69-70.
[249] Гырла Л.Г., Табарча Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010, p. 58. 592 p.
[250] Ibidem, p. 58.

Este necesar să se înțeleagă că Legea nr. 45/2005 a modificat nu doar art. 264 CP RM. Această lege a modificat conținutul relațiilor sociale apărate împotriva infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Din cauza acestor modificări, mijlocul de transport nu mai poate întruchipa atingerea adusă relațiilor sociale apărate prin art. 264 CP RM.

Urmează să analizăm afirmația lui L. Gîrla și Iu. Tabarcea, conform căreia corpul persoanei reprezintă obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.[251] Poziții similare exprimă S. Brînza, V. Stati[252], V. Budeci[253].[254], A. Airapetean, D. Ioniță, S. Prodan și R. Popov.[255] Considerăm că această afirmație este justă. Or, obiectul juridic secundar al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Atingerea adusă acestor valori și relații sociale presupune o influențare asupra corpului persoanei. În acest mod, corpul persoanei constituie proiecția relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Cu alte cuvinte, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM aduc atingere, prin intermediul corpului persoanei, relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

E.A. Koreakina este de părerea că, în ipoteza lezării relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei, obiectul material îl reprezintă „corpul persoanei, integritatea anatomică a acestuia și funcționarea normală a organelor vitale”.[256] Considerăm de prisos menționarea de către E.A. Koreakina a integrității anatomice a corpului persoanei, precum și a funcționării normale a organelor vitale. Acestea nu reprezintă entități materiale în care se proiectează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Folosind formularea „integritatea anatomică a acestuia (adică a corpului persoanei) și funcționarea normală a organelor vitale”, E.A. Koreakina caracterizează nu obiectul material al infracțiunii, ci, mai degrabă, obiectul juridic special al infracțiunii. Or, atingerea adusă sănătății sau vieții persoanei se poate concretiza, printre altele, în afectarea integrității anatomice a corpului persoanei și a funcționării normale a organelor vitale.

---

[251] Ibidem, p. 58.
[252] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 426. 1300 p.
[253] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. p. 93. 213 p.
[254] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chișinău: Sarmis, 2009, p. 586. 860 p.
[255] Airapetean A., Ioniță D., Prodan S., Popov R. *Drept penal. Partea Specială: Note de curs. (Ciclul I)*. Chișinău, 2013. 350 p. Disponibil: http://www.usem.md/uploads//files/Note_de_curs_drept_ciclul_1/041_-_054_-_Drept_penal__Partea_speciala_I,_II.pdf
[256] Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011, p. 7-8. 22 p.

Astfel, acest autor echivalează obiectul material al infracțiunii cu obiectul juridic special al infracțiunii. Ceea ce este inacceptabil.

În atare condiții, considerăm întemeiată următoarea definiție propusă de S. Brînza și V. Stati: „Corpul persoanei – expresia corporală a vieţii sau sănătăţii persoanei, adică ansamblul de funcţii şi procese organice care asigură individului prezenţa biologică şi care, odată distruse, suprimă calitatea de fiinţă vie şi sănătoasă a persoanei. Nu contează dacă acesta este corpul unei persoane tinere sau în vârstă, nici dacă persoana este sau nu în plenitudinea facultăţilor fizice sau psihice, nici dacă persoana este normală sub aspect bio-antropologic etc."[257] Noțiunea „corpul persoanei" poate fi folosită doar în raport cu o persoană în viață. Odată cu instalarea morții cerebrale, această noțiune își pierde sensul. Din acest moment vorbim despre cadavru, care nu poate reprezenta obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Unii autori confundă corpul persoanei cu omul, ca dimensiune biopsihologică a persoanei. Astfel, M.P. Bikmurzin menționează: „Omul, ca și bunul, poate fi deplasat în spațiu. Asupra corpului uman poate fi exercitată o influențare fizică. Omul poate fi exploatat. Astfel, în esența sa fizică, omul se aseamănă mult cu bunurile. În dreptul penal, obiectul material este privit din perspectiva exercitării asupra lui a unei influențări fizice. Prin urmare, omul poate fi considerat o formă specială a obiectului material al infracțiunii".[258] Aceeași confuzie o admite A.I. Marțev și N.V. Vișneakova: „Ca entitate biologică, omul este indisolubil legat de astfel de valori sociale ca viața, sănătatea, onoarea, demnitatea, libertatea etc. Prin urmare, omul poate fi considerat obiect material al relațiilor sociale și, în consecință, obiect material al infracțiunii".[259]

Alți autori au viziuni controversate. De exemplu, S.A. Komarikova afirmă: „Relațiile sociale nu pot exista fără om ca entitate biologică. Oricare influențare asupra corpului uman va avea caracter infracțional numai dacă această influențare modifică, deformează sau desființează relațiile sociale cu privire la apărarea ființei umane".[260] O altă opinie controversată îi aparține lui E.A. Maslakova: „În infracțiunile contra persoanei, nu se poate vorbi despre obiectul material al infracțiunii. Omul este titular al relațiilor sociale. El nu poate fi echivalat cu un bun. De aceea, persoana, care a suferit în rezultatul săvârșirii infracțiunii, se consideră victimă".[261]

---

[257] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 149. 1328 p.

[258] Бикмурзин М.П. *Предмет преступления: теоретико-правовой анализ* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Уфа, 2005, p. 50. 196 p.

[259] Марцев А.И., Вишнякова Н.В. *Развитие учения об объекте преступления*. Омск: Ом. акад. МВД России, 2002, p. 34. 47 p.

[260] Комарикова С.А. Потерпевший как предмет преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник ТвГУ. Серия «Право»*, 2017, № 3, p. 191-198.

[261] Маслакова Е.А. Определение предмета преступления как уголовно-правовой категории. În: *Среднерусский вестник общественных наук*, 2014, № 3, p. 157-162.

Observăm că M.P. Bikmurzin, A.I. Marțev, N.V. Vișneakova, S.A. Komarikova și E.A. Маслакова confundă omul cu persoana. Nu omul, dar persoana participă la relațiile sociale, inclusiv la relațiile sociale apărate împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Așa cum am menționat, omul este dimensiunea biopsihologică a persoanei. În acest sens, R. Berdilo menționează: „Persoană este ansamblul de caracteristici sociale, biologice și psihologice ale unui individ”.[262] Așadar, spre deosebire de om, persoana are nu doar caracteristici biologice și psihologice, dar și caracteristici sociale. Sănătatea și viața persoanei sunt apărate de legea penală în calitate de valori sociale, nu în calitate de fenomene biologice și psihologice. Deci, nu omul, dar corpul persoanei reprezintă proiecția relațiilor sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM aduc atingere acestor relații sociale prin intermediul corpului persoanei, nu prin intermediul omului.

Nici persoana, nici dimensiunea ei biopsihologică nu pot să reprezinte obiectul material al infracțiunii. Susținem punctul de vedere a lui A.A. Gadjieva și D.G. Gadjieva: „Victima nu trebuie confundată nici cu obiectul juridic special al infracțiunii, nici cu expresia materializată a acestuia”.[263] După părerea lui N.I. Korjanski, „nu există niciun temei pentru a identifica victima cu obiectul material al infracțiunii, chiar și în acele cazuri în care infracțiunea a fost săvârșită prin influențarea participantului la relațiile sociale care constituie obiectul juridic special al infracțiunii. Noțiunile „victima infracțiunii” și „obiectul material al infracțiunii” nu se suprapun, nu sunt interschimbabile”.[264] De asemenea, S. Brînza susține: „Refuzul de a recunoaşte obiect al infracţiunii persoanele fizice sau juridice nu le diminuează prin nimic valoarea socială, dar înseamnă că normele de drept penal protejează relaţiile sociale, dar şi valorile sociale, inclusiv persoana (ca entitate ideală, nu ca expresie materializată). [...] Nu persoana, ci corpul acesteia poate forma obiectul material al infracţiunii. Or, corpul persoanei este asocial, constituind suportul fizic al persoanei, pe când persoana, ca participant la variate relaţii din societate, este polisocială, întrucât constituie punctul de concentrare a relaţiilor sociale de diferit gen, legate de ea”.[265]

În concluzie, corpul persoanei, nu omul, constituie obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

---

[262] Berdilo R. Obiectul juridic al infracțiunii prevăzute la art. 146 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe sociale”*, 2019, nr. 11, p. 119-130.
[263] Гаджиева А.А., Гаджиева Д.Г. Потерпевший в системе объективных признаков состава преступления. În: *Пробелы в российском законодательстве*. Юридический журнал, 2010, № 1, p. 141-143.
[264] *Энциклопедия уголовного права. Т. 4. Состав преступления*. Санкт-Петербург: Издание профессора Малинина, 2005, p. 211. 797 p.
[265] Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 82, 84. 675 p.

2.3. Victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

În contextul examinării infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, considerăm reușită definiția noțiunii „victima infracțiunii", propusă de E.A. Koreakina: „Victimă a infracțiunii este titulara unei valori sociale care a suportat o vătămare sau care se află în pericol de a fi vătămată".[266] Definiția dată diferă de cea din alin. (1) art. 58 al Codului de procedură penală: „Se consideră victimă orice persoană fizică sau juridică căreia, prin infracţiune, i-au fost aduse daune morale, fizice sau materiale".

Această definiție legislativă nu este întotdeauna validă din perspectiva dreptului penal. Or, prezența victimei este posibilă nu doar în cazul unei infracțiuni materiale, ci și în cazul unei infracțiuni formale. O infracțiune formală nu presupune cauzarea de daune morale, fizice sau materiale.[267] De aceea, din punct de vedere juridico-penal, este mai potrivit să considerăm victimă nu persoana fizică sau juridică căreia, prin infracţiune, i-au fost aduse daune morale, fizice sau materiale, dar persoana fizică sau juridică asupra căreia se influențează, prin infracţiune, pentru a se aduce atingere relațiilor sociale în care acea persoană fizică sau juridică evoluează ca subiect.

Victima infracțiunii este titulara valorii sociale apărate penalmente și, totodată, participantul la relațiile sociale apărate penalmente. Astfel, este mai mult decât evidentă legătura noțiunii „victima infracțiunii" cu noțiunea „obiectul juridic special al infracțiunii". Această legătură este subliniată de mai mulți teoreticieni. Astfel, D. Băbălău susține: „Întrucât victima infracțiunii participă la relațiile sociale apărate de legea penală, problema în cauză trebuie examinată tocmai în contextul examinării obiectului infracțiunii"[268]. G. Pavliuc menționează: „Victimă în accepțiune juridico-penală este subiectul relației sociale apărate de norma penală corespunzătoare"[269]. A. Păduraru afirmă: „Tocmai pentru că victima infracțiunii este unul dintre participanții la relația socială apărată de legea penală, reprezentând obiectul infracțiunii, am ales acest sistem de referință, și nu cel al subiectului infracțiunii"[270]. S. Brînza susține: „Victima infracțiunii desemnează unul dintre elementele relației sociale: subiectul relației sociale, apărarea

---

[266] Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011, p. 7-8. 22 p.

[267] În Subcapitolul 2.2 al prezentei teze argumentăm de ce atingerea adusă obiectului juridic al infracțiunii nu trebuie confundată cu urmările prejudiciabile ale infracțiunii.

[268] Băbălău D. *Răspunderea penală pentru practicarea ilegală a activității de întreprinzător*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2016, p. 139. 300 p.

[269] Pavliuc G. Victima în dreptul procesual penal și în dreptul penal. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2018, Вып. 3, ч. 8, p. 127-132.

[270] Păduraru A. *Infracțiunile în domeniul proprietății industriale în legislația Republicii Moldova și în legislația României. Studiu de drept comparat*. Chișinău: CEP USM, 2011, p. 148. 270 p.

căruia este exercitată de norma penală corespunzătoare”[271]. În viziunea lui V. Manea, „victima infracţiunii este subiect, însă nu al infracţiunii, dar al relaţiei sociale apărate de legea penală. Relevantă este tocmai această caracteristică. Nu cea datorită căreia se operează cu noţiunea „subiect pasiv al infracţiunii”.”[272] După părerea lui R. Popov, „victima infracţiunii se raportează la sistemul de referinţă al obiectului infracţiunii, nu la sistemul de referinţă al subiectului infracţiunii”[273]. I. Barat menționează: „Relaţiile sociale sunt constituite din câteva elemente: participanţii la relaţiile sociale (aceştia reprezintă nişte instituţii sociale, adică persoane care evoluează ca indivizi aparte sau ca colectivităţi de indivizi); relaţiile propriu-zise în cadrul subiectelor nominalizate sau relaţiile reciproce; condiţiile de activitate şi de funcţionare normală a participanţilor la relaţiile sociale. [...] Aceşti participanţi, împreună cu interesele lor, formează partea componentă a obiectului infracţiunii. [...] În baza celor expuse, susţinem opinia că victima se include în instituţia obiectului infracţiunii”[274]. Nu în ultimul rând, I. Moscalciuc afirmă: „Victimei poate să-i fie cauzată vătămarea integrităţii corporale sau a sănătăţii, să-i fie distruse sau deteriorate bunurile etc. În acest caz, componenta socială a daunei constă în crearea imposibilităţii pentru victimă de a-şi îndeplini obligaţiile de muncă, de a se bucura de posibilitatea de a participa activ la viaţa socială, ori în privarea acesteia de posibilitatea de a-şi exercita deplin drepturile de proprietar sau posesor. Prin intermediul acestei componente sociale a daunei se stabileşte legătura dintre victimă şi obiectul juridic special al infracţiunii”[275].

Având în vedere aceste viziuni doctrinare, considerăm întemeiată analiza victimei infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, în contextul examinării obiectului acestor infracțiuni, nu în contextul examinării subiectului acestor infracțiuni.

În opinia lui N.A. Lopașenko, „nu există infracțiuni fără victimă, care este o componentă indispensabilă a obiectului infracțiunii”.[276] De altă părere este V. Stati. Analizând infracțiunile prevăzute în Capitolul X al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, acesta menționează: „Datorită specificului unor infracţiuni, acestea nu presupun prezenţa unei victime. Este vorba despre infracţiunile specificate la art. 240-242, 243-244[1], 245[6], 248-250 CP RM. În cazul acestor infracţiuni, titular al valorilor sociale proteguite este statul. Acesta nu poate avea

[271] Brînza S. Obiectul infracțiunilor contra proprietății: argumente în favoarea naturii relaționale a acestuia. În: *Revista Națională de Drept*, 2002, nr. 7, p. 5-9.
[272] Manea V. *Răspunderea penală pentru acțiunile care dezorganizează activitatea penitenciarelor*. Chișinău: CEP USM, 2010, p. 105. 292 p.
[273] Popov R. *Subiectul infracţiunilor prevăzute în capitolele XV şi XVI ale Codului penal*. Chişinău: CEP USM, 2012, p. 60, 113. 315 p.
[274] Barat I. *Genocidul – aspecte juridico-penale* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2012, p. 75-76. 169 p.
[275] Moscalciuc I. Consumatorul – victima infracţiunilor săvârşite în sfera consumului de produse şi servicii. În: *Revista Naţională de Drept*, 2007, nr. 5, p. 47-53.
[276] Лопашенко Н. А. Несовершеннолетний как потерпевший и субъект в преступных. În: *Правовая политика и правовая жизнь*, 2001, № 1, p. 133-138.

calitatea de victimă a infracţiunii, de vreme ce, așa cum menționează just G. Pavliuc, victimă a infracţiunii este *persoana fizică sau juridică* ce evoluează ca subiect al relației sociale apărate de norma penală corespunzătoare[277]".[278]

Pentru a înțelege dacă statul poate sau nu să aibă calitatea de victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, vom porni de la premisa conturată de N.E. Martânenko: „Victima [...] întreține relații cu alte persoane, acționând astfel ca subiect al relațiilor sociale. Legea penală protejează drepturile, interesele și îndatoririle victimei, ca subiect al relațiilor sociale, care face parte din conținutul acestor relații. [...] În unele cazuri, este protejată viața sau sănătatea victimei, în altele – proprietatea acesteia, alteori – securitatea publică etc."[279] În acest punct de vedere, statul nu este menționat ca victimă a infracțiunii. Pentru a desemna victima infracțiunii, se operează cu termenul „persoană". Statul nu este o persoană. Cu toate acestea, securitatea publică, menționată de N.E. Martânenko ca valoare socială, poate avea ca titular doar statul. Astfel, autorul precitat derutează, în loc să ajute la soluționarea dilemei noastre.

Referitor la infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, S.A. Komarikova susține: „Aceste infracțiuni sunt biobiectuale. Prin urmare, se pot distinge două victime. Obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse este reprezentat de interesele statului în sfera securității funcționării (circulației și exploatării) mijloacelor de transport. În consecință, statul trebuie să reprezinte aceste interese".[280] Suntem de acord că statul este cel care trebuie să asigure respectarea, de către persoanele care conduc mijloace de transport, a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Însă, din aceasta nu rezultă că statul este victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

E.A. Koreakina afirmă: „Statul sau organele sale nu trebuie considerate victime. Or, activitatea acestora are ca scop satisfacerea intereselor unor persoane concrete".[281] La rândul său, I. Selevestru arată: „Doar în conjunctura dreptului penal internațional, un stat poate evolua ca victimă a infracțiunii (de exemplu, ca victimă a agresiunii din partea unui alt stat). În contrast, în conjunctura dreptului penal național, în calitate de victimă poate apare o persoană juridică care reprezintă statul, nu statul însuși. Statul este cel care apără ordinea de drept împotriva

---

[277] Pavliuc G. Victima în dreptul procesual penal și în dreptul penal. În: *Актуальные научные исследования в современном мире. Сборник научных трудов*. Переяслав-Хмельницкий, 2018, вып. 3, ч. 8, p. 127-132.
[278] Stati V. *Infracțiuni economice: note de curs*, Chișinău, 2019, p. 20. 597 p.
[279] Мартыненко Н.Э. Потерпевший как объект уголовно-правовой охраны и объект преступления. În: *Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского*, 2014, № 6, p. 128-131.
[280] Комарикова С.А. Потерпевший как предмет преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник ТвГУ. Серия «Право»*, 2017, № 3, p. 191-198.
[281] Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011, p. 7-8. 22 p.

infracțiunilor. Această concluzie reiese din alin. (1) art. 2 CP RM. Ar fi impropriu ca, din postura de victimă a infracțiunii, statul să-și exercite calitatea de apărător al ordinii de drept. Un stat, care evoluează în această postură, este un stat care se declară incapabil de a-și apăra cetățenii împotriva infracțiunilor. Este un stat ca și cum inexistent”.[282]

Luând în considerare argumentele prezentate de către E.A. Koreakina și I. Selevestru, suntem de părerea că statul nu poate evolua în calitate de victimă a infracțiunii. Victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate fi doar o persoană fizică. Se are în vedere persoana fizică titulară a vieții sau a sănătății, care participă la relațiile sociale ce constituie obiectul juridic secundar al infracțiunilor analizate. În calitate de titular al securității circulației rutiere sau al securității exploatării mijloacelor de transport, statul participă la relațiile sociale care formează obiectul juridic principal al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Însă, statul participă la aceste relații nu ca victimă. El participă la ele în calitate de titular al valorii sociale ocrotite penalmente. „Oricare victimă a infracțiunii este titular al valorii sociale ocrotite penalmente, însă nu oricare titular al valorii sociale ocrotite penalmente poate fi victimă a infracțiunii”.[283]

Nu este clar dacă oricare persoană fizică poate fi victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. După părerea lui V. Budeci, „ca victimă a infracţiunilor în domeniul transportului rutier poate evolua orice persoană, care într-un fel sau altul participă la traficul rutier”.[284] Totuși, pentru a fi victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, nu este obligatoriu să ai calitatea de participant la trafic. Conform art. 2 al Legii nr. 131/2007[285] și pct. 7 din RCR[286], prin „participant la trafic” se înțelege „persoana care ia parte la procesul circulaţiei în calitate de conducător, pieton sau pasager”. Este posibil ca o altă persoană decât participantul la trafic (de exemplu, o persoană care locuiește în imediata apropiere de un drum public) să suporte urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, ca urmare a încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Într-un asemenea caz, există toate temeiurile pentru aplicarea art. 264 CP RM.

---

[282] Selevestru I. Victima infracțiunilor prevăzute la art. 191 CP RM. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe sociale”*, 2015, nr. 3, p. 194-199.

[283] 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.

[284] Budeci V. Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. p. 93. 213 p.

[285] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

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

Întrucât legiuitorul nu a stabilit restricții legate de calitatea victimei infracțiunilor prevăzute de acest articol, nu există niciun temei să aplicăm art. 149 sau 157 CP RM în locul art. 264 CP RM.

Privind situația dintr-un alt unghi, I. Slisarenco reușește să identifice o calitate specială pentru victima infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM: „Calitatea specială a victimelor infracţiunii prevăzute la art. 264 CP RM îngustează cercul acestora doar la persoanele cărora, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier, li s-au cauzat din imprudenţă, în funcţie de modalitatea normativă concretă de săvârşire a infracţiunii: a) vătămarea medie a sănătăţii; b) vătămarea gravă a sănătăţii; c) decesul. În această ordine de idei, persoanele cărora li s-au cauzat din imprudenţă, ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier, fie vătămări uşoare sau neînsemnate sănătăţii, fie daune materiale sub forma deteriorării neînsemnate sau considerabile a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri, nu pot fi victime ale infracţiunii prevăzute la art. 264 CP RM”.[287]

O asemenea abordare este admisibilă, dacă luăm în considerare poziția exprimată de E.V. Medvedev: „În textul Codului penal, legiuitorul reliefează prezența victimei fie prin indicarea unor semnalmente socio-demografice sau a altor particularități ale persoanei, fie prin evidențierea comportamentului acesteia, fie *prin descrierea urmărilor prejudiciabile ale infracțiunii* (evid. ns.) etc.”[288] În contextul altor infracțiuni, S. Brînza și V. Stati recurg la conturarea calității speciale a victimei infracțiunii prin descrierea urmărilor prejudiciabile pe care aceasta le suportă: „Persoana fizică sau juridică, ale cărei drepturi sau interese ocrotite de lege suferă daune în proporţii considerabile, este victima infracţiunii specificate la alin. (1) art. 327 CP RM”[289]; „Victima infracţiunii specificate la alin. (1) art. 328 CP RM este persoana fizică sau juridică, ale cărei drepturi sau interese ocrotite de lege suferă daune în proporţii considerabile”[290]; „Persoana fizică sau juridică, ale cărei drepturi sau interese ocrotite de lege suferă daune în proporţii mari, este victima infracţiunii specificate la alin. (1) art. 329 CP RM”.[291]

Este admisibil ca un asemenea procedeu să fie utilizat în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Drept urmare, este întemeiat a se afirma că victima acestor infracțiuni este

---

[287] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2019, p. 72-73. 221 p.

[288] Медведев Е.В. Концепт «потерпевший» в уголовно-правовой интерпретации. În*: Вестник Кузбасского Института*, 2012, № 5, p. 114-119.

[289] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 896. 1300 p.

[290] Ibidem, p. 904.

[291] Ibidem, p. 911.

persoana fizică, căreia i se cauzează: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii (alin. (1) și (2)); vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (lit. a) alin. (3) și alin. (4)); decesul (lit. b) alin. (3), alin. (4)-(6)).

Pluralitatea de victime este luată în seamă la calificare în cazul în care decesul constituie expresia urmărilor prejudiciabile. Astfel, dacă decedează o singură persoană, atunci se aplică lit. b) alin. (3) sau alin. (4) art. 264 CP RM. Dacă însă decedează două sau mai multe persoane, atunci se aplică alin. (5) sau (6) art. 264 CP RM. În cazul în care urmările prejudiciabile se exprimă în vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, legiuitorul nu face o asemenea diferențiere. Într-un asemenea caz, numărul de victime poate fi luat în considerare la individualizarea pedepsei.

În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, autolezarea făptuitorului nu poate aduce atingere relațiilor sociale apărate de acest articol. Prin urmare, are dreptate V.I. Neverov care susține: „Răspunderea penală se exclude dacă, în rezultatul încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, suferă prejudicii doar făptuitorul”.[292] Se aplică art. 353, 355 sau 372 CP RM în cazul în care, în prezența condițiilor stabilite de aceste articole, făptuitorul folosește mijlocul de transport pentru a se automutila. În astfel de cazuri nu este aplicabil art. 264 CP RM.

Încheiem analiza caracteristicilor victimei infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM cu o ipoteză evidențiată de V. Stati: „Faptul, că un alt participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport) apare ca victimă a infracţiunii prevăzute la art. 264 CP RM, nu exclude deloc posibilitatea că această persoană să aibă rolul de subiect al infracţiunii prevăzute la art. 269 CP RM. Aceasta în contextul aceluiaşi accident rutier”.[293] Așadar, participantul la relațiile sociale apărate de art. 264 CP RM poate fi cel care, în contextul aceluiași accident rutier, încalcă relațiile sociale apărate de art. 269 CP RM. Sau invers, participantul la relațiile sociale apărate de art. 269 CP RM poate fi cel care, în contextul aceluiași accident rutier, încalcă relațiile sociale apărate de art. 264 CP RM. Nu este exclusă nici ipoteza în care participantul la relațiile sociale apărate de art. 264 CP RM poate fi cel care, în contextul aceluiași accident rutier, încalcă relațiile sociale apărate de art. 264 CP RM. În acest caz, vorbim despre două infracțiuni prevăzute la art. 264 CP RM, care au fost generate de același accident rutier. În cadrul fiecăreia dintre aceste infracțiuni, victima nu cumulează calitatea de subiect al infracțiunii. În fine, nu se exclude

[292] 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, p. 42. 243 p.

[293] Stati V. Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266, 269 și 276 CP RM. În: *Revista Naţională de Drept*, 2010, nr. 3, p. 42-54.

ipoteza în care participantul la relațiile sociale apărate de art. 264 CP RM încalcă, în contextul aceluiași accident rutier, relațiile sociale apărate de art. 228, 235-242, 243[1] sau 245 CCo RM; sau viceversa.

În concluzie, în prezența vinovăției reciproce, un singur accident rutier poate genera o pluralitate de fapte – infracționale sau contravenționale – interdependente, care sunt săvârșite cu vinovăție. În acest caz subiectul unei fapte apare ca victimă a altei fapte care se află în relație de interdependență cu prima faptă.

2.4. Concluzii la Capitolul 2

Ca rezultat al analizei obiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, considerăm necesară formularea următoarelor concluzii:

1) securitatea națională presupune starea de securitate nu doar a societății și a statului, ci și a persoanei împotriva amenințărilor de orice ordin, inclusiv a celor din domeniul transportului feroviar, naval, aerian și rutier;

2) relațiile sociale cu privire la securitatea în transportul feroviar, naval, aerian și rutier formează obiectul juridic generic al infracțiunilor prevăzute în Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova;

3) din perspectiva normelor din Capitolul XII al părții speciale a Codului penal al Republicii Moldova, prin „transport” trebuie de înțeles transportul feroviar, naval, aerian și rutier;

4) transportul rutier este unul dintre tipurile de transport, care implică funcționarea unui sistem dinamic complex, constituit din pietoni şi vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiţii stabilite, generează un ansamblu de relaţii juridico-sociale;

5) 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 şi 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 şi 276 CP RM);

6) în ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, anumite valori și relații sociale reprezintă fapta prejudiciabilă, iar alte valori și relații sociale reprezintă urmările prejudiciabile. De asemenea, putem afirma că obiectul juridic special al infracțiunilor analizate are un caracter

complex. Acest obiect include două componente: obiectul juridic principal și obiectul juridic secundar;

7) cele două componente ale valorii sociale, apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, sunt: a) securitatea circulației rutiere; b) securitatea exploatării mijloacelor de transport;

8) securitatea circulației rutiere și securitatea exploatării mijloacelor de transport sunt interdependente și se completează reciproc, formând o valoare socială binară apărată împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

9) două componente ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: a) sănătatea persoanei; b) viața persoanei;

10) în ipoteza unei pluralități de victime care suferă urmări prejudiciabile de diferită gravitate, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM nu sunt progresive una față de cealalta. Or, în această ipoteză, urmările prejudiciabile de diferită gravitate se produc simultan sau aproape simultan. În consecință, trebuie să vorbim despre concursul infracțiunilor care implică urmări prejudiciabile de diferită gravitate pe care le suferă două sau mai multe victime;

11) atingerea (vătămarea; lezarea) adusă obiectului juridic special al infracțiunii nu trebuie confundată cu urmarea prejudiciabilă a infracțiunii. Obiectul material al infracțiunii este proiecția materializată a atingerii aduse obiectului juridic special al infracțiunii, nu a urmărilor prejudiciabile ale infracțiunii. De aceea, obiect material pot avea nu doar infracțiunile al căror moment de consumare este marcat de producerea urmărilor prejudiciabile;

12) corpul persoanei, nu omul, constituie obiectul material al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

13) victima infracțiunii este titulara valorii sociale apărate penalmente și, totodată, participantul la relațiile sociale apărate penalmente;

14) victimă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate fi doar o persoană fizică. Se are în vedere persoana fizică titulară a vieții sau a sănătății, care participă la relațiile sociale ce constituie obiectul juridic secundar al infracțiunilor analizate;

15) 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));

16) în prezența vinovăției reciproce, un singur accident rutier poate genera o pluralitate de fapte – infracționale sau contravenționale – interdependente, care sunt săvârșite cu vinovăție. În acest caz subiectul unei fapte apare ca victimă a altei fapte care se află în relație de interdependență cu prima faptă.

3. LATURA OBIECTIVĂ A INFRACȚIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT

Latura obiectivă a infracțiunii este unul dintre elementele constitutive ale infracțiunii, care include semnele infracțiuni ce caracterizează manifestarea infracțiunii în realitatea obiectivă.

În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, latura obiectivă include cinci semne constitutive:

1) fapta prejudiciabilă exprimată în acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport;

2) urmările prejudiciabile care constau, după caz, în:

a) vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii;

b) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii;

c) decesul unei persoane;

d) decesul a două sau mai multor persoane;

3) legătura cauzală dintre fapta prejudiciabilă şi urmările prejudiciabile;

4) mijlocul de săvârşire a infracţiunii, şi anume – mijlocul de transport;

5) locul de săvârșire a infracțiunii, și anume – locul în care acționează actele normative (care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) la care face referire acest articol.

În secțiunile 3.1-3.5 ale prezentei teze vor fi analizate aceste semne constitutive.

3.1. Fapta prejudiciabilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Respectarea regulilor de securitate a circulaţiei și a celor de exploatare a mijloacelor de transport constituie o condiție indispensabilă pentru desfășurarea în siguranță a traficului rutier. Încălcarea regulilor date poate avea ca urmare: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; decesul unei sau al mai multor persoane. În aceste împrejurări este absolut întemeiat că la art. 264 CP RM a fost incriminată încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.

În cazul infracțiunilor prevăzute de acest articol, fapta prejudiciabilă se exprimă în încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. În lipsa acestui semn constitutiv al laturii obiective, nu poate fi aplicat art. 264 CP RM. Afirmația dată este confirmată printr-un exemplu din practica judiciară, în care instanța de recurs a conchis: conducătorului mijlocului de transport, care nu a încălcat nicio regulă de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu i se poate imputa nepreîntâmpinarea consecinţelor situaţiei de accident care a fost provocată de fapta altor participanţi la trafic. Dacă calculul persoanei este întemeiat, însă circumstanţe neprevăzute sau neexecutarea obligaţiilor de către alte persoane au condiţionat aceste consecinţe, atunci nici ele, nici faptele care le-au provocat, nu-i pot fi imputate. Astfel, instanţele de judecată corect au conchis că învinuirea adusă lui E.D. (se are în vedere învinuirea de săvârșire de către acesta a infracțiunii prevăzute la lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM – *n.a.*) nu este bazată pe probe directe ce ar confirma vinovăţia acestuia [...]. În acest aspect, instanţele de judecată de fond şi de apel au concluzionat corect că fapta lui E.D. nu întruneşte elementele constitutive ale infracţiunii, deoarece nu viteza cu care se deplasa inculpatul a dus la [...] cauzarea lui E.A. a vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii”.[294]

Rezultă că, în cazul în care fapta conducătorului mijlocului de transport nu este contrară regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, acesta nu poate răspunde în baza art. 264 CP RM. Ceea ce demonstrează că fapta prejudiciabilă este un semn obligatoriu al laturii obiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Vorbind despre regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, R.L. Maximovici menționează că acestea „se exprimă, de obicei, sub forma unei prescripții categorice sau a unei interdicții categorice. În acest caz nu poate fi pusă la îndoială necesitatea respectării unor astfel de reguli. În același timp, există situații în care regulile respective sunt formulate sub formă de recomandare. Caracterul de recomandare al unor astfel de reguli exclude obligația de a le respecta. Luând în considerare acest lucru, încălcarea unor asemenea reguli este sancționată penal doar atunci când se produc urmările prejudiciabile corespunzătoare”.[295] Mai reușit este punctul de vedere al lui V.E. Eminov: „Caracterul de recomandare al regulii pare să lase persoanei mai multă libertate de a decide cum să acționeze

[294] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 03.07.2013. Dosarul nr. 1ra-675/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=441

[295] Максимович Р.Л. Про поняття «порушення» у Кримінальному кодексі України. În: *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*, 2016, Випуск 4, p. 278-285.

într-o anumită situație, însă nu o scutește de răspunderea pentru o decizie eronată. Ignorând recomandările, persoana își asumă riscul de producere a urmărilor prejudiciabile”.[296]

În RCR găsim reguli cu caracter de recomandare în subcompartimentul V „Indicatoare de informare și orientare” din compartimentul „Semnificaţia indicatoarelor rutiere şi particularităţile de utilizare a acestora” (de exemplu, „5.52 „Viteză recomandată” – viteza de deplasare recomandată pe sectorul de drum în cauză. Indicatorul îşi extinde acţiunea până la următoarea intersecţie. Devierea de la viteza recomandată nu se consideră încălcare a prezentului Regulament”).

Presupunem că persoana, care conduce mijlocul de transport, depășește viteza recomandată pe sectorul de drum respectiv. Dacă, în acest caz, se cauzează fie vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul unei sau al mai multor persoane, atunci nu se aplică art. 264 CP RM. Această soluție este întemeiată, deoarece, conform pct 3 al RCR, „participanţii la trafic *sunt obligaţi să respecte* (evid ns.) regulile de circulaţie, semnificaţia mijloacelor de semnalizare rutieră, semnalele şi indicaţiile agentului de circulaţie, condiţiile tehnice ale prezentului Regulament şi prin acţiunile lor să nu cauzeze prejudicii altor participanţi la trafic, să nu-i expună pericolului, precum şi să nu creeze neîntemeiat obstacole circulaţiei care ar depăşi pe acele care sunt provocate de circumstanţe iminente”. Totodată, în explicația din RCR privind indicatorul rutier 5.52, se conține precizarea cu caracter de excepție: „Devierea de la viteza recomandată nu se consideră încălcare a prezentului Regulament”.

Regula, care rezultă din indicatorul rutier 5.52, oferă o mai mare marjă de discreție persoanei care conduce mijlocul de transport. Astfel, RCR lasă la latitudinea persoanei respective să aleagă o variantă de comportament din mai multe, astfel încât „să nu cauzeze prejudicii altor participanţi la trafic, să nu-i expună pericolului, precum şi să nu creeze neîntemeiat obstacole circulaţiei care ar depăşi pe acele care sunt provocate de circumstanţe iminente”. În cazul în care, făptuitorul deviază de la regula cu caracter de recomandare din RCR, și, în același timp, cauzează fie vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul unei sau al mai multor persoane, trebuie să-i fie aplicat nu art. 264 CP RM, dar norma generală – art. 149 sau 157 CP RM. În acest caz, lipsește încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Deci, lipsește temeiul aplicării art. 264 CP RM.

---

[296] Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. Москва: Всесоюз. Ин-т по изуч. причин и разраб. мер предупреждения преступности, 1980, p. 15. 104 p.

În altă privință, fapta prejudiciabilă, prevăzută la art. 264 CP RM, se poate concretiza în acțiune (atunci când făptuitorul săvârșește ceea ce nu trebuia să săvârșească) sau în inacțiune (atunci când făptuitorul nu săvârșește ceea ce trebuia și putea să săvârșească). În context, este potrivit să-l cităm pe Z.B. Soktoev: „Specificul juridico-penal al unei fapte infracționale se regăsește în modificările pe care aceasta le produce nu atât la nivel fizic (în lumea materială, material-evenimențială), cât mai ales la nivelurile social și juridic. Prin urmare, nu există nicio diferență semnificativă între acțiune și inacțiune ca forme de comportament infracțional”.[297] Astfel, sub aspect juridic și social, acțiunea prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport nu se deosebește cu nimic de inacțiunea prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Important este faptul că în ambele cazuri se încalcă reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

În alin. 2 pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 se explică: „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport este o acţiune sau inacţiune a conducătorului mijlocului de transport, legată de încălcarea unei sau a câtorva prevederi ale Regulamentului circulaţiei rutiere [...] sau a altor acte normative, care reglementează securitatea circulaţiei şi exploatării transportului, încălcări ce conduc la consecinţele prevăzute în dispoziţia art. 264 CP”.[298] Cu alte cuvinte, pentru ca încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie pasibilă de răspundere penală, aceste reguli trebuie să fie prevăzute în acte normative. Asemenea acte normative pot avea un caracter internațional sau național.

Din rândul actelor normative internaționale, care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, fac parte:

1) Convenția ONU asupra circulaţiei rutiere[299], ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 02.03.1993 privind aderarea Republicii Moldova la unele convenţii internaţionale[300] (în continuare – Hotărârea Parlamentului nr. 1318/1993);

---

[297] Соктоев З.Б. *Причинность в уголовном праве: теоретические и прикладные проблемы* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. Москва, 2014, p. 11. 40 p.

[298] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[299] *Convention on Road Traffic*. Disponibil: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11

[300] Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 1318 din 02.03.1993 privind aderarea Republicii Moldova la unele convenţii internaţionale. În: *Monitorul Oficial al Parlamentului Republicii Moldova*, 1993, nr. 3.

2) Acordul European relativ la munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaţionale pe şosele[301], ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318/1993;

3) Acordul European referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase[302], ratificat prin Hotărârea Parlamentului nr. 44 din 04.06.1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase[303];

4) Convenția ONU asupra semnalizării rutiere[304], ratificată prin Legea nr. 141 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția asupra semnalizării rutiere[305];

5) Acordul european ce completează Convenția ONU asupra semnalizării rutiere[306], ratificat prin Legea nr. 142 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere[307];

6) Acordul european ce completează Convenția ONU asupra semnalizării rutiere[308], ratificat prin Legea nr. 143 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind marcajele rutiere, adițional la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere[309] etc.

Printre actele normative naționale, care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, se numără:

1) Legea nr. 131/2007;

2) RCR;

---

[301] *European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport*. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20993/volume-993-A-14533-English.pdf

[302] *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en

[303] Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 44 din 04.06.1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1998, nr. 54-55.

[304] *Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en

[305] Legea nr. 141 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 213-222.

[306] *European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-24&chapter=11&clang=_en

[307] Legea nr. 142 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 224-233.

[308] *Protocol on Road Markings, additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-25&chapter=11&clang=_en

[309] Legea nr. 143 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind marcajele rutiere, adițional la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 224-233.

3) Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători şi bagaje[310];

4) Hotărârea Guvernului nr. 1073 din 01.10.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul şi efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutăţi şi/sau dimensiuni ce depăşesc limitele admise[311];

5) Hotărârea Guvernului nr. 589 din 24.07.2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase[312];

6) Regulamentului Ministerului Transporturilor şi Comunicaţiilor nr. 9/12 din 09.12.1999 cu privire la asigurarea securităţii circulaţiei rutiere la întreprinderi, instituţii, organizaţii ce efectuează transporturi de pasageri şi mărfuri[313];

7) Ordinul Ministerului Administrației Publice Locale nr. 124 din 29.07.2005 cu privire la aprobarea Normelor de parcurs şi exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto[314] etc.

Alte posibile categorii de acte normative, care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, sunt menționate în subpct. 1 pct. 119 al RCR: standarde; normele tehnice de exploatare; instrucţiunile întreprinderilor producătoare etc.

Actele normative, menționate mai sus, permit stabilirea conținutului faptei prejudiciabile prevăzute art. 264 CP RM, întrucât fie încuviințează un anumit comportament al persoanei care conduce mijlocul de transport, fie interzic un asemenea comportament. Prin referirea la astfel de acte normative, devine posibil să aflăm cum ar fi trebuit să se comporte într-o anumită situație persoana care conduce mijlocul de transport.

În alt context, pentru aplicarea răspunderii în baza art. 264 CP RM, este necesară interpretarea nu doar a acestui articol, ci și a prevederilor actelor normative care conțin reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Împreună cu aceste prevederi, art. 264 CP RM formează un sistem normativ care circumstanțiază limitele imputării unei persoane, care conduce mijlocul de transport, a încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau

---

[310] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2006, nr. 124-125.

[311] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1073 din 01.10.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul şi efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutăţi şi/sau dimensiuni ce depăşesc limitele admise. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2007, nr. 161-164.

[312] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 589 din 24.07.2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2017, nr. 277-288.

[313] Regulamentului Ministerului Transporturilor şi Comunicaţiilor nr. 9/12 din 09.12.1999 cu privire la asigurarea securităţii circulaţiei rutiere la întreprinderi, instituţii, organizaţii ce efectuează transporturi de pasageri şi mărfuri. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2000, nr. 46.

[314] Ordinul Ministerului Administrației Publice Locale nr. 124 din 29.07.2005 cu privire la aprobarea Normelor de parcurs şi exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2005, nr. 110-112.

de exploatare a mijloacelor de transport. Interpretarea sistemică a normelor, care alcătuiesc un asemenea sistem, face posibil să aflăm dacă există temeiul aplicării art. 264 CP RM.

Astfel, putem afirma că regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de către subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, au un caracter de referință (de blanchetă) pentru acest articol.

Din Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituţionalităţii unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanţelor narcotice, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015) putem afla ce înseamnă „norme de referință" și care este rolul acestor norme: „[...] 39. În pofida exactităţii sale, dreptul penal, exprimat printr-o *lex certa*, este o ramură de drept sensibilă anume din cauza excesului de text normativ necesar a fi supus interpretării [...], inclusiv în baza normelor de trimitere sau de blanchetă. [...] 63. [...] Curtea menționează că existenţa dispoziţiilor de blanchetă în normele penale constituie o expresie a procesului obiectiv de reglementare normativă, fiind o modalitate specială de formulare a reglementărilor juridico-penale. 64. Fără a contesta principiul codificării legii penale, recurgerea la dispoziţiile de blanchetă în Codul penal asigură stabilitatea legii penale, astfel încât conținutul acesteia să nu fie direct proporțional cu frecventele modificări ale actelor normative subsecvente, precum și legătura sistemică cu alte acte normative aplicabile".[315]

În același făgaș, G.Z Iaremko menționează: „Progresul tehnico-științific continuu implică perfecționarea mijloacelor de transport, dezvoltarea de noi tehnologii de transport etc. Aceasta, la rândul său, condiționează o reacție promptă la nivel de creație normativă, adică crearea unui cadru de reglementare menit să asigure securitatea circulaţiei și exploatarea mijloacelor de transport. Starea de lucruri conturată dictează ca legea penală să fie sincronizată în permanență cu modificările la care sunt supuse normele din domeniile extrapenale".[316] Autorul precitat sugerează că legea penală trebuie să țină pasul cu dezvoltarea rapidă a științei și a tehnologiei. Progresul tehnico-științific necesită o revizuire constantă a normelor de conduită a persoanelor a căror activitate este influențată de evoluția noilor tehnologii. Relațiile sociale, care sunt reglementate de normele de drept extrapenale, pot fi apărate eficient de legea penală numai dacă aceasta conține referirea la normele de drept extrapenale. Lipsa normelor de referință ar duce la

[315] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituţionalităţii unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanţelor narcotice, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 13-19.

[316] Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції, що відносяться до ознак об'єкту злочину. În: *Часопис Академії адвокатури України*, 2009, № 5, p. 1-9.

aceea că legea penală ar trebui modificată de fiecare dată când se modifică normele de drept extrapenale.

Într-adevăr, ce s-ar întâmpla dacă art. 264 CP RM ar trebui modificat de fiecare dată când au loc remanieri în legislația care conține regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport? Cu certitudine, aceasta ar crea mari dificultăți în practica de aplicare a art. 264 CP RM.

Caracterul de referință al acestui articol îi permite ca dispoziția lui să „împrumute" textul normelor care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Cu toate acestea, înseși normele, care stabilesc asemenea reguli, nu sunt incluse în art. 264 CP RM. „Este întemeiat să afirmăm că, deși nu fac parte din legea penală, normele, care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, sunt folosite la aplicarea răspunderii pentru faptele prevăzute la art. 264 CP RM".[317]

În altă privință, din art. 264 CP RM rezultă că fapta, prejudiciabilă prevăzută de acest articol, presupune două modalități normative:

1) încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport;
2) încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei.

Conjuncția „sau" din sintagma „încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport", utilizată în alin. (1) art. 264 CP RM, arată că modalitățile normative sus-menționate au un caracter alternativ. Pentru aplicarea art. 264 CP RM este suficient ca persoana, care conduce mijlocul de transport, să încalce fie regulile de securitate a circulaţiei, fie regulile de exploatare a mijloacelor de transport. Aceasta nu exclude totuși ca art. 264 CP RM să fie aplicat în cazul când persoana, care conduce mijlocul de transport, încalcă atât regulile de securitate a circulaţiei, cât și regulile de exploatare a mijloacelor de transport.

În primul rând va fi analizată modalitatea normativă de *încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport*.

De exemplu, în RCR, reguli de exploatare a mijloacelor de transport conțin dispozițiile de la:

– lit. a) subpct. 1) pct. 10 („Persoana care conduce un vehicul trebuie [...] să fie aptă din punct de vedere psihofiziologic şi medical");

– lit. a) pct. 11 („Conducătorul de vehicul, este obligat [...] înainte de plecare să verifice starea tehnică a vehiculului şi să o supravegheze pe parcurs, în special funcţionarea sistemelor de direcţie, de frânare, dispozitivelor de iluminare şi semnalizare");

[317] Postovanu N. Latura subiectivă 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.

– lit. a) pct. 121 („Este interzisă exploatarea vehiculului prin retragerea plăcilor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare în cazurile în care [...] acesta este fabricat sau reutilat nerespectându-se standardele şi normativele în vigoare privind siguranţa traficului rutier”);

– subpct. 1) pct. 122 („Este interzisă exploatarea vehiculelor în cazurile în care sunt depistate devieri de la normativele tehnice şi ecologice [...] Sistemul de frânare: a) este defectat sau eficienţa acestuia nu corespunde cerinţelor standardelor în vigoare; b) este modificată construcţia sistemului de frânare, subansamblurile sau piesele nu corespund modelului vehiculului în cauză, precum şi exigenţelor întreprinderii producătoare”);

– subpct. 2) pct. 122 („Este interzisă exploatarea vehiculelor în cazurile în care sunt depistate devieri de la normativele tehnice şi ecologice [...] Sistemul de direcţie: a) jocul sumar în sistemul de direcţie depăşeşte normele stabilite de standardele în vigoare; b) sunt jocuri reciproce pronunţate ale pieselor şi subansamblurilor sistemului de direcţie; c) este deteriorat sau lipseşte servomecanismul sistemului de direcţie, prevăzut prin construcţie, sau amortizorul ghidonului la motociclete; d) piesele sistemului de direcţie au uzuri, deformaţii pronunţate sau nu sînt destinate modelului dat”) etc.

Încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport poate fi săvârșită prin acțiune sau inacțiune. Această încălcare este comisă pe calea acțiunii, de exemplu, atunci când făptuitorul realizează deplasarea ulterioară a vehiculului în pofida interdicției stabilite în pct. 124 al RCR: „Este interzisă deplasarea ulterioară a vehiculului în cazurile în care: a) nu funcţionează frâna de serviciu; b) nu funcţionează sistemul de direcţie; c) dispozitivul de cuplare a autotrenului nu asigură cuplarea remorcii; d) nu funcţionează, pe timp de noapte, precum şi în condiţii de vizibilitate redusă, farurile și/sau lanternele de gabarit din spate; e) nu funcţionează dispozitivele de ştergere, de spălare şi dezaburire a parbrizului din partea conducătorului, în condiţii de precipitaţii abundente; f) autovehiculul prezintă scurgeri de carburanţi; g) pe neaşteptate, pe carosabil a căzut zăpadă, s-a format gheaţă sau polei, iar roţile vehiculului nu corespund prevederilor literei e) subpunctul 5) punctul 122 din prezentul Regulament”.

Încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport este comisă pe calea inacțiunii, de exemplu, atunci când făptuitorul nu întreprinde – deși putea și trebuia – toate măsurile impuse de pct. 123 al RCR: „În cazul în care pe parcurs au survenit defecţiuni şi autovehiculul nu corespunde condiţiilor tehnice prevăzute la punctul precedent, conducătorul acestuia este obligat să ia toate măsurile pentru înlăturarea defecţiunii, iar dacă nu este posibil − să meargă la garaj sau la punctul cel mai apropiat de reparaţie, respectând măsurile necesare de precauţie şi condiţiile punctului 37 subpunctul 1) litera d) din prezentul Regulament”.

În alt context, infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM (atunci când apar în modalitatea normativă de încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport), trebuie deosebite de alte infracțiuni care doar în aparență presupun încălcarea unor asemenea reguli. Referitor la această ipoteză, V. Stati menționează: „Încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport trebuie deosebită de infracţiunile legate de încălcarea regulilor securităţii tehnice sau de protecţie a muncii la efectuarea lucrărilor cu utilizarea mijloacelor de transport, precum şi de infracţiunile contra vieţii şi sănătăţii persoanei. În cazul în care decesul sau vătămarea integrităţii corporale sau a sănătăţii sunt provocate în urma încălcării regulilor de încărcare şi descărcare a încărcăturilor, reparaţiei mijloacelor de transport, efectuării lucrărilor de construcţie, lucrărilor agricole etc., faptele persoanelor care au comis astfel de încălcări trebuie calificate, după caz, în baza art. 149, 157, 183, 300 sau altele din Codul penal”.[318]

Astfel, pe de o parte, în timpul reparației mijlocului de transport, al încărcării sau al descărcării încărcăturilor, al efectuării lucrărilor de construcţie, miniere, silvice, agricole etc., mijlocul de transport nu încetează să corespundă condițiilor stabilite în art. 132 CP RM. Pe de altă parte, reparația mijlocului de transport, încărcarea sau descărcarea încărcăturilor, efectuarea lucrărilor de construcţie, miniere, silvice, agricole etc. nu poate fi catalogată ca exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Or, în astfel de cazuri, mijlocul de transport fie staționează (de exemplu, în cazul reparației mijlocului de transport, acesta nu este condus), fie nu este condus, întrucât este folosit cu altă destinație decât cea de transport (de exemplu, în cazul în care mijlocul respectiv este utilizat nu pentru transportare, ci pentru încărcarea sau descărcarea încărcăturilor, efectuarea lucrărilor de construcţie, miniere, silvice, agricole etc.).

Rezultă că transportarea de mărfuri sau de pasageri poate fi considerată exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În acest caz este aplicabil art. 264 CP RM. *Per a contrario*, reparația mijlocului de transport, încărcarea sau descărcarea încărcăturilor, efectuarea lucrărilor de construcţie, miniere, silvice, agricole etc. nu presupune transportarea de mărfuri sau de pasageri, deci nu poate fi considerată exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În asemenea cazuri, este aplicabil nu art. 264 CP RM, dar art. 149, 157, 183, 300 sau altele din Codul penal.

În continuare va fi examinată modalitatea normativă de *încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei*.

---

[318] Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010, p. 93. 352 p.

De exemplu, în RCR, reguli de securitate a circulației conțin dispozițiile de la:

– subpct. 3) pct. 19 („Pe drumurile cu două sau mai multe benzi pe sens delimitate prin marcaje longitudinale, semafoarele pot fi suspendate deasupra fiecărei benzi. În această situaţie, conducătorii de vehicule trebuie să se conformeze semnificaţiei semnalului luminos corespunzător benzii pe care circulă”);

– subpct. 7) pct. 20 („La apariţia semnalului verde, conducătorii de vehicule: a) pot să înceapă deplasarea numai după ce s-au asigurat că prin aceasta nu creează obstacole vehiculelor antrenate deja în trecerea intersecţiei, indiferent de direcţia lor de mers, precum şi pietonilor care finalizează traversarea carosabilului; b) nu vor intra în intersecţie, în cazul în care circulaţia în direcţia de deplasare este dificilă sau blocată, fapt ce nu le va permite eliberarea intersecţiei până la schimbarea semnalului”);

– subpct. 1) pct. 32 („Pentru prevenirea oricărui pericol şi pentru a nu stânjeni traficul, conducătorii de vehicule trebuie să semnalizeze cu ajutorul semnalizatoarelor de direcţie sau cu braţul, cu ajutorul semnalizatorului sonor, prin comutarea luminii în faruri, prin punerea în funcţiune a luminii de întâlnire pe timp de zi sau prin punerea în funcţiune a avertizorului de avarie. Semnalizarea cu mijloacele menţionate nu le acordă prioritate şi nu-i scuteşte pe conducătorii de vehicule de obligaţia luării tuturor măsurilor necesare pentru prevenirea accidentului în traficul rutier”);

– subpct. 1) pct. 39 („Înaintea începerii deplasării, reîncolonării sau altei schimbări a direcţiei de mers, conducătorul de vehicul trebuie să se asigure că această manevră va fi executată în siguranţă şi nu va crea obstacole pentru ceilalţi participanţi la trafic”);

– pct. 44 („Intrarea vehiculelor pe trotuare şi pistele pentru pietoni este interzisă. Ca excepţie, se permite intrarea maşinilor care efectuează pe ele lucrări de întreţinere sau reparaţie, având pentru aceasta autorizarea lucrărilor de către administratorul drumului şi acordul poliţiei”);

– pct. 49 („În funcţie de viteza de deplasare, conducătorul de vehicul trebuie să lase liber un spaţiu (distanţă) faţă de vehiculul precedent care, în caz de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească evitînd coliziunea”);

– pct. 57 („Este interzisă intrarea în intersecţie în cazul în care circulaţia este blocată în direcţia de mers şi ca urmare conducătorul va fi forţat să oprească, astfel creând obstacole vehiculelor ce se deplasează pe drumul intersectat”) etc.

Încălcarea regulilor de securitate a circulației poate fi săvârșită prin acțiune sau inacțiune.

Această încălcare este comisă pe calea acțiunii, de exemplu, atunci când făptuitorul depășește viteza în condițiile stabilite la subpct. 2) pct. 79 al RCR: „Viteza ansamblului de

vehicule nu trebuie să depăşească viteza maximă stabilită de uzina producătoare pentru oricare dintre vehiculele care îl compun”.

Încălcarea regulilor de securitate a circulației este comisă pe calea inacțiunii, de exemplu, atunci când făptuitorul nu întreprinde – deși putea și trebuia – măsurile prevăzute la subpct. 3) pct. 91 al RCR: „În situaţia în care încărcătura a căzut din vehicul şi prin aceasta s-a creat un obstacol circulaţiei, iar înlăturarea imediată a acesteia nu este posibilă, conducătorul trebuie să-l semnalizeze conform punctului 37 subpunctul 2) din prezentul Regulament”.

Este necesar să subliniem că conținutul faptei prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, pot să-l formeze doar acele încălcări ale regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au potențialitatea să cauzeze: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; decesul unei sau al mai multor persoane. Nu îndeplinește această cerință încălcarea următoarelor reguli din RCR:

– „Pentru a fi admise în traficul rutier, vehiculele trebuie să fie înmatriculate sau, după caz, înregistrate şi să poarte plăcile cu numărul de înmatriculare (înregistrare) corespunzător standardului, amplasate în locurile stabilite, cu excepţia vehiculelor cu tracţiune animală troleibuzelor şi tramvaielor, pe care se aplică numere de înregistrare atribuite de către autorităţile competente” (pct. 9);

– „Persoana care conduce un autovehicul trebuie să posede şi, la cererea poliţistului, poliţistului de frontieră, ofiţerului echipei mobile a Serviciului Vamal, este obligată să înmâneze pentru control: a) permisul de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte autovehiculul condus; b) certificatul de înmatriculare a vehiculului; d) actele referitoare la natura şi masa încărcăturii, în cazurile stabilite de legislaţie; e) actul care confirmă transmiterea în folosință a vehiculului, în cazul mijlocului de transport transmis în folosință având număr de înmatriculare neutru” (subpct. 2) pct. 10);

– „Persoana care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului trebuie să posede și, în caz de control, să înmâneze poliștului (suplimentar la actele menţionate în punctul 10 subpunctul 2): a) certificatul de atestare profesională care îi acordă dreptul de a instrui; b) fișele cu itinerarele autorizate de poliție; c) permisul de conducere valabil pentru categoria din care face parte vehiculul pentru instruire” (pct. 3) pct. 10) etc.

În alt context, menționăm că alin. (1) art. 264^2 CP RM prevede răspunderea pentru o anumită încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei de către persoana care conduce mijlocul de transport: „participarea conducătorului mijlocului de transport la întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice”. La rândul său, alin. (2) art. 264^2 CP RM

prevede răspunderea pentru „organizarea întrecerilor, concursurilor sau antrenamentelor neautorizate pe drumurile publice”.

Legiuitorul a decis că răspunderea penală pentru o asemenea încălcare și pentru organizarea ei se justifică chiar dacă nu se produc urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM.

Mai jos vom analiza cât de oportună este o asemenea inovație legislativă.

Asigurarea securității circulației rutiere și a exploatării mijloacelor de transport a fost și rămâne printre prioritățile politicii penale. În scopul realizării acestui obiectiv, Ministerul Justiției a elaborat în 2020 un proiect de amendare a Codului penal și a Codului contravențional.

În varianta sa inițială, Proiectul presupunea, în primul rând, completarea Codului penal cu articolul 264^2:

„Articolul 264^2. Desfășurarea curselor ilegale

(1) Participarea conducătorului mijlocului de transport la întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice,

se pedepseşte cu amendă în mărime de până la 650 unităţi convenţionale sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii de la 180 la 240 de ore cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de până la 2 ani.

(2) Acțiunea prevăzută la alin. (1), ce a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii,

se pedepseşte cu amendă în mărime de până la 700 unităţi convenţionale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii de la 180 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 3 ani cu (sau fără) privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de până la 2 ani.

(3) Acțiunea prevăzută la alin. (1) săvârşită în stare de ebrietate,

se pedepseşte cu amendă în mărime de la 950 la 1350 unităţi convenţionale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii de la 200 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 4 ani, în toate cazurile cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(4) Acțiunea prevăzută la alin. (1), care a provocat:

a) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătăţii;

b) decesul unei persoane, se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 7 ani cu anularea dreptului de a conduce mijloace de transport.

(5) Organizarea întrecerilor, concursurilor sau antrenamentelor neautorizate pe drumurile publice,

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1350 la 1500 unităţi convenţionale sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii de la 180 la 240 de ore sau cu închisoare de la 1 la 2 ani”.

În al doilea rând, Proiectul discutat presupunea modificarea art. 243[1] CCo RM („Deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice”). La concret, se preconiza abrogarea alineatelor (2)-(4), astfel încât alineatul (1) ar fi urmat să devină alineat unic.[319]

În Nota informativă la Proiectul în variantă inițială se menționează: „Prin curse ilegale se înțelege de obicei o formă nesancționată și ilegală de curse auto care au loc pe drumurile publice. Cursele auto ilegale sunt la fel de vechi ca și automobilele în sine. Cursele ilegale sunt asociate nu numai cu siguranța rutieră și a traficului, ci și cu riscul de a provoca vătămări grave ale integrității corporale sau chiar decesul persoanei. Acestea sunt de asemenea legate de comportamentul antisocial, daunele aduse proprietății și comportamentul asociat cu consumul de alcool și substanțe narcotice. Prin urmare, este de responsabilitatea statului să întreprindă măsuri pentru a aborda problema curselor stradale ilegale și a comportamentului asociat cu acestea. În ultima perioadă de timp se atestă o creștere accentuată a popularității curselor stradale atât la nivelul statelor europene, cât și la nivel național”.[320]

Accidentul de rezonanță, produs la 17.05.2020 în intersecția bd. Ștefan Cel Mare și Sfânt cu strada Izmail, mun. Chișinău[321], ca și alte asemenea accidente, se datorează celor care participă la cursele ilegale și/sau celor care le organizează. În cazul în care faptele acestor persoane nu cauzau urmările prevăzute la ar. 264 CP RM, se aplicau sancțiunile stabilite în art. 243[1] CCo RM: amenda de la 60 la 90 de unităţi convenţionale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare persoanelor care deţin permis de conducere (alin. (2)); amenda de la 60 la 90 de unităţi convenţionale cu sau fără privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an (alin. (3)); amenda de la 75 la 90 de unităţi convenţionale, cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de până la un an a persoanelor care deţin permis de conducere a vehiculelor (alin. (4)). Pentru cei care se autoîntitulează „golden youth”, astfel de sancțiuni nu pot să reprezinte un factor de prevenire și de disuasiune. Drept urmare, aplicarea răspunderii conform alin. (2)-(4) art. 243[1] CCo RM nu i-a împiedicat să repete asemenea fapte. Fiind o pasiune costisitoare, cursele ilegale nu pot fi descurajate și prevenite pe calea aplicării unor sancțiuni preponderent pecuniare. Din această cauză, rămâne fără efect interdicția stabilită de pct. 6 din al RCR: „Este interzisă desfășurarea de concursuri, antrenamente sau curse cu vehicule

---

[319] *Hotărârea Guvernului Republicii Moldova privind aprobarea proiectului de Lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264[2] Cod penal, art. 287 Cod contravențional). Proiect*. Disponibil: https://particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_proiect-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf

[320] *Nota informativă la Proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264[2] Cod penal, art. 287 Cod contravențional)*. Disponibil: https://particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_proiect-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf

[321] În cazul acestui accident (în al cărui rezultat au decedat două persoane, iar alte patru au fost traumatizate), făptuitorul ar fi participat la o cursă neautorizată.

pe drumurile publice, cu excepția celor autorizate de administratorul drumului respectiv și avizate de poliție”.[322]

Exemplele, oferite de legiuitorii din alte state, demonstrează temeinicia transferării participării la cursele ilegale și a organizării acestora din sfera ilicitului contravențional în sfera ilicitului penal. Astfel, alin. (2) art. 339 din Codul penal al României prevede: „Participarea în calitate de conducător de vehicul la întreceri neautorizate pe drumurile publice se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă”.[323] Înainte de a fi incriminată de această normă, fapta respectivă era prevăzută de alin. (3) art. 92 din Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice: „Organizarea sau participarea, în calitate de conducator de vehicul sau de animale, la întreceri neautorizate pe drumurile publice se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă”.[324] În alin. 2 art. 291 din Codul penal al Republicii Portugheze se menționează: „Cel care conduce un vehicul, cu sau fără motor, pe un drum public sau considerat ca atare şi desfăşoară activităţi neautorizate, de natură sportivă sau similară, care încalcă regulile prevăzute la litera b) a alineatului anterior, se pedepseşte cu închisoarea de până la trei ani sau cu amendă”. Precizăm că lit. b) alin. 1 art. 291 din Codul penal al Republicii Portugheze prevede: „Cel care conduce un vehicul, cu sau fără motor, pe drum public sau considerat astfel: [...] prin încălcarea grosolană a regulilor de circulaţie referitoare la prioritate, la obligaţia de a opri, la depăşire, la schimbarea direcţiei, la trecerea de pietoni, la inversarea direcţiei de mers pe autostrăzi sau pe drumurile din afara localităţilor, la mersul cu spatele pe autostrăzi sau pe drumurile din afara localităţilor, la limita de viteză sau la obligativitatea de a circula pe banda din dreapta”.[325] Prevederi mai detaliate conține § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania.[326] Potrivit alin. (1) al acestui articol, „persoana care, în traficul rutier – 1. aranjează sau organizează o cursă interzisă de maşini, 2. participă la o cursă interzisă de maşini în calitate de conducător auto sau 3. în calitate de conducător auto, se deplasează cu viteză neadaptată condiţiilor de trafic şi în mod flagrant neregulamentar şi lipsit de respect în scopul de a atinge o viteză cât mai mare – se pedepseşte cu închisoarea de până la 2 ani sau cu amendă”. Alin. (2) § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania prevede: „Persoana care, în cazurile prevăzute la alin. (1) punctele 2 sau 3, pune în pericol integritatea fizică sau viaţa unei alte persoane sau bunuri cu valoare considerabilă

---

[322] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
[323] Codul penal al României din 17.07.2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510.
[324] Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice. În: *Monitorul Oficial al României*, 2002, nr. 958.
[325] *Codul penal al Republicii Portugheze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Portugalia-RO.html
[326] *Codul penal al Republicii Federale Germania*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Germania-RO.html

care nu îi aparţin se pedepseşte cu închisoarea de până la 5 ani sau cu amendă”. În conformitate cu alin. (3) din același articol, „în cazurile prevăzute la alin. (1) punctul 1, tentativa se pedepseşte”. Alin. (4) § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania prevede: „Persoana care, în cazurile prevăzute la alin. (2), cauzează pericolul prin imprudenţă se pedepseşte cu închisoarea de până la 3 ani sau cu amendă”. În fine, conform alin. (5) § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania, „în cazurile prevăzute la alin. (2), dacă făptuitorul cauzează prin fapta săvârşită moartea sau o gravă deteriorare a stării de sănătate a altei persoane sau o deteriorare a stării de sănătate a unui număr mare de persoane, pedeapsa este închisoarea de la 1 an la 10 ani, iar în cazurile mai puţin grave, pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 5 ani”.

„Se poate observa că menționarea urmărilor prejudiciabile în alin. (2) și (4) art. 264^2 CP RM din Proiectul în varianta inițială se apropie de modelul stabilit în alin. (5) § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania”.[327]

De asemenea, remarcăm că autorii în Proiectului în varianta inițială au stabilit pentru alin. (2)-(4) art. 264^2 CP RM calitatea de norme speciale în raport cu art. alin. (1)-(3) și (5) art. 264 CP RM. Ulterior, s-a renunțat la această concepție. Cauza acestei schimbări de poziție a constituit-o sugestia din Avizul la Proiectul în varianta inițială al Biroului Politici de Reintegrare al Cancelariei de Stat a Republicii Moldova: „Se recomandă a exclude alineatele (2), (3) și (4) din art. 264^2 CP RM, deoarece toate circumstanțele agravante expuse sunt deja prevăzute în art. 264 CP RM. Altfel spus, consecințele respective pot apărea doar în urma unui accident rutier. În cazul în care accidentul rutier soldat cu urmările prevăzute în art. 264 CP RM va fi săvârșit în cadrul curselor ilegale, va exista un concurs de infracțiuni (art. 264, 264^2 CP RM)”.[328] O sugestie similară a fost făcută de Ministerul Justiției în Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative.[329]

---

[327] 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.

[328] *Avizul Biroului Politici de Reintegrare a Cancelariei de Stat a Republicii Moldova. Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul penal al RM nr. 985/2002 – art. 264^2; Codul contravențional al RM nr. 218/2008 – art. 243^1)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

[329] *Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (incriminarea desfășurării curselor ilegale)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

Autorii acestor sugestii au invocat fără temei concursul infracțiunlor, prevăzute la art. 264 și 264^2 CP RM. Or, concurența de norme, pe care am menționat-o mai sus, exclude un asemenea concurs. Din perspectiva Proiectului în varianta inițială, aplicarea pentru aceeași faptă a art. 264 și 264^2 CP RM ar fi însemnat dubla reținere la calificare atât a faptei prejudiciabile, cât și a urmărilor prejudiciabile. Ceea ce ar contraveni art. 118 CP RM. După părerea lui M. Lupu, „alegerea uneia dintre prevederi în cazul unei concurențe de norme ale Codului penal ține de interpretarea corectă a legii penale. Calificarea în baza concursului de infracțiuni a unei fapte care trebuie calificată ca o infracțiune unică va constitui o interpretare extensivă defavorabilă a legii penale”.[330]

Ulterior, în Proiectul în variantă finală, s-a propus o variantă a art. 264^2 CP RM care se aseamănă cu alin. (2) art. 339 din Codul penal al României și cu alin. 2 art. 291 din Codul penal al Republicii Portugheze. Aceasta pentru că, în această variantă, art. 264^2 CP RM prevede răspunderea exclusiv pentru infracțiuni formale. La concret, potrivit Proiectului în variantă finală, se propune completarea Codului penal cu articolul 264^2 cu următorul conținut:

„Articolul 264^2. Desfășurarea curselor ilegale

(1) Participarea conducătorului mijlocului de transport la întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice,

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

(2) Organizarea întrecerilor, concursurilor sau antrenamentelor neautorizate pe drumurile publice,

se pedepsește cu amendă în mărime de la 1350 la 1500 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 180 la 240 de ore sau cu închisoare de la 1 la 2 ani.”

Cât privește intenția de abrogare a alin. (2)-(4) art. 243^1 CCo RM, aceasta nu a suferit modificări față de Proiectul în varianta inițială.[331]

În acest fel, Proiectul în variantă finală promovează ideea de incriminare a faptelor care atrăgeau răspunderea în baza art. 243^1 CCo RM: participarea la desfăşurarea neautorizată pe drumurile publice a concursurilor, antrenamentelor, competiţiilor cu vehicule sau cu animale (alin. (2)); încălcarea de către conducătorul de vehicul a dispoziţiilor prevăzute la alin. (1) şi (2)

---

[330] Lupu M. Inflația de interpretări ale principiului *ne bis in idem*. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2020, nr. 2, p. 22-25.

[331] *Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul penal al RM nr. 985/2002 – art. 264^2; Codul contravențional al RM nr. 218/2008 – art. 243^1).* Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

care a generat riscul producerii unui accident de circulaţie (alin. (3)); organizarea acţiunilor prevăzute la alin. (1) şi (2) (alin. (4)).

Luând în considerare gradul sporit de pericol social al faptelor prevăzute de art. 264^2 CP RM, ideea în cauză este binevenită. Provoacă îngrijorare modul în care se realizează idee.

În această ordine de idei, atrage atenția propunerea Procuraturii Generale, formulată în legătură cu art. 264^2 CP RM: „Ar fi justificată examinarea chestiunii privind reglementarea în Capitolul XIII din partea generala a Codului penal a noțiunilor de întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate, fapt care ar conferi claritate și accesibilitate dispoziției normei penale”.[332] O propunere asemănătoare a venit din partea Ministerului Afacerilor Interne: „La momentul actual, textul legii penale nu definește termenul „curse ilegale”. În același sens, notăm că art. 2 din Legea nr. 131/2007 a fost completat cu noțiunea „comportament agresiv”, cu enumerarea exhaustivă a acțiunilor care derivă din aceasta, iar la art. 33 alin. (3), se regăsește inclusiv „deplasarea neautorizată în grup (câte doi și mai mulți, cu excepția coloanelor oficiale) cu vehicule și/sau motociclete sau ciclomotoare care circulă pe aceeași bandă sau pe benzi paralele, depășind limita de viteză ori cu viteză redusă nejustificat, sau fără asigurarea între oricare două vehicule consecutive a spațiului necesar revenirii pe bandă a unui vehicul care a efectuat depășirea”. Respectiv, se propune definirea separată a noțiunii „curse ilegale”, iar în definiție să fie prevăzute care sunt acțiunile care prescriu comportamentul conducătorului auto, pasibil de pedeapsă penală, precum și criteriile gradului prejudiciabil al infracțiunii, care se determină conform semnelor ce caracterizează elementele infracțiunii: obiectul, latura obiectivă, subiectul și latura subiectivă”.[333] Considerăm judicioase ambele propuneri sus-menționate. Scopul lor este de a exclude posibilitatea interpretării extensive defavorabile a art. 264^2 CP RM. În viziunea lui M. Lupu, „interdicția interpretării extensive defavorabile a legii penale reprezintă un aspect al dreptului garantat de art. 7 din Convenție (se are în vedere Convenția Europeană a Drepturilor Omului – *n.a.*) (nicio pedeapsă fără lege – *nullum crimen sine lege praevia* și *nulla poena sine lege praevia*) [...]. În acest sens, și Curtea Constituțională a Republicii Moldova a reținut că instanțele de judecată nu sunt îndreptățite să recurgă la o interpretare extensivă defavorabilă a legii penale sau la o aplicare defavorabilă prin analogie. O asemenea abordare este interzisă de art. 22 din Constituție și de art. 7 din Convenție. În consecință, cerința interpretării

[332] *Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (incriminarea desfășurării curselor ilegale)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx
[333] Ibidem.

stricte a normei penale, ca și interzicerea analogiei defavorabile în aplicarea legii penale, urmăresc protecția persoanei împotriva arbitrariului”[334].[335]

În mod regretabil Răspunsul Ministerului Justiției la propunerile, făcute de Procuratura Generală și de Ministerul Afacerilor Interne, creează teren propice pentru încălcarea art. 22 din Constituție și a art. 7 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului: „Nu se acceptă. Întru respectarea principiului unității terminologice, în limbajul normativ, aceleași noțiuni se exprimă numai prin aceiași termeni, iar dacă o noțiune sau un termen nu este consacrat sau poate avea înțelesuri diferite, semnificația acestuia în context se stabilește în cadrul dispozițiilor generale ale actului normativ ce îl instituie și devine obligatoriu pentru actele normative din aceeași materie. Însă, menționăm că actul normativ nu este un dicționar juridic sau un manual și noțiunile nu ar trebui să fie definite doar pentru a explica care este sensul acestora. Definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Pentru atingerea acestui scop se impune imperios ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constata că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ la etapa adoptării decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decât cel uzual. Având în vedere că termenii „întreceri, concursuri sau antrenamente” se utilizează de autorul proiectului în sensul uzual al acestora, iar interpretarea for nu creează dificultăți, includerea acestor termeni în Codul penal și definirea lor nu este justificată”.[336]

Acest răspuns al Ministerului Justiției poate fi caracterizat prin următorul dicton: „Multa, non multum” („Mult după cantitate și puțin după calitate”). Responsabilii de la Ministerul Justiției nu au putut explica de ce, de exemplu, noțiunea „comportament agresiv” (utilizată în art. 241^1 CCo RM) este definită la lit. d) alin. (3) art. 33 al Legii nr. 131/2007[337], spre deosebire de

---

[334] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 24 din 17.10.2019 privind controlul constituționalității unor prevederi din articolele 189 alin. (3) lit. f), 307 alin. (2) lit. c), 327 alin. (2) lit. c), 329 alin. (1) și alin. (2) lit.b) și din articolul 335 alin. (1^1) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2019, nr. 338-343.

[335] Lupu M. Inflația de interpretări ale principiului *ne bis in idem*. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2020, nr. 2, p. 22-25.

[336] *Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (incriminarea desfășurării curselor ilegale)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

[337] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

noțiunea „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice” (utilizată în art. 264^2 CP RM), care, în opinia respectivilor responsabili, nu ar trebui definită normativ?

Această nelămurire a noastră o confirmă observația făcută în pct. 8 din Avizul Direcției Generale Juridice a Secretariatului Parlamentului Republicii Moldova la Proiectul de lege privind modificarea unor acte normative (nr. 232 din 11.06.2020): „Sub aspect conceptual, reținem că caracterul normei de la art. 264^2 CP RM din proiectul de lege, supus avizării, nu întrunește condiția clarității necesare normei juridice. La constatarea faptei (participarea conducătorului mijlocului de transport la întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice) se nuanțeaza riscul interpretării abuzive și discreționare ce determină ca norma să fie coruptibilă. Or, nu este clar cum va califica (încadra) agentul constatator infracțiunea în redacția propusă de prezentul proiect (din Codul penal), luând în considerare prezența art. 236 CCo RM (depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum). Mai mult, componența de infracțiune propusă va crea dificultăți la calificare în condițiile în care nu este clar sensul penal al noțiunilor: „intreceri”; „antrenamente”; „concursuri” versus „depășirea limitei de viteză”. În acest sens, considerăm necesară reglementarea noțiunilor în partea generală a Codului penal, pentru a evita confuziile la aplicare. Or, fiecare conducător al mijlocului de transport poate avea o percepție diferită față de ceea ce reprezintă noțiunile enunțate”.[338]

Ignorând toate aceste reflecții critice, Ministerul Justiției a creat premisele pentru depunerea la Curtea Constituțională a unei sesizări privind controlul constituționalității art. 264^2 CP RM. O asemenea evoluție a lucrurilor este inevitabilă, întrucât dificultatea delimitării faptelor incriminate la art. 264^2 CP RM de faptele adiacente de natură contravențională va afecta negativ practica judiciară. În context, este relevantă părerea exprimată de V.V. Malcenkova și E.V. Malcenkov: „Este aproape imposibilă calificarea drept cursă stradală a acțiunilor participanților la traficul rutier. De exemplu, stilul agresiv de conducere și depășirea limitei de viteză nu face automat dintr-un posesor al unui mijloc de transport participant la cursele stradale. Astfel, este problematică delimitarea noțiunii „participant la cursele stradale” de noțiunea „persoană care a depășit viteza”.”[339]

---

[338] *Avizul Direcției Generale Juridice a Secretariatului Parlamentului Republicii Moldova la la Proiectul de lege privind modificarea unor acte normative (nr. 232 din 11.06.2020)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

[339] Мальченкова В.В., Мальченков Е.В. Административно-правовой и уголовный аспекты нелегальных уличных гонок (стритрейсинг) на территории Российской Федерации. În: *Алтайский юридический вестник*, 2019, № 4, p. 49-53.

Din perspectiva legislației autohtone, nu este clar cum vor fi delimitate în practică noțiunea „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice” din art. 264^2 CP RM de noțiunile:

− „încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor de circulaţie rutieră prin comportament agresiv” (alin. (1) art. 241^1 CCo RM);

− „încălcarea de către conducătorii de vehicule a normelor de conducere preventive conform prevederilor Legii nr. 131/2007 privind siguranţa traficului rutier” (alin. (1) art. 241^2 CCo RM);

− „participarea conducătorilor de vehicule la deplasarea neautorizată în grup (cu excepţia coloanelor oficiale) pe drumurile publice, care a condiţionat crearea impedimentelor în circulaţia rutieră” (art. 243^1 CCo RM).

Nu se exclude săvârșirea simultană sau aproape simultană a două sau trei fapte prevăzute de alin. (1) art. 241^1, alin. (1) art. 241^2 și art. 243^1 CCo RM. Mai este posibil ca faptele, care formează un astfel de concurs, să fie însoțite de depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum (art. 236 CCo RM) sau de alte fapte prevăzute de Capitolul XIII „Contravenţii în domeniul circulaţiei rutiere” al CCo RM. Oricât de multe norme contravenționale ar încălca făptuitorul, aceasta nu ar putea constitui temeiul aplicării art. 264^2 CP RM. Un concurs de fapte contravenționale, indiferent de numărul și varietatea acestora, nu poate deveni o infracțiune. Sfera de aplicare a art. 264^2 CP RM ar trebui să fie diferită de sfera de aplicare a oricăror alte norme.

În actualele condiții, această sarcină este aproape irealizabilă. Să vorbim, de exemplu, despre delimitarea noțiunii „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice” (art. 264^2 CP RM) de noțiunea „încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor de circulaţie rutieră prin comportament agresiv” (art. 241^1 CCo RM). Conform lit. d) alin. (3) art. 33 al Legii nr. 131/2007, „conducătorul de autovehicul este obligat: [...] să aplice în trafic norme de conducere preventivă și să nu adopte comportament agresiv, manifestat prin acţiuni precum: 1) deplasarea succesivă, neregulamentară, de pe o bandă de circulaţie pe alta în scopul devansării, ocolirii vehiculelor; 2) efectuarea manevrei de întoarcere prin folosirea sistemului de frânare; 3) pornirea de pe loc a vehiculului prin demarare bruscă; [...] 13) deplasarea neautorizată în grup (câte doi și mai mulți, cu excepţia coloanelor oficiale) cu vehicule și/sau motociclete sau ciclomotoare care circulă pe aceeaşi bandă sau pe benzi paralele, depășind limita de viteză ori cu

viteză redusă nejustificat, sau fără asigurarea între oricare două vehicule consecutive a spaţiului necesar revenirii pe bandă a unui vehicul care a efectuat depăşirea”.[340]

Prin ce se deosebesc acțiunile, descrise în pct. 1), 2), 3) și 13) lit. d) alin. (3) art. 33 al Legii nr. 131/2007 (mai ales când formează între ele diverse combinații), de acțiunea descrisă în alin. (1) art. 264^2 CP RM? Această întrebare este pertinentă mai ales în ipoteza unei curse de viteză neorganizate, inițiate spontan de către participanții la ea, care se desfășoară, de exemplu, pe o porțiune de drum public de la o intersecție în care circulaţia este dirijată de un semafor până la următoarea intersecție în care circulaţia este dirijată de un semafor. Referitor la fapta descrisă în această ipoteză, A.G. Nikulnikov afirmă că este, practic, imposibil a o califica drept cursă stradală.[341]

În context, nu poate fi trecută fără observație nici lipsa de claritate ce caracterizează noțiunea „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice” din art. 264^2 CP RM, care a fost semnalată de Procuratura Generală, de Ministerul Afacerilor Interne și de Direcția Generală Juridică a Secretariatului Parlamentului. Anume această noțiune este ceea ce ar permite delimitarea infracțiunii prevăzute la art. 264^2 CP RM de contravențiile adiacente. În legătură cu aceasta, N.Iu. Afanasieva și A.A. Gubko arată că trebuie luată în considerare și partea practică a problemei. Or, de fiecare dată, va fi necesar să se demonstreze că au fost desfășurate anume întreceri, concursuri sau antrenamente. Aceasta va fi extrem de dificil, având în vedere caracterul clandestin, conspirativ al relațiilor dintre participanții la cursele stradale.[342]

În această ordine de idei, este relevant cum s-a procedat într-o situație similară în Federația Rusă. Astfel, în decembrie 2017, după mai multe accidente rutiere de rezonanță, a fost elaborat un Proiect de lege în care s-a propus completarea cu art. 12.38 a Codului cu privire la contravențiile administrative al Federației Ruse și cu art. 264^2 a Codului penal al Federației Ruse. În special, art. 264^2 din Codul penal al Federației Ruse urma să prevadă pedepsirea organizatorilor de curse ilegale cu închisoare de până la doi ani și a participanților la astfel de curse cu închisoare de până la un an. Însă, în Avizul său, Guvernul Federației Ruse nu a susținut proiectul de lege din cauza unor contradicții și definiții vagi. În particular, Guvernul Federației Ruse a formulat obiecții privitoare la definiția noțiunii de curse ilegale, subliniind că textul unei norme din Codul penal ar trebui să fie într-atât de precis încât fiecare persoană să poată prevedea

[340] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

[341] Никульников А.Г. Уголовная ответственность за стритрейсинг (уличные гонки). În: *Образовательная система: вопросы продуктивного взаимодействия наук в рамках технического прогресса. Сборник научных трудов*. Казань, 2019, p. 123-126.

[342] Афанасьева Н.Ю., Губко А.А. Практические аспекты квалификации хулиганства на примере стритрейсинга. În: *Молодежный научный форум. Электронный сборник статей по материалам LIII студенческой международной научно-практической конференции*, Москва: МЦНО, 2019, № 23, p. 52-56.

cu claritate consecințele faptelor sale.[343] Suntem de acord cu aceste argumente. Lipsa de claritate și de previzibilitate a unor articole de genul art. 264^2 CP RM generează corupție din partea celor care urmează să le aplice în practică. Or, aplicarea sau neaplicarea normelor penale, susceptibile de interpretare neunitară, se află la discreția unor asemenea decidenți.

În legislațiile altor state există exemple de definire a noțiunii „cursă ilegală". Astfel, conform art. 1(1) al Legii circulației pe autostrăzi a statului Manitoba (Canada), „cursă" înseamnă „concursul de viteză între două sau mai multe autovehicule, indiferent dacă acesta implică sau nu un premiu, atunci când conducătorii vehiculelor în cauză au decis în comun să participe la concurs".[344] Potrivit alin. (1) art. 811.125 al Regulamentului de trafic pentru conducătorii auto al statului Oregon (SUA), „o persoană comite infracțiunea de curse de viteză dacă, pe o autostradă, conduce un vehicul și participă în orice mod la oricare dintre următoarele acțiuni în care este implicat un vehicul: (a) concurs de viteză; (b) concurs de accelerare; (c) test de rezistență fizică; (d) demonstrarea de viteză sau de accelerare; (e) înregistrarea unui record de viteză; (f) cursă. În sensul prezentului alineat, cursă reprezintă utilizarea unuia sau mai multor vehicule în încercarea de a depăși, de a se distanța sau de a împiedica trecerea unui alt vehicul, pentru a ajunge la o anumită destinație înaintea unui alt vehicul sau vehicule ori pentru a testa rezistența conducătorului auto pe distanțe lungi; (g) cursă de viteză. În sensul prezentului alineat, cursă de viteză este utilizarea a două sau mai multor vehicule care se deplasează dintr-un punct în alt punct, la viteze accelerate, în încercarea competitivă de a se depăși reciproc, sau utilizarea unuia sau a mai multor vehicule pe un traseu selectat de comun acord, care presupune revenirea în punctul de pornire, în scopul comparării vitezei relative sau a puterii de accelerare a vehiculului sau a vehiculelor pe o anumită distanță sau într-un anumit timp".[345] Nu în ultimul rând, pct. (7) din Secțiunea 19AD a Codului penal al Australiei prevede: „„Cursă stradală" înseamnă oricare dintre următoarele acțiuni atunci când un autovehicul este condus pe un drum sau într-o zonă adiacentă drumului: (a) o 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) o probă pentru a se stabili cât de repede un autovehicul poate acoperi distanța dintre două puncte; (c) o competiție între două sau mai multe autovehicule, care presupune sau include patinarea susținută a roților; (d) o probă a vitezei sau a performanței unui autovehicul ori

[343] Юршина М., Берсенева Т. *Штрафы за гонки притормозили. Законопроект о наказании стритрейсеров раскритиковало правительство*. Disponibil: https://iz.ru/749937/marina-iurshina-tatiana-berseneva/shtrafy-za-gonki-pritormozili
[344] *The Highway Traffic Act. Manitoba Laws*. Disponibil: https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/h060e.php
[345] *Chapter 811 – Rules of the Road for Drivers. 2019 Edition*. Disponibil: https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors811.html

a abilității unui conducător de autovehicul”.[346] După prezentarea acestor exemple, menționăm că există mai multe tipuri de curse stradale: drag racing; drifting; fox hunt; street challenge; David versus Goliath; city style; city jungle, etc. Este dificil a formula o definiție universală pentru toate aceste tipuri. Din acest punct de vedere, se prezintă ca vulnerabile modelele, prezentate în art. 1(1) al Legii circulației pe autostrăzi a statului Manitoba, în alin. (1) art. 811.125 al Regulamentului de trafic pentru conducătorii auto al statului Oregon și în pct. (7) din Secțiunea 19AD a Codului penal al Australiei.

Pe de altă parte, fiind inspirați de modelele exemplificate, considerăm că prezența definiției noțiunii „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice” în Capitolul XIII din partea generală a părții speciale a CP RM ar fi mai benefică decât lipsa unei asemenea definiții. Dacă există posibilitatea de a preveni și a limita abuzurile la aplicarea art. 264^2 CP RM, această posibilitate trebuie să devină realitate. În consecință, propunem completarea Codului penal cu art. 134^{20} care ar avea următoarea dispoziție: „Prin întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice, în sensul art. 264^2, 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”.

Din perspectiva *de lege lata*, până la eventuala adoptarea a unui asemenea amendament, ne îndreptăm privirea asupra unui exemplu atestat în Germania. Astfel, la 01.02.2016, doi participanți la cursele ilegale au ignorat de mai multe ori semnalul roșu al semaforului, lipsind de viață un pensionar în vârstă de 69 de ani. În februarie 2017, cei doi au fost condamnați de prima instanță pentru omor săvârșit în participație.[347] Sentința a fost contestată la Curtea Federală de Justiție a Germaniei, întrucât nu era clar dacă cei doi participanți la cursele ilegale au săvârșit

[346] *Criminal Law Consolidation Act 1935 – Sect 19AD*. Disponibil: classic.austlii.edu.au/au/legis/sa/consol_act/clca1935262/s19ad.html#street_race
[347] *Eisenhardt U. Zwei Autos als Mordwaffe*. Disponibil: https://www.spiegel.de/panorama/justiz/berlin-urteil-gegen-raser-zwei-autos-als-mordwaffe-a-1136549.html

fapta cu intenție sau nu. Al doilea proces a început în august 2018.[348] După anularea sentinței instanței de fond, un al treilea proces a început în noiembrie 2018.[349] Cei doi făptuitori au fost condamnați din nou pentru omor în 2019. Și de această dată, sentința a fost contestată la Curtea Federală de Justiție a Germaniei, care, în iunie 2020, a confirmat condamnarea pentru omor a principalului făptuitor.[350] Nu avem informația dacă în exemplul descris mai sus a fost aplicat și alin. (5) § 315d din Codul penal al Republicii Federale Germania.

Ideea, pe care ne-o sugerează acest exemplu, este următoarea: 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. 264^2 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). Cât privește organizatorul de curse ilegale, în acord cu art. 41 CP RM, acestuia, pe lângă alin. (2) art. 264^2 CP RM, îi poate fi aplicat suplimentar alin. (3) art. 42 și art. 145, 151 sau 152 CP RM. În cazul în care participantul la cursele ilegale a manifestat imprudență față de deces sau vătămarea medie ori gravă a integrității corporale sau a sănătății, în acord cu art. 41 CP RM, organizatorului de curse ilegale nu i se poate imputa suplimentar organizarea infracțiunilor prevăzute la art. 149 sau 157 CP RM.

În alt context, aplicarea exclusiv a măsurilor punitive nu poate preveni săvârșirea infracțiunilor prevăzute la art. 264^2 CP RM. După părerea lui V.V. Malcenkova și E.V. Malcenkov, în cazul curselor stradale, „reglementarea penală va fi justificată dacă, în paralel, celor pasionați de astfel de curse li se va oferi posibilitatea legală de a participa la ele. În aceste condiții, dacă organizatorii sau participanții la cursele stradale vor ignora ordinea stabilită de desfășurare a curselor stradale, va fi evident pericolul social al unor asemenea acțiuni și, prin urmare, nu va putea fi pusă la îndoială necesitatea de a-i trage pe organizatori și participanți la răspunderea penală”.[351] Posibilitatea de a desfășura în mod legal cursele stradale este stabilită în

---

[348] *Mayer V. Ist nicht jedes illegale Autorennen ein Mordversuch?* Disponibil: https://www.sueddeutsche.de/panorama/prozess-gegen-raser-ist-nicht-jedes-illegale-autorennen-ein-mordversuch-1.4092707

[349] *Mordprozess gegen Berliner Raser geplatzt*. Disponibil: https://www.spiegel.de/panorama/justiz/berlin-mordprozess-gegen-raser-geplatzt-toedliches-autorennen-a-1225299.html

[350] *Mordurteil gegen Berliner Raser in Teilen bestätigt*. Disponibil: https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-06/bundesgerichtshof-mordurteil-gegen-berliner-raser-bestaetigt

[351] Мальченкова В.В., Мальченков Е.В. Административно-правовой и уголовный аспекты нелегальных уличных гонок (стритрейсинг) на территории Российской Федерации. În: *Алтайский юридический вестник*, 2019, № 4, p. 49-53.

pct. 6 din Regulamentul circulaţiei rutiere. Însă, deocamdată, nu a fost creat mecanismul de transpunere în realitate a acestei prevederi. Dacă participanții și organizatorii de curse stradale vor fi în continuare privați de alternativa legală, desfășurarea acestora va continua, însă în condiții de conspirație mai accentuată. Așadar, trebuie sancționați cei recalcitranți, nu cei care sunt dispuși să respecte legea.

Din analiza pct. 6 al Regulamentului circulaţiei rutiere, rezultă că nu este interzisă desfășurarea de concursuri, antrenamente sau curse cu vehicule în alte locuri decât drumurile publice. Totuși, mai potrivită ar fi organizarea curselor stradale nu în condiții improprii, ci în locuri special amenajate. De exemplu, în Brazilia, cursele legale de amatori sunt autorizate pe Autódromo José Carlos Pace, care este dotat cu o infrastructură adecvată.[352] Implementarea unui proiect similar în Republica Moldova ar reprezenta un pas important pe calea asigurării securității circulației rutiere și a exploatării mijloacelor de transport.

3.2. Urmările prejudiciabile în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Din alin. (1) art. 14 CP RM rezultă că prejudiciabilitatea faptei reprezintă o trăsătură obligatorie a infracțiunii. Aceasta înseamnă că infracțiunea lezează efectiv sau potențial valorile sociale și relațiile sociale aferente apărate de legea penală. În esență, prejudiciabilitatea (pericolul social al) infracțiunii presupune atingerea infracțională adusă acestor valori și relații sociale.

Atingerea infracțională, caracteristică pentru oricare infracțiune, nu trebuie confundată cu urmarea prejudiciabilă. Urmarea prejudiciabilă este prezentă doar într-o infracțiune materială. Infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, sunt infracțiuni materiale. Aceasta înseamnă că săvârșirea faptei prejudiciabile, exprimate în acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu este suficientă pentru aplicarea art. 264 CP RM. La fel de necesară este survenirea uneia dintre următoarele urmări prejudiciabile:

a) vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii (alin. (1) și (2) art. 264 CP RM);

b) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (lit. a) alin. (3) și alin. (4) art. 264 CP RM);

c) decesul unei persoane (lit. b) alin. (3) și alin. (4) art. 264 CP RM);

d) decesul a două sau mai multor persoane (alin. (5) și (6) art. 264 CP RM).

---

[352] *Cuminale N. Falta de limites e prepotência típica da juventude animam os rachas*. Disponibil: https://veja.abril.com.br/brasil/falta-de-limites-e-prepotencia-tipica-da-juventude-animam-os-rachas/

Se exclude aplicarea art. 264 CP RM în cazul în care prejudiciul fizic este cauzat de către făptuitor sieși. Victima infracțiunilor prevăzute de acest articol trebuie să fie altcineva decât făptuitorul. În această ordine de idei, împărtășim părerea lui S. Brînza și V. Stati: „Ocrotirea legii penale este îndreptată spre relaţiile dintre persoane, nu însă spre actele care nu ies din sfera vieţii intime, individuale, acte care nu ating deci o relaţie socială. Legea penală intervine numai atunci când actul de violenţă iese din sfera individuală şi atinge o relaţie socială. Cazurile de autolezare a sănătăţii, denumite „automutilare", nu intră sub incidenţa prevederilor din Capitolul II al Părţii Speciale a Codului penal, fiind incriminate la art. 353, 355 CP RM (Capitolul XVII al Părţii Speciale a Codului penal) şi la art. 372 CP RM (Capitolul XVIII al Părţii Speciale a Codului penal)".[353] Dezvoltând ideea, menționăm că autolezarea sănătăţii nu intră nici sub sub incidența art. 264 CP RM. Mai mult, acest articol nu poate fi aplicat nici în cazurile de autolezare a vieții.

În continuare este necesar să fie analizate noțiunile care desemnează urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM:

a) vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii;

b) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii;

c) decesul persoanei.

După părerea lui I. Slisarenco, „alin. (1) art. 264 CP RM prevede survenirea unei consecinţe prejudiciabile sub forma unei vătămări medii a integrităţii corporale sau a sănătăţii. După cum ştim, provocarea unei astfel de urmări în alte circumstanţe constituie o infracţiune distinctă incriminată la art. 152 CP RM".[354] În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, făptuitorul manifestă imprudență fie față de vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie față de decesul persoanei. În cazul, infracțiunii prevăzute la art. 152 CP RM, făptuitorul manifestă intenție față de vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii. Ca urmare, corect este să afirmăm că urmările prejudiciabile, prevăzute la alin. (1) și (2) art. 264 CP RM, sunt similare cu urmările prejudiciabile prevăzute la art. 157 CP RM (în ipoteza vătămării medii a integrităţii corporale sau a sănătăţii cauzate din imprudenţă). Dezvoltând ideea, menționăm că: urmările prejudiciabile, prevăzute la lit. a) alin. (3) și alin. (4) art. 264 CP RM, sunt similare cu urmările prejudiciabile prevăzute la art. 157 CP RM (în ipoteza vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii cauzate din imprudenţă); urmările prejudiciabile, prevăzute la lit. b) alin. (3) și alin. (4) art. 264 CP RM, sunt similare cu urmările prejudiciabile prevăzute la

[353] Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2011, p. 245. 1062 p.

[354] Slisarenco I. Conţinutul laturii obiective a infracţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM). În: *Analele ştiinţifice ale Academiei „Ştefan cel Mare" a MAI al RM: ştiinţe juridice*, 2010, nr. X, p. 201-207.

alin. (1) art. 149 CP RM; urmările prejudiciabile, prevăzute la alin. (5) și (6) art. 264 CP RM, sunt similare cu urmările prejudiciabile prevăzute la alin. (2) art. 149 CP RM.

Cu toate acestea, caracteristicile noțiunilor „vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii" și „vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii" pot fi găsite în dispozițiile alin. (1) art. 151 CP RM și, respectiv, alin. (1) art. 152 CP RM.

Din alin. (1) art. 151 CP RM rezultă că vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii presupune șase ipoteze alternative:

1) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care este periculoasă pentru viaţă;

2) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care a provocat pierderea vederii, auzului, graiului sau a unui alt organ ori încetarea funcţionării acestuia;

3) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care a provocat o boală psihică;

4) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care a provocat o altă vătămare a sănătăţii, însoţită de pierderea stabilă a cel puţin o treime din capacitatea de muncă;

5) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care a condus la întreruperea sarcinii;

6) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, care a condus la o desfigurare iremediabilă a feţei şi/sau a regiunilor adiacente.

Detalii privind aceste ipoteze sunt stabilite în Partea II „Vătămări grave a integrităţii corporale şi a sănătăţii" (pct. 26-66) din Regulamentul Ministerului Sănătăţii nr. 199 din 27.06.2003 de apreciere medico-legală a gravităţii vătămării corporale[355] (în continuare – Regulamentul Ministerului Sănătăţii nr. 199/2003).

Din alin. (1) art. 152 CP RM rezultă că vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii presupune că aceasta:

1) nu este periculoasă pentru viaţă;

2) nu provoacă urmările prejudiciabile prevăzute la art. 151 CP RM;

3) implică fie dereglarea îndelungată a sănătăţii, fie pierderea considerabilă şi stabilă a mai puţin de o treime din capacitatea de muncă.

Detalii privind vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii sunt stabilite în Partea III „Vătămări corporale medii" (pct. 67-70) din Regulamentul Ministerului Sănătăţii nr. 199/2003.

---

[355] Regulamentul Ministerului Sănătăţii nr. 199 din 27.06.2003 de apreciere medico-legală a gravităţii vătămării corporale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 170-172.

Noțiunea de deces nu este definită în Codul penal. Din alin. (2) art. 34 al Legii nr. 411 din 28.03.1995 a ocrotirii sănătăţii[356] reiese că moartea creierului reprezintă momentul final al vieții persoanei, moment care semnifică consumarea unei atingeri aduse vieții persoanei. Așadar, prin „deces", în sensul lit. b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, trebuie de înțeles moartea cerebrală (reală; biologică) a persoanei.

Dacă încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport nu se soldează cu urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, răspunderea poate fi aplicată în baza Codului contravenţional pentru: încălcarea regulilor traficului de încărcături de mare gabarit sau supragrele cu vehicule (alin. (1) art. 200); transportarea mărfurilor periculoase interzise la transport (alin. (1) art. 200^1); încălcarea regulilor de exploatare a vehiculelor (art. 228); încălcarea regulilor de folosire a centurii de siguranţă, a căştii de protecţie, a vestei de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizantă, a sistemului de reținere pentru copii şi a regulilor privind convorbirile radiotelefonice (art. 235); încălcarea regulilor de transportare a copiilor cu vârsta de până la 7 ani (art. 235^1); depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum (art. 236); încălcarea regulilor de traversare a liniei de cale ferată (art. 237); încălcarea regulilor de oprire şi neacordarea de prioritate pietonilor şi altor participanţi la traficul rutier (art. 238); nerespectarea regulilor de circulaţie în zonele rezidenţiale sau pietonale (art. 239); nerespectarea indicatoarelor de semnalizare rutieră şi de acordare a priorităţii de trecere, a altor reguli de circulaţie rutieră (art. 240); neîndeplinirea indicaţiei legale de oprire a vehiculului şi de acordare vehiculelor a priorităţii de trecere (art. 241); încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor de circulaţie rutieră prin comportament agresiv (art. 241^1); încălcarea de către conducătorii de vehicule a normelor de conducere preventive (art. 241^2); încălcarea regulilor de circulaţie rutieră soldată cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu cauzarea de leziuni corporale uşoare (art. 242); deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice (art. 243^1) etc.

Se poate observa că încălcarea regulilor de circulaţie rutieră, care nu se soldează cu urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, însă se soldează cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu cauzarea de leziuni corporale uşoare, atrage răspunderea conform art. 242 CCo RM.

În context, trebuie de precizat că, din momentul intrării în vigoare la 13.05.2005 a Legii nr. 45/2005 (prin care din dispoziția alin. (1) art. 264 CP RM au fost excluse cuvintele „ori daune materiale în proporţii mari), bunurile nu pot să reprezinte obiectul material al infracțiunilor

[356] Legea nr. 411 din 28 martie 1995 a ocrotirii sănătăţii. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1995, nr. 34.

prevăzute la art. 264 CP RM. Ca urmare, daunele materiale nu pot să constituie urmările prejudiciabile ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Astfel de daune reprezintă urmările prejudiciabile ale faptelor prevăzute la art. 242 CCo RM. Astfel, alin. (1) al acestui articol se aplică dacă încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulaţie rutieră se soldează cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri. Alin. (2) art. 242 CCo RM se aplică, dacă încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulaţie rutieră se soldează, printre altele, cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri.

În Secțiunea 2.1.2 am afirmat că cele două componente ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: a) sănătatea persoanei; b) viața persoanei. Alin. (2) art. 242 CCo RM se aplică, de asemenea, dacă încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulaţie rutieră se soldează cu vătămări corporale uşoare victimei. În acest caz, în plan secundar, se aduce atingere relațiilor sociale cu privire la sănătatea persoanei. Astfel, nu oricare încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, care aduce atingere sănătăţii persoanei, cade sub incidența art. 264 CP RM. Acest articol poate fi aplicat doar atunci când atingerea sănătăţii persoanei dobândește relevanță penală, și anume atunci când se concretizează în vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii.

În cazurile analizate mai sus, neproducerea urmărilor prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, nu trebuie confundată cu tentativă la una dintre infracțiunile prevăzute la acest articol. Dacă urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM nu s-au produs și nici nu se puteau produce (deoarece nu erau cuprinse de vinovăția făptuitorului), poate fi aplicată una dintre normele contravenționale sus-menționate.

Vorbind în abstract, atunci când urmările prejudiciabile nu s-au produs, dar ele au existat ca posibilitate (deoarece erau cuprinse de vinovăția făptuitorului), vom fi în prezența tentativei de infracțiune. Însă această teză nu funcționează atunci când ne referim concret la infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. Cauza este următoarea: în secțiunea 4.1.1 a tezei de față se va putea vedea că făptuitorul manifestă imprudență față de urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. În aceste condiții, tentativa (care presupune manifestarea intenției) nu este posibilă.

În legătură cu infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, S. Brînza și V. Stati menționează că acestea nu sunt susceptibile de etape ale activităţii infracţionale: „Întrucât făptuitorul poate să manifeste doar imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile, infracţiunea analizată nu poate avea

nici etapă de pregătire, nici etapă de tentativă”.[357] O opinie similară este exprimată de E.E. Iaskova și P.V. Tepleașin.[358]

În contextul analizat, este necesar să facem o precizare importantă: în subcapitolul 5.1 al prezentei teze vom argumenta că doar 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 celelalte privințe, susținem părerile lui S. Brînza, V. Stati, E.E. Iaskova și P.V. Tepleașin.

În altă ordine de idei, necesită analiză problema implicațiilor juridice ale 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.

Începem această analiză cu o speță: C.V. a fost învinuit de săvârșirea infracțiunilor prevăzute la alin. (1) art. 149 și art. 157 CP RM. La 28.08.2015, aproximativ la ora 19.00, acesta se afla în componenţa unui grup de motociclişti care realizau o prezentare demonstrativă pe str. Lenin din satul Copceac, raionul Ceadâr-Lunga. Conducând motocicleta sportivă de marca „Kawasaki”, C.V. a pierdut controlul motocicletei, ceea ce a condus la coliziunea cu motocicleta de marca „Yamaha”, condusă de V.C. Aceasta a provocat incendierea motocicletei de marca „Kawasaki” și deraparea acesteia într-un grup de spectatorii. În rezultat, V.C., V.Ci., C.A., I.L. și B.I. au suferit o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; T.G. a suferit o vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; C.M. a decedat.[359]

Conform pct. 6 al RCR, „este interzisă desfășurarea de concursuri, antrenamente sau curse cu vehicule pe drumurile publice, cu excepția celor autorizate de administratorul drumului respectiv și avizate de poliție. Organizatorii sunt obligați să întreprindă toate măsurile necesare pentru desfășurarea în siguranță a acestora, precum și pentru protecția celorlalți participanți la trafic”. În Secțiunea 3.5 a tezei de față vom demonstra că art. 264 CP RM este aplicabil în cazul în care: 1) urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor la care face referire pct. 6 al RCR *și* 2) concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule se desfășoară, printre altele, pe drumurile publice cu autorizația administratorului drumului respectiv și cu avizul poliției, precum și cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a

[357] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 430. 1300 p.
[358] Яськова Е.Е., Тепляшин П.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как преступление с двумя формами вины. În: *Научно-образовательный потенциал молодежи в решении актуальных проблем XXI века*, 2017, № 7, p. 462-465.
[359] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 29.11.2017. Dosarul nr. 1ra-1556/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9963

concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic.

În speța sus-menționată, prezentarea demonstrativă se desfășura pe un drum public. Însă, nu este clar dacă această prezentare se desfășura cu autorizația administratorului drumului respectiv și cu avizul poliției, precum și cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic. În cazul în care prezentarea demonstrativă se desfășura fără autorizația administratorului drumului respectiv, fără avizul poliției sau în lipsa condiției întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic, este întemeiată aplicarea alin. (1) art. 149 și art. 157 CP RM.

Atragem atenția că, în speța analizată, producerea, în aceleași circumstanțe, a vătămării medii a integrităţii corporale sau a sănătăţii, a vătămării grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii, precum și a decesului, care se referă la victime diferite, a necesitat aplicarea regulilor concursului de infracțiuni. Nu s-a ajuns la concluzia că aplicarea alin. (1) art. 149 CP RM ar fi suficientă și ar exclude aplicarea art. 157 CP RM.

De asemenea, regulile concursului de infracțiuni au fost aplicate într-o speță din practica judiciară a Federației Ruse: C. a fost condamnat în baza alin. 1 art. 264 (care prevede răspunderea pentru încălcarea de către o persoană care conduce un automobil, un tramvai sau un alt vehicul dotat cu motor a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care cauzează din imprudență vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii) și alin. 3 art. 264 (care prevede răspunderea pentru încălcarea de către o persoană care conduce un automobil, un tramvai sau un alt vehicul dotat cu motor a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care cauzează din imprudență decesul unei persoane) din Codul penal al Federației Ruse. Acesta conducea un automobil de modelul „VAZ 21093”. În timpul efectuării unei depășiri, C. a ieșit pe contrasens, izbind frontal un automobil de modelul „VAZ 2111”. Ca urmare, a decedat o persoană, iar o altă persoană a suferit o vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii.[360]

În următoarea speță, în pofida opiniei procurorului, instanțele de judecată nu au aplicat regulile concursului de infracțiuni: T.G. a fost condamnată în baza lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. La 10.03.2017, aproximativ la ora 18.40, aceasta conducea automobilul de model

[360] Ромазин СБ., Максимкина О.В. Обзор судебной практики по делам об автотранспортных происшествиях. În: Российское правосудие, 2009, № 5, p. 58-63.

„Mercedes E 20” pe strada Şoseaua Bucovinei din mun. Edineţ. Ignorând prevederile lit. a), b) și d) subpct. 1) pct. 45 al RCR, T.G. a tamponat pietonii O.T. şi E.G., care se deplasau pe acostament în aceeași direcție de deplasare cu automobilul. Prima dintre victime a suferit o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, iar cea de-a doua a suferit o vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii. Împotriva sentinţei a declarat apel procurorul care a solicitat casarea sentinţei, rejudecarea cauzei cu adoptarea unei noi hotărâri prin care T.G. să fie condamnată în baza alin. (1) art. 264 și lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. Însă, instanța de apel a menținut sentința instanţei de fond, argumentând: fapta inculpatei, care, concomitent, a provocat urmările prejudiciabile prevăzute la diferite alineate ale art. 264 CP RM, se califică conform aliniatului care prevede cea mai gravă dintre urmările prejudiciabile survenite.[361]

În ultima speță, soluția de calificare se fundamentează pe recomandarea din pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999: „Acţiunile învinuitului care concomitent au avut drept urmare consecinţe prevăzute în diferite alineate ale art. 264 C.P. şi/sau în art. 242 CCo RM, se încadrează conform unuia din alineatele art. 264 C.P. care prevăd cea mai gravă din consecinţele survenite. În asemenea cazuri nu se intentează procedură administrativă. Totodată, în sentinţă urmează să se indice concret toate urmările parvenite în urma accidentului rutier. Faptele cu diferite consecinţe urmează a fi calificate prin cumulul de infracţiuni numai în cazurile în care ele sunt săvârşite în diferite perioade de timp”.[362] Considerăm neîntemeiată această recomandare care este similară cu recomandarea din pct. 9 al Hotărârii Plenului Judecătoriei Supreme a Federației Ruse nr. 25 din 09.12.2008 cu privire la practica judiciară în cauzele referitoare la infracțiunile legate de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport, precum și de răpire a acestora fără scop de sustragere (în continuare – Hotărârii Plenului Judecătoriei Supreme a Federației Ruse nr. 25/2008): „În cazurile în care, în rezultatul unui accident rutier, au suferit două sau mai multe persoane, calificarea faptei trebuie făcută conform acelui articol din art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, care prevede o pedeapsă mai severă pentru cauzarea din imprudență a urmărilor prejudiciabile”.[363]

---

[361] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 15.01.2020. Dosarul nr. 1ra-200/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=15084

[362] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[363] *Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 9 декабря 2008 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»*. Disponibil: https://rg.ru/2008/12/26/pdd-dok.html

Soluția, propusă în pct. 9 al Hotărârii Plenului Judecătoriei Supreme a Federației Ruse nr. 25/2008, reiese din construcția nereușită a art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. În mod similar, soluția, propusă în pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, reiese din construcția nereușită a art. 264 CP RM.

Construcția nereușită a art. 264 din Codul penal al Federației Ruse este criticată întemeiat de către unii autori ruși. O.V. Bezrukova și Iu.V. Novoselțeva menționează: „Neajunsul tehnico-juridic al formulării dispozițiilor art. 264 din Codul penal al Federației Ruse constă în juxtapunerea în cadrul aceluiași articol a unor asemenea urmări prejudiciabile precum vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii și decesul persoanei. În acest caz, răspunderea se aplică numai pentru cea mai gravă infracțiune. În astfel de situații legiuitorul protejează doar dreptul unei persoane la viață, însă nu protejează deloc dreptul altei persoane la sănătate. Această stare de fapt nu corespunde unuia dintre principiile fundamentale ale dreptului penal – principiul echității”.[364] Cu privire la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, D.M. Molceanov afirmă: „În cazurile în care există cel puțin două victime, dintre care una a decedat, iar cealaltă a suferit vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, încetează să fie validă afirmația că alin. 3 art. 264 din Codul penal al Federației Ruse ia în considerare urmările prejudiciabile mai puțin grave decât decesul unei persoane. Alin. 3 art. 264 din Codul penal al Federației Ruse poate să se refere doar la decesul unei persoane, nu și la vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii. În pofida acestui fapt, Plenul Judecătoriei Supreme a Federației Ruse recomandă ca în astfel de cazuri să se respecte prevederea alin. 2 a art. 17 din Codul penal al Federației Ruse[365], iar cele comise să fie calificate nu drept concurs de infracțiuni, ci să se aplice alin. 3 art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. Exact aceeași calificare va trebui reținută, dacă a decedat o victimă, iar vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii au suferit, de exemplu, cinci victime”.[366]

În cadrul doctrinei penale naționale, S. Brînza și V. Stati consideră că „la alin. (1), lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM sunt prevăzute patru infracțiuni distincte. Dispozițiile de la lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM nu presupun că vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii ar reprezenta cauza producerii: 1) vătămării grave a integrităţii corporale

---

[364] Безрукова О.В., Новосельцева Ю.В. К вопросу о спорных аспектах конструкции статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Электронный научный журнал «Наука. Общество. Государство», 2017, Т. 5, № 2*. Disponibil: https://esj.pnzgu.ru/files/esj.pnzgu.ru/bezrukova_ov_novosel_tseva_yuv_17_2_09.pdf

[365] Această normă conține definiția noțiunii „concurs ideal de infracțiuni: „Concurs de infracțiuni se consideră, de asemenea, o acțiune (inacțiune) care întrunește elementele constitutive ale unor infracțiuni prevăzute de două sau mai multe articole din prezentul cod”.

[366] Молчанов Д.М. Множественность преступлений: актуальные проблемы и теоретический опыт исследований ученых кафедры уголовного права МГЮА. În: *Актуальные проблемы российского права,* 2016, № 5, p. 107-118.

sau a sănătăţii; 2) decesului unei singure persoane; 3) decesului a două sau mai multor persoane. În realitate, în cazul infracțiunilor prevăzute la lit. a), b) alin. (3) și alin. (5) art. 264 CP RM, fiecare din aceste trei urmări prejudiciabile se află în legătură cauzală cu acţiunea sau inacţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport".[367] O părere similară este exprimată de I. Slisarenco: „Dacă drept rezultat al uneia şi aceleiaşi încălcări a regulilor de siguranţă a traficului rutier vor fi săvârşite din imprudenţă vătămarea sănătăţii a două sau mai multor persoane de gravitate diferită, ori vătămarea medie sau gravă a sănătăţii unei/unor persoane şi lipsirea de viaţă a altei/altor persoane, calificarea juridică a faptelor prejudiciabile va fi înfăptuită în baza unui concurs de infracţiuni".[368] Un punct de vedere apropiat îl are I. Șevcenco.[369]

Suntem de acord cu acești autori și considerăm că pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 propune o interpretare greșită. Dispoziția de la alin. (3) art. 264 CP RM este formulată în felul următor: „Acţiunea prevăzută la alin. (1), care a provocat: a) vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; b) decesul unei persoane". La rândul său, dispoziția de la alin. (5) art. 264 CP RM este formulată astfel: „Acţiunea prevăzută la alin. (1), care a cauzat decesul a două sau mai multor persoane". Considerăm că termenul „acțiunea" din aceste dispoziții trebuie interpretat prin prisma art. 19 CP RM, în care prin „acțiune sau inacțiune" se are în vedere doar acțiunea sau inacțiunea prejudiciabilă, ca semn al laturii obiective a infracțiunii. În art. 19 CP RM, prin „acțiune sau inacțiune" nu se are în vedere infracțiunea în întregime, inclusiv urmările prejudiciabile ale acesteia.

Din pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 rezultă că, în cazurile prevăzute la alin. (3) și (5) art. 264 CP RM, se produc succesiv două urmări prejudiciabile de gravitate diferită, ceea ce este absurd. Nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență fie vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul victimei. De asemenea, nu este posibil ca, în cazul aceleiași infracțiuni, mai întâi să se producă din imprudență vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, după care să se producă la fel din imprudență decesul victimei. La fel, ar fi greșit să afirmăm că decesul unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane, ori că

[367] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 430. 1300 p.

[368] Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2019, p. 139. 221 p.

[369] Șevcenco I. Latura subiectivă și subiectul infracţiunii prevăzute la art. 264 Cod penal. În: *Perspectivele şi Problemele Integrării în Spaţiul European al Cercetării şi Educaţiei, conferinţă ştiinţifică internaţională (2018; Cahul). Vol. I.* Cahul: US Cahul, 2018, p. 204-213.

vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei persoane absoarbe vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a unei alte persoane.

Se creează impresia că în pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 este descrisă ipoteza infracțiunii unice progresive. Totuși, această ipoteză nu are nicio legătură cu producerea, în aceleași circumstanțe, a urmărilor prejudiciabile prevăzute de alineate și/sau litere diferite ale art. 264 CP RM, care se referă la victime diferite.

După părerea lui V. Grosu, „infracţiunea progresivă se caracterizează [...] prin producerea de noi urmări după ce s-a realizat conţinutul unei infracţiuni determinate. Amplificarea progresivă a rezultatului iniţial poate fi atât de însemnată, încât să corespundă conţinutului unei infracţiuni mai grave în care se absoarbe faptul iniţial. Așa, de exemplu, infracţiunea de vătămare intenţionată gravă a integrităţii corporale urmată de decesul victimei (alin. (4) al art. 151 din CP RM) se săvârșește în urma amplificării progresive a unei urmări iniţiale produse prin vătămare corporală gravă (alin. (1) al art. 151 din CP RM). Există, deci, și în cazul infracţiunilor progresive, pe lângă momentul consumării marcat de producerea urmării iniţiale caracteristice unei infracţiuni mai puţin grave, un moment al epuizării care marchează încetarea definitivă a agravării. Urmarea astfel amplificată corespunde infracţiunii progresive, care absoarbe în conţinutul său infracţiunea sau infracţiunile corespunzătoare diferitelor etape ale agravării”.[370] În opinia lui C.G. Feșteu, „referitor la norma de incriminare a infracțiunii progresive, s-a susținut că aceasta trebuie să prevadă o faptă materială care are o urmare susceptibilă de amplificare. Cu alte cuvinte, textul legal, prin modul de formulare trebuie să sugereze aptitudinea acțiunii de a produce un rezultat mai grav decât rezultatul inițial produs, *în caz contrar, atunci când în textul incriminator nu se regăsește aptitudinea de amplificare a laturii obiective a infracțiunii, reținându-se un concurs de infracțiuni* (evid. ns.)”.[371]

Nu putem vorbi despre infracțiune unică progresivă în cazul producerii, în rezultatul comiterii aceleiași încălcări a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, a două sau mai multor urmări prejudiciabile de gravitate diferită prevăzute la art. 264 CP RM, care se referă la victime diferite. Or, în această ipoteză nu putem vorbi despre forme intermediare, tranzitorii ale aceleiași urmări prejudiciabile. În ipoteza analizată există două sau mai multe urmări prejudiciabile care nu reies una din cealaltă, odată ce se referă la victime diferite. Este posibil ca, în cazul aceleiași victime, o urmare prejudiciabilă să constituie rezultatul amplificării unei alte urmări prejudiciabile. Însă,

[370] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 275. 624 p.
[371] Feșteu C.G. *Concursul de calificări (II)*. În: Penalmente Relevant, 2016, nr. 2, p. 144-165.

nu este cu putință sub nicio formă ca urmarea prejudiciabilă, ce caracterizează o victimă, să constituie rezultatul amplificării unei urmări prejudiciabile ce caracterizează o altă victimă.

Concursul de infracțiuni 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, poate fi pus la îndoială de faptul că, într-un asemenea caz, este săvârșită o singură acțiune sau inacțiune de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Considerăm că aceasta nu este un argument pentru a nu reține, într-o astfel de ipoteză, un concurs de infracțiuni. Despre o situație în care concurs de infracțiuni se atestă în cazul comiterii unei singure acțiuni sau inacțiuni ne vorbesc S. Brînza și V. Stati: „Dacă fapta a fost îndreptată nemijlocit spre săvârşirea omorului asupra a două sau mai multor persoane, dar, din cauze independente de voinţa făptuitorului, se atestă nerealizarea integrală a intenţiei infracţionale, adică nu se produce moartea nici uneia din aceste persoane (nici vătămarea sănătăţii sau a integrităţii corporale a acestora nu s-a produs), cele comise trebuie calificate conform art. 27 şi lit. g) alin. (2) art. 145 CP RM. *Dacă, în aceleaşi împrejurări, nu s-a produs moartea nici uneia din victimele vizate, dar a fost vătămată sănătatea sau integritatea corporală a cel puţin uneia din ele, stabilindu-se că făptuitorul a manifestat intenţie directă indeterminată, calificarea trebuie făcută în funcţie de rezultatul real survenit (de exemplu, conform art. 151 sau art. 152 CP RM ori conform art. 78 „Vătămarea intenţionată uşoară a integrităţii corporale" din Codul contravenţional* (evid ns.)".[372] Aproape *mot-a-mot*, această concepție este reprodusă în pct. 5.6 din Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 11 din 24.12.2012 cu privire la practica judiciară în cauzele penale referitoare la infracţiunile săvârşite prin omor.[373]

Reiese că, în cazul săvârșirii unei singure acțiuni sau inacțiuni, pluralitatea de urmări prejudiciabile poate să condiționeze pluralitatea de infracțiuni sub formă de concurs de infracțiuni.

La baza explicației din pct. 5 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, este pusă regula de calificare fixată la lit. c) art. 117 CP RM. Conform acestei reguli, în cazul concurenței dintre două componenţe de infracţiuni cu circumstanţe agravante, „infracţiunea se califică în baza normei penale care prevede o pedeapsă mai aspră". Însă, sensul prevederii de la lit. c) art. 117

[372] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 208-209. 1328 p.
[373] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 11 din 24.12.2012 cu privire la practica judiciară în cauzele penale referitoare la infracţiunile săvârşite prin omor (art. 145-148 CP RM).* Disponibil: jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=318

CP RM constă nu în stabilirea de restricții privind posibilele combinații de infracțiuni care pot forma un concurs ideal, ci în excluderea dublei sancționări pentru aceeași faptă.

Cele menționate mai sus denotă că art. 264 CP RM este formulat nereușit, prezentând distorsionat ipotezele descrise în acest articol. Din aceste considerente este oportună operarea de remanieri în legea penală. Modele pentru operarea unor astfel de remanieri găsim în legile penale ale altor state.

De exemplu, în Codul penal al României[374], alin. (2) art. 192 „Uciderea din culpă" prevede: „Uciderea din culpă ca urmare a nerespectării dispozițiilor legale ori a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru efectuarea unei anumite activități se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani". La rândul său, alin. (3) art. 196 „Vătămarea corporală din culpă" din același cod conține următoarea prevedere: „Când fapta prevăzută în alin. (2) a fost săvârșită ca urmare a nerespectării dispozițiilor legale sau a măsurilor de prevedere pentru exercițiul unei profesii sau meserii ori pentru efectuarea unei anumite activități, pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau amenda".

În Codul penal al Republicii Franceze, art. 221-6-1 prevede: „Atunci când stângăcia, imprudenţa, neatenţia, neglijenţa sau încălcarea unei obligaţii legislative sau reglementare de securitate sau de prudenţă prevăzute de articolul 221-6 este comisă de conducătorul unui vehicul terestru cu motor, omuciderea involuntară se pedepseşte cu 5 ani închisoare şi cu o amendă de 75.000 euro". Art. 222-19-1 din același cod are următorul conținut: „Dacă stângăcia, imprudenţa, neatenţia, neglijenţa sau încălcarea unei obligaţii legislative sau reglementară de securitate sau de prudenţă prevăzută la articolul 222-19 este comisă de conducătorul unui automobil terestru cu motor, atingerea involuntară adusă integrităţii persoanei ce a provocat o incapacitate totală de muncă pentru o perioadă mai mare de 3 luni se pedepseşte cu 3 ani închisoare şi cu amenda de 45.000 euro".[375]

În Codul penal al Republicii Italia, alin. (1) art. 589-bis „Uciderea într-un accident rutier" prevede: „Cel care provoacă din culpă decesul unei persoane prin încălcarea normelor de reglementare a circulaţiei rutiere este pedepsit cu închisoare de la 2 la 7 ani". La rândul său, alin. (1) art. 590-bis „Vătămări corporale rutiere grave sau foarte grave" din același cod conține următoarea prevedere: „Cel care provoacă din culpă altora o vătămare corporală prin încălcarea normelor de reglementare a circulaţiei rutiere este pedepsit cu închisoare de la 3 luni la 1 an pentru leziuni grave şi de la 1 la 3 ani pentru leziuni foarte grave".[376]

---

[374] *Codul penal al României din 17.07.2009*. În: Monitorul Oficial al României, 2009, nr. 510.
[375] *Codul penal al Republicii Franceze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Franta-RO.html
[376] *Codul penal al Republicii Italia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Italia-RO.html

În Codul penal al Regatului Spaniei, alin. 2 art. 142 prevede: „Atunci când uciderea din culpă este comisă în contextul utilizării unui vehicul cu motor, a unei motorete sau a unei arme de foc, se va aplica, în plus, şi respectiva pedeapsă de privare de dreptul de a conduce vehicule cu motor şi motoare sau de dreptul de a deţine arme şi dreptul de port armă, pentru o perioadă de la unu la şase ani”. Alin. 2 art. 152 din același cod are următorul conținut: „Atunci când faptele la care face referire prezentul articol[377] au fost comise utilizând un vehicul cu motor, o motoretă sau o armă de foc, se va aplica, de asemenea, şi, respectiv, pedeapsa privării de dreptul de a conduce vehicule cu motor şi motorete sau de dreptul de a deţine arme şi dreptul de port armă, pe o perioadă de la 1 la 4 ani”.[378]

Toate aceste modele legislative au în comun diferențierea răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport în funcție de urmările prejudiciabile produse. Această diferențiere se face în cadrul unor articole distincte, nu în cadrul unor alineate sau litere distincte, ca în art. 264 CP RM.

Ajustarea modelelor legislative, prezentate mai sus, la realitățile juridice din Republica Moldova va avea ca efect aplicarea regulilor concursului de infracțiuni 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.

În jurisprudența din România o astfel de concepție funcționează, fără a fi pusă la îndoială.

De exemplu, într-o speță, inculpatul X a fost condamnat pentru săvârşirea unei infracţiuni de ucidere din culpă şi a două infracţiuni de vătămare corporală din culpă, prevăzute de alin. 2 şi teza I alin. 3 art. 178, alin. l şi 3 art. 184 şi alin. 2 şi 4 art. 184 din Codul penal al României din 1968[379]. În fapt, în data de 27.09.2009, în jurul orei 03.55, în timp ce se deplasa la volanul unui autoturism de model „Daewoo Nubira”, pe DN 28, având în sânge o îmbibaţie alcoolică de 1,00 gr./l, inculpatul a provocat un accident de circulaţie în urma căruia S.C.T. a decedat, S.I.L. a suferit leziuni traumatice ce au necesitat pentru vindecare 40-45 zile de îngrijiri medicale, iar A.A. a prezentat leziuni traumatice ce au necesitat pentru vindecare 50-55 zile de îngrijiri medicale şi care i-au pus în primejdie viaţa, rămânând cu infirmitate fizică permanentă[380]; într-o altă speță, S.A.C. a fost condamnat pentru savârsirea infractiunilor de ucidere din culpa și vătămare corporală gravă din culpă prevăzute de alin. 2 art. 178 și alin. 2 și 4 art. 184 din Codul

[377] Conform alin. 1 al acestui articol, „persoana care, din neglijenţă gravă, provoacă una din vătămările prevăzute la articolele anterioare va fi pedepsită: 1° cu pedeapsa închisorii de la 3 la 6 luni, în cazul vătămărilor descrise la articolul 147.1; 2° cu pedeapsa închisorii de la 1 la 3 ani, în cazul vătămărilor descrise la articolul 149; 3° cu pedeapsa închisorii de la 6 la 2 ani, în cazul vătămărilor descrise la articolul 150”.
[378] *Codul penal al Regatului Spaniei*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Spania-RO.html
[379] Codul penal al României din 21.06.1968. În: *Buletinul Oficial*, 1968, nr. 79-79 bis.
[380] *Sentinţa Judecătoriei Huşi nr. 262 din 13.09.2011*. Disponibil: http://portal.just.ro/244/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=29

penal al României din 1968. În fapt, în noaptea de 15/16 august 2007, în jurul orei 02.00 inculpatul S.A.C. conducea un autoturism de model „Seat Leon” pe un drum din județul Suceava, dinspre localitatea Capul Codrului spre localitatea Fălticeni. Pe bancheta din spate a autoturismului se gaseau P.L.-E., pe partea dreaptă, și respectiv B.A.-B. pe partea stângă. La un moment dat, în timp ce a ajuns pe raza localității Băișești inculpatul datorită vitezei excesive cu care conducea (a fost calculată de expert la valoarea de aproximativ 124 km/h) nu a mai putut controla direcția autoturismului în momentul în care s-a înscris într-o curbă la dreapta, autoturismul intrând în derapaj necontrolat, părăsind partea carosabilă și după o deplasare în aer a intrat în coliziune cu o troiță de pe partea dreaptă a drumului după care s-a oprit în gardul unei locuințe de pe aceeași parte. În urma impactului cei doi pasageri din autoturism care nu purtau centura de siguranță au fost proiectați în afara habitaclului suferind leziuni care au determinat decesul lui P.L.-E. și respectiv vătămarea corporală gravă a lui B.A.-B. care a suferit leziuni ce au necesitat un număr de 65-70 de zile îngrijiri medicale[381]; într-o altă speță, inculpatul C.D. a fost condamnat pentru săvârşirea următoarelor infracţiuni: 1) ucidere din culpă, prevăzută de alin. 2 art. 178 din Codul penal al României din 1968; 2) vătămare corporală din culpă, prevăzută de alin. 1 și 3 art. 184 din Codul penal al României din 1968; 3) vătămare corporală gravă din culpă, prevăzută de alin. 2 și 4 art. 184 din Codul penal al României din 1968. În fapt, la data de 08.09.2005, ora 17.00, partea vătămată M.I. a plecat de la domiciliul său situat în mun. Bacău spre comuna B., satul C., județul Bacău, cu autoturismul propriu în care se aflau pe bancheta din spate soţia şi fiica sa, respectiv M.A. şi M.E.. La ora 17.20, circulând pe DN 2 pe banda de lângă axul drumului, la circa 150 m de intersecţia cu DJ 207F care duce spre comuna B.-B., partea vătămată a redus viteza pentru a vira la stânga şi a semnalizat această intenţie. În zona respectivă carosabilul are o lăţime de 12 m, cu câte 2 benzi pe sensul de mers, banda 1 cu o lăţime de 2,5 m şi banda 2 de lângă axul drumului cu o lăţime de 3,5 m. Ajungând în dreptul intersecţiei, partea vătămată a oprit pentru a acorda prioritate la două autoturisme ce veneau din sens invers, menţinând semnalizarea pe stânga, şi s-a angajat în efectuarea manevrei de viraj, moment în care din spate a fost izbit de autoturismul, condus de inculpatul C.D. Din impact, autoturismul a fost proiectat pe contrasens, s-a răsturnat pe cupolă, a derapat şi a ajuns în aceeaşi poziţie în şanţul din stânga. În urma impactului, minora în vârstă de 2,7 ani a fost proiectată prin geam pe carosabil, a fost transportată la Spitalul Judeţean de Urgenţă Bacău cu un autoturism oprit la faţa locului, unde a decedat după câteva ore. Părţile vătămate M.I. şi M.A. au fost transportate la acelaşi spital cu ambulanţa. Partea vătămată M.I. a prezentat o fractură incompletă ram

[381] *Decizia nr. 116 din 19.04.2010 a Tribunalului Suceava*. Disponibil: http://portal.just.ro/86/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=122

ischiopubian dreapta, fractură costală C10, disjuncţie acromioclaviculară, leziuni care au necesitat pentru vindecare 50-55 zile îngrijiri medicale. Partea vătămată M.A. a prezentat politraumatism cu fractură frontală stânga, fractură de bazin stânga, fractură peroneu stânga operat, plagă contuză cu interesarea articulaţiei gleznei dreapta, hematoame braţe, leziuni care au necesitat 95-100 zile îngrijiri medicale.[382]

Este important de precizat că în Codul penal al Republicii Moldova există argumentul pentru diferențierea în articole distincte, în funcție de urmările prejudiciabile produse, a răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Astfel, alin. (2) art. 84 CP RM prevede: „La pedeapsa principală aplicată în cazul unui concurs de infracţiuni poate fi adăugată oricare din pedepsele complementare prevăzute la *articolele corespunzătoare din Partea specială a prezentului cod* (evid. ns.), care stabilesc răspunderea pentru infracţiunile de a căror săvârşire persoana a fost declarată vinovată. [...]”.

Ca urmare, considerăm că art. 264 CP RM trebuie disjuns în trei articole:

„Articolul 264. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii,

se pedepseşte cu amendă în mărime de până la 650 unităţi convenţionale sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii 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) Aceeaşi faptă săvârşită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepseşte cu amendă în mărime de la 800 la 1200 unităţi convenţionale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii 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”;

„Articolul 264[3]. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii

[382] *Decizia penală nr. 139 din 25.02.2010 a Curții de Apel Bacău*. Disponibil: http://portal.just.ro/32/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=425

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudenţă o vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii,

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

(2) Aceeaşi faptă săvârşită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 6 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule";

„Articolul 264^4. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat decesul persoanei

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

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

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

se pedepseşte cu închisoare de la 6 la 10 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule".[383]

Considerăm că pluralitatea de victime trebuie luată în considerare la calificarea infracțiunii nu doar în cazul producerii decesului, așa cum prevedere varianta în vigoare a art. 264 CP RM. Pluralitatea de victime trebuie luată în considerare la calificarea infracțiunii, de asemenea, în cazul producerii vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii. Anume din aceste considerente am propus ca, în art. 264 și art. 264^3 CP RM, alin. (2) să aibă următoarea dispoziție: „Aceeaşi faptă săvârşită asupra a două sau mai multor persoane".

3.3. Legătura de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

În opinia lui S. Botnaru, „legătura cauzală presupune cu necesitate doi termeni între care se stabilește aceasta, și anume: fenomenul cauză și fenomenul efect. Cauza este fenomenul care determină apariţia unui alt fenomen, iar efectul, fenomenul determinat, rezultatul. În dreptul

[383] Cu această ocazie amintim că în Subcapitolul 5.4 al prezentei teze am propus excluderea alineatelor (2), (4) și (6) din art. 264 CP RM. Excluderea acestor alineate din art. 264 CP RM ar fi compensată prin existența alin. (1) art. 264^1 CP RM și a alin. (1) art. 233 din Codul contravențional. În eventualitatea operării unei astfel de remanieri în art. 264 CP RM, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, săvârşită în stare de ebrietate, ar constitui concursul faptelor prevăzute la art. 264, art. 264^3 sau 264^4 CP RM și alin. (1) art. 264^1 CP RM ori alin. (1) art. 233 din Codul contravențional.

penal legătura cauzală se stabilește între acţiunea (inacţiunea) persoanei, prevăzută de legea penală și săvârșită cu vinovăţie, care constituie cauza, și urmarea prejudiciabilă, ca efect al acestei fapte”.[384] Așadar, dacă vorbim despre legătura de cauzalitate ca semn constitutiv al laturii obiective a infracțiunii, atunci aceasta constituie raportul dintre cauză (acțiunea sau inacțiunea prejudiciabilă) și efect (urmările prejudiciabile).

Legătura de cauzalitate este unul dintre semnele obligatorii ale laturii obiective a infracțiunilor materiale, în general, și a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, în particular. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, acțiunea sau inacțiunea prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport se află în legătura de cauzalitate cu urmările prejudiciabile exprimate, după caz, în: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; decesul unei persoane; decesul a două sau a mai multor persoane.

În Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, se explică: „Răspunderea penală, conform art. 264 CP, survine numai în cazurile în care sunt încălcate regulile de securitate a circulaţiei rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport, în legătură cu care fapt apar urmările stipulate în acest articol, care trebuie să fie în raport de cauzalitate cu comiterea încălcării acestor reguli. [...]” (pct. 1); „Dacă instanţa judecătorească conchide că în acţiunile făptuitorului există o componenţă a infracţiunii, în sentinţă urmează să indice de încălcarea căror reguli de circulaţie rutieră şi/sau de exploatare a mijloacelor de transport persoana este recunoscută vinovată, în ce mod s-au manifestat concret aceste încălcări şi dacă consecinţele survenite se află în legătură de cauzalitate cu încălcările indicate” (pct. 3).[385]

Rezultă că, în lipsa legăturii de cauzalitate dintre fapta prejudiciabilă şi urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, lipsește temeiul de a aplica acest articol. O astfel de situație este descrisă în speța următoare: instanța de apel a achitat-o pe Ț.C., întrucât fapta acesteia nu întrunea elementele constitutive ale infracţiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM. Referitor la urmările prejudiciabile produse, instanţa de apel a considerat că nu s-a putut constata dacă vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, suferită de motociclistul S.Gh., a

[384] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2012, p. 196. 327 p.
[385] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

fost cauzată în rezultatul ciocnirii cu automobilul condus de Ț.C. sau în rezultatul derapării pe carosabil a motocicletei conduse de S.Gh.[386]

În cazul infracțiunilor prevăzute în art. 264 CP RM, stabilirea legăturii de cauzalitate presupune prezența a două condiții: 1) determinarea succesiunii cronologice a evenimentelor și aflarea răspunsului la întrebarea dacă încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport precede urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM; 2) determinarea posibilității producerii unor astfel de urmări fără a fi încălcate regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Cât privește prima condiție, legătura de cauzalitate trebuie considerată stabilită în cazurile în care, printre altele, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport precede urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM.

Cauzalitatea ca fenomen constituie un proces care se desfășoară în spațiu și în timp. Datorită acestui fapt, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie întotdeauna să preceadă urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM. Cu alte cuvinte, mai întâi, este necesar să fie săvârșită încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, după care să survină urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM. Dacă succesiunea cronologică a acestor evenimente este în ordine inversă, adică mai întâi s-au produs urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, iar apoi a fost săvârșită încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, atunci se exclude legătura de cauzalitate între acestea. De exemplu, se exclude legătura de cauzalitate, dacă se produce un accident rutier în rezultatul depăşirii vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum, însă decesul pasagerului din mijlocul de transport, implicat în accidentul dat, s-a produs înainte de accident, ca urmare a unui atac de cord.

Premergerea în timp a încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport în raport cu urmările prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, nu este suficientă pentru a concluziona că există o legătură de cauzalitate.

Cea de-a doua condiție sus-menționată este la fel de importantă. Astfel, în cazul infracțiunilor prevăzute în art. 264 CP RM, legătura de cauzalitate trebuie considerată stabilită în cazurile în care, printre altele, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport a constituit cauza necesară a producerii urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM.

---

[386] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 05.03.2008. Dosarul nr. 1ra-360/2008*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/

În context, în primul rând, este necesar să fie determinată încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care constituie cauza creării unei situații periculoase și care a avut ca efect una dintre urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. Astfel, într-o speță, instanţa de apel a reținut declaraţiile părţii vătămate E.D. şi a martorilor, din care rezultă că tamponarea a avut loc la o distanţă de circa 50-80 cm de la partea laterală a troleibuzului. Ca urmare, instanța de apel a constatat încălcarea regulilor referitoare la distanţa laterală faţă de mijlocul de transport public la momentul depăşirii. Inculpatul I.C., văzând mijloacele de transport public staţionate în staţia de transport public, nu a redus viteza de deplasare. Din contra, acesta a sporit viteza până la aproximativ 40-45 km/oră și nu a întreprins nicio măsură de a o reduce până la limita care ar asigura siguranţa traficului. Prin aceasta I.C. a încălcat prevederile pct. 46 și ale subpct. 2) pct. 52 al RCR. Astfel, între fapta săvârşită de I.C. şi vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, suferită de E.D., există o legătură de cauzalitate.[387]

Caracterul necesar al cauzei se stabilește prin metoda excluderii. Altfel spus, trebuie dedus prin simulare ce s-ar fi întâmplat dacă încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport n-ar fi fost săvârșită. Să presupunem că un mijloc de transport se deplasează cu spatele. Deoarece câmpul vizual în spate este limitat, persoana, care conduce acest mijloc de transport, a trebuit să recurgă la ajutorul altei persoane, aflate în afara mijlocului de transport respectiv. În asemenea circumstanțe este acroșată și decedează o terță persoană care a apărut în spatele acelui mijloc de transport. Dacă, în procesul simulării, se ajunge la concluzia că acroșarea letală a persoanei terțe nu putea fi evitată, întrucât aceasta a apărut brusc în spatele mijlocului de transport, atunci ar trebui să se concluzioneze că încălcarea, admisă de făptuitor, nu reprezintă cauza necesară a decesului persoanei terțe. Într-o asemenea situație, acroșarea letală a acesteia era inevitabilă. Din contra, dacă se ajunge la concluzia că acroșarea letală a persoanei terțe putea fi evitată în cazul în care făptuitorul, ajutat de persoana aflată în afara mijlocului de transport respectiv, s-ar fi asigurat că poate efectua manevra deplasării cu spatele fără a crea un pericol sau un obstacol pentru alte persoane, atunci ar trebui să se concluzioneze că încălcarea, admisă de făptuitor, reprezintă cauza necesară a decesului persoanei terțe. Într-o asemenea situație, acroșarea letală a acesteia era evitabilă.

Spre deosebire de cauza aleatorie, cauza necesară este legată inevitabil de efectul produs. În consecință, în cazurile când producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM depinde direct de săvârșirea încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a

[387] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 20.11.2013. Dosarul nr. 1ra-1047/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=963

mijloacelor de transport, o asemenea încălcare constituie cauza necesară a urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM. Dacă astfel de urmări ar fi survenit fiecum, indiferent dacă făptuitorul ar fi respectat sau nu regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, este posibil ca urmările prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, să aibă o altă cauză decât încălcarea regulilor corespunzătoare.

În contextul analizei infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, V. Stati afirmă: „În majoritatea cazurilor, stabilirea legăturii cauzale – în timpul urmăririi penale şi al examinării cauzei în judecată – nu prezintă dificultăţi. Aceasta deoarece adesea cauza producerii urmărilor prejudiciabile este evidentă”.[388] Referitor la astfel de cazuri, V.E. Kvașis menționează: „Cu cât încălcarea regulilor este mai grosolană și mai sfidătoare, cu atât mai probabilă este producerea urmărilor prejudiciabile”.[389]

În cazuri de altă natură, stabilirea legăturii de cauzalitate între încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și urmările prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, este mai anevoioasă. În acest context V. Stati susține: „Se atestă şi cazuri, când stabilirea legăturii cauzale nu este atât de facilă. [...] Aceasta se atestă atunci când în derularea evenimentelor se implică factori exogeni: calitatea infrastructurii rutiere din punctul de vedere al siguranţei circulaţiei și, implicit, al lipsei de disfuncţionalităţi sau deficienţe de proiectare, construcţie, operare şi/sau de întreţinere a drumului care pot conduce la producerea de accidente rutiere; conduita victimei; defectele tehnice ascunse; influenţa factorilor naturii, etc.”[390] În cazul încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, clasificarea factorilor, ce reprezintă cauza producerii urmărilor prejudiciabile, este făcută de E.A. Taiurskaia: „1) factori obiectivi (de exemplu, amplasarea nereușită a indicatoarelor rutiere, condițiile meteorologice nefavorabile, defectele de carosabil, defectul tehnic ascuns al mijlocului de transport etc.); 2) acțiunea sau inacțiunea participanților la traficul rutier sau a altor persoane (persoana care conduce mijlocul de transport, pasager, pieton, persoana responsabilă pentru starea tehnică a mijlocului de transport etc.); 3) factori cu caracter complex”.[391]

După cum se poate vedea, încălcarea, de către persoana care conduce mijlocul de transport a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, reprezintă una

---

[388] Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010, p. 104. 352 p.

[389] Квашис В.Е. *Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений*. Москва: РИО Академии МВД, 1977, p. 41. 84 p.

[390] Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010, p. 104. 352 p.

[391] Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений. În: *Сибирский юридический вестник*, 2020, № 2, p. 89-93.

dintre numeroasele cauze posibile ale accidentelor rutiere. În procesul de stabilire a legăturii de cauzalitate între încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și urmările prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, este important ca această cauză, care este necesară, să fie delimitată de toate celelalte cauze, care, doar în aparență, sunt necesare.

De exemplu, în speța următoare s-a demonstrat că fapta subiectului a cauzat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, întrucât „starea de ebrietate a părţii vătămate nu are o legătură cauzală cu producerea accidentului rutier, deoarece acesta se deplasa regulamentar pe banda sa de deplasare, astfel accidentul nu a fost comis din cauza comportamentului acestuia”.[392] Într-o altă speță se ajunge la o concluzie similară: „În ce priveşte faptul că partea vătămată la momentul accidentului rutier nu dispunea de permis de conducere şi se afla în stare de ebrietate alcoolică, Colegiul penal reţine că acest fapt nu se află în legătură cauzală cu accidentul”.[393]

În viziunea lui V. Stati, „singurul fapt de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport nu este suficient. Nu este exclus ca urmările prejudiciabile consemnate la [...] art. 264 CP RM să fie în legătură cauzală cu faptele altor participanţi la trafic, cu condițiile rutiere nefavorabile, cu o forţă invincibilă a naturii, cu defecţiunile ascunse ale mijlocului de transport etc. În asemenea cazuri, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatării mijloacelor de transport nu poate să fie considerată temei de aplicare a [...] art. 264 CP RM”.[394]

Practica judiciară confirmă temeinicia unor asemenea afirmații. De exemplu, într-o speță, s-a concluzionat că urmările prejudiciabile se află în legătură cauzală cu faptele altor participanţi la trafic, nu cu acțiunea făptuitorului: „Instanţa de apel a reţinut: din declarațiile martorului I.R. rezultă că automobilul de model „VAZ 2109”, condus de M.V., a ieșit pe contrasens, iar martorul C.V. a indicat că automobilul de model „VAZ 2103” a intrat în contact cu automobilul de model „VAZ 2109”, prevederile RCR fiind încălcate de conducătorul automobilului de model „VAZ 2103”. Astfel, probele administrate demonstrează că inculpatul nu a încălcat prevederile RCR, urmările accidentului rutier nefiind în legătură cauzală cu comportamentul acestuia”.[395]

---

[392] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 17.04.2013. Dosarul nr. 1ra-457/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=71

[393] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 04.12.2013. Dosarul nr. 1ra-1135/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=1078

[394] Stati V. Infracţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM): conotaţii practice şi teoretice. În: *Revista Naţională de Drept*, 2009, nr. 9, p. 32-42.

[395] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 07.02.2018. Dosarul nr. 1ra-132/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10418

Cât privește ipoteza în care urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM se află în legătură cauzală cu faptele săvârșite de doi sau mai mulți participanţi la trafic, este important să precizăm că, în Secțiunea 4.1.1 a prezentei teze, analizăm această ipoteză în contextul examinării problemelor legate de: vinovăția reciprocă a participanţilor la trafic; vina victimei infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM; copricinuirea imprudentă în contextul acestor infracțiuni.

În altfel de cazuri, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport este însoțită de anumiți factori care, însă nu influențează decisiv asupra producerii urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. Despre o astfel de ipoteză ne vorbește V. Stati: „Este posibil ca urmările prejudiciabile prevăzute la [...] art. 264 CP RM să fie în legătură cauzală cu fapta conducătorului mijlocului de transport. Iar, în acelaşi timp, fără a fi influenţată semnificativ, derularea legăturii cauzale să fie însoţită de prezenţa următorilor factori: starea drumului, podului, trecerii la nivel cu calea ferată etc. nu corespunde regulilor, normelor, standardelor din domeniul construcţiilor; defectele tehnice ascunse ale mijlocului de transport n-au fost descoperite în timpul efectuării testării tehnice, etc. În toate aceste cazuri, în acord cu alin. (2) art. 76 CP RM, astfel de împrejurări pot fi considerate circumstanţe atenuante”.[396]

Bineînțeles, o astfel de concurență dintre încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și alte cauze sau condiții complică stabilirea legăturii de cauzalitate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Din următorul punct de vedere al lui T.-C. Medeanu nu rezultă clar cum trebuie stabilită legătura de cauzalitate într-o asemenea situație: „Între accidentul de circulație și rezultatul produs există legătură de cauzalitate chiar dacă la producerea rezultatului ar concura și alte cauze concomitente sau ulterioare, cum ar fi culpa medicului ori pasivitatea victimei în finalizarea tratamentului de recuperare”.[397] Altă opinie a aceluiași autor, exprimată într-o altă lucrare, aduce mai multă claritate: „Raportul de cauzalitate sub aspect juridic se poate stabili prin utilizarea unor concepte logice din examinarea cărora se poate deduce importanţa lor în survenirea rezultatului. Delimitarea cauzei de condiţiile favorizante se poate realiza numai prin aprecierea rolului fiecărei acţiuni umane şi a unor împrejurări de altă natură. În această operaţiune trebuie să se ţină seama de fapta care a determinat concretizarea rezultatului sancţionat de norma juridică penală, aspect care se axează pe imputarea obiectivă şi neechivocă a consecinţei faptei penale”.[398]

---

[396] 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 3-4, p. 92-106.

[397] Medeanu T.-C. Erori în stabilirea raportului de cauzalitate într-un accident de circulație. În: *Dreptul*, 2016, nr. 5, p. 165-171.

[398] Idem. Raportul de cauzalitate în accidentele de circulaţie. În: *Analele Universității de Vest din Timișoara – Seria Drept*, 2016, nr. 1, p. 63-72.

Distingerea cauzei necesare de condițiile favorizante, în corespundere cu criteriile propuse de T.-C. Medeanu, este luată în considerare în practica judiciară. De exemplu, într-o speță, s-a ajuns la concluzia că „moartea lui S.I. a survenit ca urmare a insuficienței cardio-respiratorii, ca rezultat al pneumoniei hipostatice apărute în urma vătămărilor corporale. Astfel, decesul părții vătămate este în legătură de cauzalitate indirectă cu vătămările corporale cauzate în rezultatul accidentului rutier”.[399] În această speță, eventuala culpă a medicului sau pasivitate a victimei în finalizarea tratamentului de recuperare au fost excluse din lista de cauze necesare ale producerii decesului lui S.I.

Cauza necesară și condițiile favorizante se influențează reciproc. Totuși, cauza necesară, care determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, nu poate fi asemuită cu condițiile favorizante. Astfel de condiții nu pot determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. Însoțind cauza necesară și influențând-o, condițiile favorizante pot să constituie doar fundalul, substratul, ambianța pentru cauza necesară.

De exemplu, în condiții de ceață, cauza producerii urmărilor prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, rămâne a fi încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei, concretizată în depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum. În ipoteza analizată, ceața poate fi privită doar în calitate de condiție favorizantă care a contribuit la creșterea distanței de frânare. Această distanță nu ar fi crescut, dacă făptuitorul ar fi respectat regulile de securitate a circulaţiei care se impun pe timp de ceață și nu ar fi depăşit viteza de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum.

În continuare este necesar să vorbim despre efectuarea expertizei autotehnice în contextul stabilirii legăturii de cauzalitate între încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM.

În pct. 12 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 se menționează: „[...] Fixând expertiza, instanţa judecătorească trebuie să prezinte date primare bazate pe materialele dosarului, care sunt necesare expertului pentru soluţionarea chestiunilor abordate. În cazul în care există probe contradictorii referitoare la circumstanţele accidentului rutier, instanţa judecătorească poate porunci expertului să prezinte referitor la ele câte o încheiere separată. *Este raţional de a recomanda abordarea chestiunilor despre legătura cauzală dintre acţiunea (inacţiunea)*

[399] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 16.12.2020. Dosarul nr. 1ra-2041/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=17644

conducătorului mijlocului de transport stabilită de instanţă cu starea tehnică a unităţii de transport, cu condiţiile rutiere, cu faptul accidentului rutier (evid. ns.)".[400]

Necesitatea stabilirii cu ajutorul expertizei autotehnice a legăturii de cauzalitate între încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport și urmările prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, poate apărea în următoarele circumstanțe: exploatarea de către făptuitor a unui mijloc de transport cu defecțiuni tehnice; neîntreprinderea la timp de către făptuitor a măsurilor destinate prevenirii accidentului rutier; crearea de către făptuitor de obstacole pentru deplasarea altor mijloace de transport; recurgerea de către făptuitor la o manevră în loc de frânare; alegerea incorectă de către făptuitor a distanței față de un alt mijloc de transport etc. Judecătorul sau persoana, care efectuează urmărirea penală, îi pot adresa persoanei, care efectuează expertiza autotehnică, întrebări privitoare la următoarele aspecte:

– a avut oare făptuitorul posibilitatea tehnică de a evita urmările prejudiciabile produse?

– care era viteza și alți parametri relevanți ai mijlocului de transport în momentul producerii accidentului rutier?

– care au fost acțiunile (inacțiunile) posibile și cele reale ale persoanelor implicate în accidentul rutier?

Este posibil ca, în conformitate cu concluzia persoanei, care a efectuat expertiza autotehnică, făptuitorul să nu fi avut, de exemplu, posibilitatea tehnică de a evita urmările prejudiciabile produse. Aceasta încă nu înseamnă că făptuitorul urmează a fi declarat nevinovat de către instanța de judecată. Or, potrivit art. 27 din Codul de procedură penală[401], „judecătorul şi persoana care efectuează urmărirea penală apreciază probele în conformitate cu propria lor convingere, formată în urma cercetării tuturor probelor administrate" (alin. (1); „nici o probă nu are putere probantă dinainte stabilită" (alin. (2)). Concluzia expertizei autotehnice nu reprezintă o probă excepțională. De aceea, concluzia persoanei, care a efectuat expertiza autotehnică, că făptuitorul nu a avut posibilitatea tehnică de a evita urmările prejudiciabile produse, nu este suficientă pentru achitarea acestuia. Lipsa sau prezența vinovăției făptuitorului o demonstrează ansamblul de probe administrate în cauza penală respectivă. Concluzia expertizei autotehnice ar trebui apreciată de rând cu toate celelalte probe.

În context, este relevant următorul fragment dintr-o decizie a Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie: „Deşi inculpatul nu și-a recunoscut vinovăția, aceasta se confirmă

---

[400] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[401] Codul de procedură penală al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 104-110.

prin declaraţiile părţii vătămate, a martorilor A.B. şi A.C. Aceștia au arătat că inculpatul a pornit brusc automobilul, deplasându-se cu viteză accelerată, nu s-a isprăvit cu conducerea automobilului şi a intrat în coliziune cu autobuzul condus de către partea vătămată, care la acel moment efectua manevra de virare. Situaţia, astfel cum a fost reţinută de instanţa de fond, rezultă, de asemenea, din probele scrise ca: procesul-verbal de cercetare la locului accidentului [...], schema accidentului rutier [...], raportul de examinare medico-legală [...] şi raportul de expertiză medico-legală [...], raportul de expertiză autotehnică nr. 2612 din 19.11.2009 [...] şi raportul de expertiză autotehnică nr. 2791 din 14.12.2009 [...], potrivit cărora, din punct de vedere tehnic, îndeplinirea de către şoferul autobuzului a manevrei de virare nu este în legătură cauzală cu accidentul rutier, iar conducătorul automobilului de marca „BMW" avea posibilitatea tehnică de a preîntâmpina ciocnirea cu autobuzul în cauză prin frânare".[402]

În calitate de contraexemplu poate fi prezentat următorul fragment dintr-o decizie a Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie: C.I. a fost acuzat de comiterea infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM. În motivarea recursului procurorul a indicat că „[...] calificarea este una corectă, ori săvârşirea faptei prejudiciabile, survenirea urmărilor prejudiciabile şi existenţa legăturii cauzale dintre faptă şi consecințe, existenţa legăturii cauzale dintre fapta comisă de către C.I. şi urmările prejudiciabile este dovedită integral prin raportul de expertiză autotehnică traseologică nr. 34/12/1-R-3249 din 26.06.2017".[403]

A.A. Ceburenkov și D.G. Korovin menționează just: „Stabilirea legăturii de cauzalitate nu trebuie confundată cu evaluarea juridică a celor comise de către făptuitor. Prima dintre acestea ține de domeniul proceselor pur cognitive, în timp ce a doua ține de domeniul proceselor evaluativ-juridice, care aparține competenței exclusive a persoanei, care efectuează urmărirea penală, și a instanței de judecată. De exemplu, un expert nu trebuie să stabilească: legătura de cauzalitate dintre fapta prejudiciabilă săvârșită și urmările prejudiciabile produse; dacă acțiunea sau inacțiunea persoanei, care conduce mijlocul de transport, se exprimă în încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, este vinovată sau nu etc. În procesul de stabilire a legăturii de cauzalitate în cazurile de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, apar întrebări de natură atât tehnică, cât și juridică. Problemele din prima categorie pot fi rezolvate cu implicarea unui expert, pe când problemele din cea de-a doua

[402] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 22.10.2013. Dosarul nr. 1ra-833/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=720
[403] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 15.12.2020. Dosarul nr. 1ra-1857/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=17627

categorie sunt soluționate de către persoana, care efectuează urmărirea penală, și instanța de judecată”.[404]

Această părere este conformă cu legislația Republicii Moldova. Astfel, potrivit alin. (2) art. 113 CP RM, „calificarea oficială a infracţiunii se efectuează la toate etapele procedurii penale de către persoanele care efectuează urmărirea penală şi de către judecători”. Conform alin. (2) art. 88 din Codul de procedură penală, „expertul nu poate fi numit sau în alt mod implicat în procesul penal ca expert în probleme juridice”.[405] În conformitate cu alin. (2) art. 12 al Legii nr. 68 din 14.04.2016 cu privire la expertiza judiciară şi statutul expertului judiciar, „expertiza judiciară nu soluţionează probleme privind legalitatea sau ilegalitatea faptelor săvârșite de persoanele fizice şi juridice”.[406]

Nu în ultimul rând, în pct. 113 al Hotărârii Curții Europene a Drepturilor Omului în cauza Dmitriyevskiy vs Rusia se arată că „[...] toate chestiunile de ordin juridic trebuie să fie soluționate exclusiv de instanțele de judecată. [...]”.[407]

Concluzia expertizei autotehnice este, desigur, o probă importantă în cauzele privind încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Cu toate acestea, persoana, care efectuează o asemenea expertiză, nu poate examina întreaga succesiune de evenimente, fenomene și procese care au influențat într-un fel sau altul producerea accidentului rutier. Persoana dată poate examina doar acele verigi din lanțul evenimentelor, fenomenelor și proceselor care interacționează, ce pot fi investigate prin aplicarea cunoștințelor speciale și procedee tehnico-științifice, în vederea formulării unor concluzii argumentate. Calificarea oficială a unei fapte în baza art. 264 CP RM depășește sfera de competență a persoanei care efectuează expertiza autotehnică. Ca urmare, judecătorul sau persoana, care efectuează urmărirea penală, nu-i pot adresa persoanei, care efectuează o asemenea expertiză, întrebări privitoare la calificarea faptei în baza art. 264 CP RM.

---

[404] Чебуренков А.А., Коровин Д.Г. Особенности установления причинной связи по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Пробелы в российском законодательстве*, 2017, № 6, p. 228-231.

[405] Codul de procedură penală al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 104-110.

[406] Legea nr. 68 din 14.04.2016 cu privire la expertiza judiciară şi statutul expertului judiciar. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 157-162.

[407] *Case of Dmitriyevskiy vs Russia*. Disponibil: http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-177214

3.4. Mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

În cazul unor infracțiuni, mijlocul de transport îndeplinește rolul de obiect material. În cazul altor infracțiuni, mijlocul de transport joacă rolul de mijloc de săvârșire. În fine, în cazul anumitor infracțiuni, mijlocul de transport poate îndeplini ambele aceste roluri. Ca urmare, este necesară stabilirea locului mijlocului de transport în structura infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Pentru a stabili acest loc, trebuie mai întâi să determinăm deosebirea dintre obiectul material al infracțiunii și mijlocul de săvârșire a infracțiunii.

B.V. Epifanov exprimă următorul punct de vedere: „Mijlocul de săvârșire a infracțiunii trebuie distins de obiectul material al infracțiunii. Mijlocul de săvârșire a infracțiunii este acea entitate a lumii materiale, cu ajutorul căreia este comisă infracțiunea (cuțit, pistol în cazul omorului etc.)”.[408] Mai concludentă este părerea lui E.A. Frolov: „Deosebirea dintre obiectul material al infracțiunii și mijlocul de săvârșire a infracțiunii trebuie făcută în funcție de caracterul utilizării lucrurilor sau a altor entități ale lumii materiale în procesul de comitere a infracțiuni. Dacă această utilizare are un caracter activ, dacă entitatea este folosită ca mijloc de influențare asupra unei alte entități, pentru a prelungi mâinile făptuitorului sau pentru a le mări forța, atunci avem în față mijlocul de săvârșire a infracțiunii. Și invers, dacă entitatea joacă un rol pasiv, dacă se comite o acțiune asupra acesteia, atunci entitatea dată este influențată (distrusă, luată, modificată etc.). Deci, ea trebuie considerată obiect material al infracțiunii”.[409] Mai desfășurat este punctul de vedere al lui E.A. Maslakova: „Obiectul material al infracțiunii trebuie distins de mijlocul de săvârșire a infracțiunii, care este utilizat în procesul comiterii infracțiunii. Principala deosebire între ele trebuie făcută în funcție de: 1) caracterul folosirii lor în timpul săvârșirii infracțiunii; 2) apartenența lor la elementele constitutive ale infracțiunii. Dacă o entitate este utilizată ca instrument de influențare asupra obiectului material al infracțiunii, atunci aceasta constituie mijlocul de săvârșire a infracțiunii; dacă însă infracțiunea este comisă în legătură cu o entitate, asupra acesteia, atunci aceasta reprezintă obiectul material al infracțiunii. Obiectul material al infracțiunii caracterizează obiectul infracțiunii, fiind legat de acele relații sociale asupra cărora se îndreaptă infracțiunea; mijlocul de săvârșire a infracțiunii aparține de latura obiectivă a infracțiunii, nefiind legat de obiectul infracțiunii”.[410]

---

[408] Епифанов Б.В. Предмет преступления: понятие и проблемы правотворчества. În: *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*, 2015, № 2, p. 70-74.
[409] Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления. În: *Сборник ученых трудов. Вып. 10*. Свердловск: Свердловский юридический институт, 1969, p. 184-225.
[410] Маслакова Е.А. Определение предмета преступления как уголовно-правовой категории. În: *Среднерусский вестник общественных наук*, 2014, № 3, p. 157-162.

Așadar, mijlocul de săvârșire a infracțiunii este factorul de influențare, pe când obiectul material al infracțiunii este obiectul de influențare. Nu este posibil ca, într-un singur context, aceeași entitate să fie atât factor de influențare, cât și obiect de influențare. Totodată, este posibil ca, în contexte diferite, o entitate să apară în cele două ipostaze. „Deoarece constituie un factor de influențare, mijlocul de săvârșire este un semn constitutiv al laturii obiective a infracțiunii. Întrucât este un obiect de influențare, obiectul material este un semn constitutiv al obiectului infracțiunii”.[411]

Unii penaliști susțin că doar infracțiunile intenționate pot avea mijloc de săvârșire. De exemplu, S.M. Sârkov consideră că numai în cazul infracțiunilor intenționate „rezultatul produs este privit de făptuitor ca un efect al utilizării mijlocului de săvârșire a infracțiunii”.[412] M.V. Afanasiev menționează: „În cazul unei infracțiuni intenționate săvârșite cu utilizarea unui mijloc de transport, acesta poate fi recunoscut ca mijloc de săvârșire a infracțiunii. O asemenea stare de lucruri se datorează faptului că subiectul își dă seama că folosește mijlocul de transport ca mijloc de săvârșire a infracțiunii și dorește să-l folosească drept mijloc de săvârșire a infracțiunii”.[413] Din aceste puncte de vedere ar rezulta că infracțiunile, săvârșite din imprudență, nu pot avea mijloc de săvârșire.

Un alt grup de penaliști propun ca, în cazul infracțiunilor imprudente, mijlocul de transport să fie considerat izvor de pericol sporit. N.Iu. Isaev exprimă următorul punct de vedere: „Mijlocul de transport mecanic nu este nici mijloc de săvârșire a infracțiuni, nici obiect material al infracțiunii. [...] Mijlocul de transport este un izvor specific de pericol sporit, care își demonstrează potențialul în sfera traficului rutier și care necesită respectarea normelor stabilite de către cel care îl conduce”.[414] S.A. Zențova susține: „Izvor de de pericol sporit este activitatea care creează un pericol sporit pentru alții ca urmare a utilizării unor dispozitive, sisteme sau mecanisme tehnice, care presupune o probabilitate înaltă de cauzare a unor urmări grave, care nu poate fi controlată pe deplin de către o persoană din cauza că persoana însăși este un element nesigur în cadrul acestui sistem. [...] Primul tip de izvoare de pericol sporit îl constituie activitatea legată de exploatarea mijloacelor și mecanismelor de transport. În acest caz, prin

---

[411] Postovanu N. Mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Infracţiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept şi Criminologie”, 25-26 martie 2021*. Chișinău: CEP USM, 2021, p. 529-538.

[412] Сырков С.М. *Орудия преступления* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ленинград, 1973, p. 53. 205 p.

[413] Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Евразийская адвокатура*, 2016, № 5, p. 25-28.

[414] Исаев Н.Ю. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2009, p. 26. 31 p.

„mijloc de transport” trebuie de înțeles mijlocul de transport terestru auto sau feroviar, aerian, maritim, fluvial ori prin conducte”.[415]

Noțiunea de izvor de pericol sporit este utilizată în dreptul civil. Astfel, de exemplu, N. Clima și O. Efrim menționează că izvoare de pericol sporit sunt „obiectele lumii materiale, ce dispun de însuşiri periculoase şi care în procesul exploatării nu pot fi controlate pe deplin de către om, creând prin aceasta un grad sporit de cauzare a prejudiciului”.[416] Conform alin. (1) art. 2013 din Codul civil, „persoanele a căror activitate este legată de un izvor de pericol sporit pentru lumea înconjurătoare (exploatarea vehiculelor, a instalaţiilor, mecanismelor, folosirea energiei electrice, a substanţelor explozibile, efectuarea lucrărilor de construcţii etc.) au obligaţia să repare prejudiciul cauzat de izvorul de pericol sporit dacă nu demonstrează că prejudiciul se datorează unui eveniment prevăzut la art. 2012 (cu excepţia cazurilor în care prejudiciul a survenit ca urmare a exploatării navelor aeriene) sau din intenţia persoanei vătămate”.[417] În pct. 45 din Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 28 din 18.11.2014 pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (sancţionarea contravenţională a proprietarului vehiculului pentru necomunicarea identităţii persoanei căreia i-a încredinţat conducerea), Curtea Constituțională statuează, printre altele: „Unitatea de transport, ca participant la trafic, reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligația de a respecta anumite reglementări impuse de autorităţi în evitarea riscurilor rezultate din utilizarea autovehiculelor”.[418] În pct. 10 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 6 din 04.07.2005 cu privire la practica aplicării de către instanţele judecătoreşti a legislaţiei materiale despre încasarea prejudiciului cauzat prin vătămarea integrităţii corporale sau altă vătămare a sănătăţii ori prin deces, se explică, printre altele: „În principiu, toate izvoarele de pericol sporit pot fi împărţite în următoarele grupe: fizico-mecanice (automobile, transportul feroviar, navele maritime şi cele fluviale, utilajul întreprinderilor industriale, echipamentul şi agregatele de tensiune înaltă, instalaţiile de termoficare, instalaţiile de la şantierele de construcţie etc.); fizico-chimice (toate obiectele cu efect radioactiv); chimice (substanţe otrăvitoare, explozibile, inflamabile, inclusiv buteliile cu gaz etc.); biologice (microorganisme, animale sălbatice în captivitate). Se va ţine cont că

---

[415] Зенцова С.А. *Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение.* Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2011, p. 21-22. 224 p.

[416] Poalelungi M., Filincova S., Sîrcu Iu. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze civile*. Chişinău: Tipografia Centrală, p. 1096. 1192 p.

[417] Codul civil al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2002, nr. 82-86.

[418] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 28 din 18.11.2014 pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (sancţionarea contravenţională a proprietarului vehiculului pentru necomunicarea identităţii persoanei căreia i-a încredinţat conducerea). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2014, nr. 336-371.

pericolul sporit al unor obiecte pentru lumea înconjurătoare poate avea loc în majoritatea cazurilor în procesul lor de exploatare (vehicule, mecanisme, instalaţii etc.) sau în cazul când unele din ele prin sine prezintă un pericol sporit pentru societate (obiectele radioactive, explozive, inflamabile etc.) în timpul păstrării, transportării sau utilizării lor”.[419]

Din perspectiva dreptului civil, mijlocul de transport poate, neîndoielnic, să reprezinte un izvor de pericol sporit. Însă, noțiunea de izvor de pericol sporit nu poate fi utilizată pentru a desemna un semn constitutiv al componenței de infracțiune.

Conform alin. (1) art. 113 CP RM, „se consideră calificare a infracţiunii determinarea şi constatarea juridică a corespunderii exacte între semnele faptei prejudiciabile săvârşite şi semnele componenţei infracţiunii, prevăzute de norma penală”. În Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 9 din 29.04.2016 privind modul de executare a Hotărârii Curții Constituționale nr. 3 din 23 februarie 2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a alineatelor (3), (5), (8) şi (9) ale articolului 186 din Codul de procedură penală (termenul arestului preventiv), se constată, printre altele: „24. [...] Curtea reține că trebuie făcută o distincţie între fapta penală (prejudiciabilă) şi infracţiunea prevăzută de articolele legii penale. Astfel, dacă prima constituie temeiul real al răspunderii penale, atunci a doua, prin intermediul componenţei de infracţiune (definită în art. 52 din Codul penal), reprezintă temeiul juridic al răspunderii penale. 25. Drept temei real al răspunderii penale îl constituie fapta prejudiciabilă, ea comportă caracter prejudiciabil [...]. 26. Astfel, la analiza conţinutului unei fapte penale trebuie avut în vedere: conţinutul concret *(de facto)*, care constituie săvârşirea faptei în realitatea obiectivă de către o persoană şi care se înscrie în tiparul abstract al normei de incriminare, şi conţinutul legal *(de jure),* care cuprinde elementul obiectiv şi subiectiv prin care o faptă devine infracţiune, prin urmare – componenţă de infracţiune, descrisă în normele părţii speciale a Codului penal. 27. Persoana poate fi trasă la răspundere penală pentru o infracţiune dacă acţiunea/inacţiunea săvârșită *de facto* de către aceasta conţine semnele unei componenţe de infracţiune *de jure*. [...]”.[420]

Nu este corect ca, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, să se renunțe la concepția consacrată în alin. (1) art. 52 CP RM: „Se consideră componenţă a infracţiunii *totalitatea semnelor obiective şi subiective* (evidențierea cu caractere cursive ne aparține – *n.a.*),

---

[419] *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 6 din 04.07.2005 cu privire la practica aplicării de către instanţele judecătoreşti a legislaţiei materiale despre încasarea prejudiciului cauzat prin vătămare a integrităţii corporale sau altă vătămare a sănătăţii ori prin deces*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=337

[420] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 9 din 29.04.2016 privind modul de executare a Hotărârii Curții Constituționale nr. 3 din 23 februarie 2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a alineatelor (3), (5), (8) şi (9) ale articolului 186 din Codul de procedură penală (termenul arestului preventiv). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 184-192.

stabilite de legea penală, ce califică o faptă prejudiciabilă drept infracţiune concretă". Odată ce mijlocul de transport este menționat în art. 264 CP RM, acesta trebuie să-și găsească locul în sistemul de semne obiective sau subiective ale componențelor de infracțiuni prevăzute de acest articol. Izvorul de pericol sporit nu face parte din acest sistem. Merită reținută părerea lui A.V. Cernousova: „Noțiunea de izvor de pericol sporit nu este o noțiune juridică universală, care este utilizată cu aceeași semnificație în toate ramurile de drept. Această noțiune aparține sferei dreptului civil. În Codul penal al Federației Ruse, noțiunii de izvor de pericol sporit, folosită în art. 168, i se conferă o semnificație semantică diferită. Utilizarea acestei noțiuni în art. 168 din Codul penal al Federației Ruse a fost făcută pentru a arăta că infracțiunea, prevăzută de acest articol, poate fi săvârșită cu utilizarea obiectelor sau substanțelor care pot crea un pericol real pentru viața, sănătatea sau interesele patrimoniale ale cetățenilor".[421] Așadar, noțiunea de izvor de pericol sporit nu poate avea în dreptul penal semnificația pe care o are în dreptul civil. În dreptul penal, noțiunea dată trebuie să fie corelată cu sistemul de semne obiective sau subiective ale componenței de infracțiune. Noțiunea de izvor de pericol sporit nu poate fi în afara acestui sistem.

Conform pct. 30 din Hotărârea Plenului Judecătoriei Supreme a Federației Ruse nr. 25 din 09.12.2008 cu privire la practica judiciară în cauzele referitoare la infracțiunile legate de încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport, precum și de dobândirea lor ilicită fără scop de sustragere, mijlocul de transport nu poate fi considerat mijloc de săvârșire a infracțiunii prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 CP RM)".[422]

În opinia noastră, această explicație nu este relevantă în contextul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Considerăm întemeiate părerile exprimate de unii penaliști ruși. B.V. Epifanov exprimă părerea, conform căreia „în contextul analizei obiectului material și a mijlocului de săvârșire a infracțiunii, regretăm că în majoritatea manualelor și comentariilor la Codul penal al Federației Ruse, atunci când se analizează infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, reputați oamenii de știință susțin că obiectul material îl reprezintă automobilul, tramvaiul sau un alt mijloc de transport mecanic. În opinia noastră,

---

[421] Черноусова А.В. К вопросу о некоторых проблемах квалификации уничтожения или повреждения имущества по неосторожности. În: *Правовые проблемы укрепления российской государственности, Часть 70*. Томск: Издательство Томского университета, 2016, p. 32-33.

[422] *Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 г. от 9 декабря 2008 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»*. Disponibil: https://rg.ru/2008/12/26/pdd-dok.html

mijlocul de transport mecanic este mijlocul de săvârșire a infracțiunii”.[423] În legătură cu infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, G.Ș. Aiupova susține: „Subiectul infracțiunii nu influențează asupra mijlocului de transport, ci îl folosește în scopul efectuării circulației rutiere. O astfel de circulație nu poate fi considerată ca fiind sigură, deoarece periclitează obiectul juridic special al infracțiunii. [...] Atingerea adusă relațiilor sociale este adusă cu ajutorul mijlocului de transport. Ca urmare a acestui fapt, mijlocul de transport trebuie considerat mijloc de săvârșire a infracțiunii, dar nu obiect material al infracțiunii”.[424] Păreri similare sunt exprimate de V.I. Saharov[425] și M.I. Gurov[426].

În art. 264 CP RM se prevede că făptuitorul conduce mijlocul de transport. Activitatea de conducere a mijlocului de transport este o activitate intenționată. În afară de aceasta, fapta prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, prevăzută de art. 264 CP RM, poate, în unele cazuri, să fie săvârșită cu intenție. În astfel de cazuri, mijlocul de transport reprezintă, fără doar și poate, mijlocul de săvârșire a infracțiunii.

În alte cazuri, fapta prejudiciabilă de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, prevăzută de art. 264 CP RM, poate fi săvârșită din imprudență. Unii penaliști susțin că, în asemenea cazuri, mijlocul de transport îndeplinește, de asemenea, rolul de mijloc de săvârșire a infracțiunii. A.I. Rarog susține: „Nu vorbim despre imposibilitatea săvârșirii unei infracțiuni intenționate sau imprudente prin utilizarea aceleiași entități, ci propunem să evaluăm posibilitatea raportării acestei entități la latura obiectivă a infracțiunii în funcție de forma vinovăției. Astfel, de exemplu, o armă poate reprezenta mijlocul de săvârșire a omorului. În cazul lipsirii de viață din imprudență, arma poate fi privită ca mijloc de săvârșire a infracțiunii, dar, în acest caz, utilizarea armei nu este cuprinsă de intenția făptuitorului, nu este o utilizare în sensul dreptului penal”.[427] Mijloc de săvârșire a infracțiunii este nu doar acea entitate care se utilizează în procesul de săvârșire a infracțiunii. Mijloc de săvârșire a infracțiunii este oricare entitate folosită pentru a exercita o influențare asupra

---

[423] Епифанов Б.В. Предмет преступления: понятие и проблемы правотворчества. În: *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*, 2015, № 2, p. 70-74.

[424] Аюпова Г.Ш. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2018, p. 72, 74. 225 p.

[425] Сахаров В.И. *Средства и орудия совершения преступления и их уголовно-правовое значение* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1991, p. 19. 21 p.

[426] Гуров М.И. *Орудия и средства совершения преступления в советском уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Свердловск, 1983, p. 8-9. 180 p.

[427] *Энциклопедия уголовного права. Т. 4. Состав преступления*. Санкт-Петербург: Издание профессора Малинина, 2005, p. 269. 797 p.

obiectului juridic special al infracțiunii prin intermediul obiectului material sau al victimei infracțiunii.

În comparație cu A.I. Rarog, alți autori sunt mai fermi în exprimare. A. Reșetnicov menționează: „Este firesc ca despre mijloacele de săvârşire a infracţiunii să se relateze şi în cazul infracţiunilor săvârşite din imprudenţă. Or, mijlocul de săvârşire a infracţiunii ţine de aspectul exterior al infracţiunii, caracteristic oricărei fapte penale. În opoziţie, imprudenţa ţine de aspectul intrinsec al infracţiunii. Deşi corelează între ele, cele două aspecte nu se exclud reciproc. Aceleaşi mijloace de săvârşire a infracţiunii pot fi folosite la săvârşirea celor mai diverse fapte infracţionale, indiferent de prevederea, dorinţa şi producerea unor sau altor urmări prejudiciabile. [...] În cazul infracţiunilor săvârşite din imprudenţă, mijlocul de săvârşire a infracţiunii nu e utilizat pentru atingerea unor scopuri infracţionale. El este folosit în pofida regulilor de prudenţă, creându-se astfel pericolul pentru valorile şi relaţiile sociale ocrotite de legea penală”.[428] V.P. Kudreavțev exprimă punctul de vedere, conform căruia „noțiunea de mijloc de săvârșire a infracțiunii, ca și noțiunea de metodă de săvârșire a infracțiunii, au un caracter pur obiectiv. Prin urmare, această noțiune poate fi folosită cu referire nu numai la infracțiunile intenționate, ci și la infracțiunile comise din imprudență”.[429] Conform părerii lui N.F. Kuznețova, „utilizarea mijloacelor de săvârșire a infracțiunii nu trebuie să se limiteze la infracțiunile intenționate. Răspunderea penală este, de asemenea, prevăzută pentru utilizarea imprudentă a mijloacelor de săvârșire a infracțiunii. Aceasta se datorează comportamentului defectuos al subiectului infracțiunii imprudente, care, în mod obiectiv, putea să le utilizeze în așa fel încât să prevină producerea urmărilor prejudiciabile, însă nu a realizat această oportunitate”.[430] S. Proțenko menționează: „Recunoașterea faptei ca influențare asupra elementelor obiectului infracțiuni imprudente face posibilă cunoașterea mecanismului de atingere adusă obiectului apărării penale (viață, sănătate sau proprietate), pentru a se stabili interdependența dintre latura obiectivă a infracțiunii și obiectul acesteia. [...] Atingere obiectului apărării penale poate fi adusă nu prin oricare mijloace, ci doar prin mijloace determinate, caracterul cărora este condiționat de particularitățile entității desemnate prin noțiunea „izvor de pericol sporit”. [...] Izvoarele de pericol sporit sunt mijloace de săvârșire a infracțiunilor imprudente, săvârșite cu încălcarea normelor de securitate. Cu ajutorul lor se cauzează prejudicii vieții, sănătății sau proprietății”.[431]

---

[428] Reşetnicov A. Obiectul material al infracţiunii şi mijlocul de săvârşire a infracţiunii: criterii de delimitare. În: *Revista Naţională de Drept*, 2007, nr. 6, p. 17-22.
[429] Кудрявцев В.Н. *Объективная сторона преступления*. Москва: Госюриздат, 1960, p. 100. 244 p.
[430] *Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1.* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. Москва: Зерцало-М, 2002, p. 253. 624 p.
[431] Проценко С. *Неосторожные преступления в области нарушения правил безопасности: общая характеристика и механизм построения норм*. Disponibil:

Un izvor de pericol sporit poate îndeplini rolul de mijloc de săvârșire a infracțiunii. Astfel, de exemplu, în alin. (1) art. 232 CP RM este folosită sintagma „folosirea imprudentă a focului sau a unor surse de pericol sporit". Iu. Diaconu și V. Stati exprimă punctul de vedere, conform căruia „mijlocul de săvârşire a infracţiunii prevăzute la alin. (1) art. 232 CP RM are un caracter obligatoriu. Acest mijloc îl constituie focul sau sursa de pericol sporit. Prin „sursă de pericol sporit" se înţelege: 1) sursa de pericol sporit fizică: a) mecanică (mijlocul de transport [...]".[432] Acest punct de vedere este apropiat de cel al lui A.V. Cernousova: „Latura obiectivă a infracțiunii de distrugere sau deteriorare a bunurilor din imprudență, prevăzute la art. 168 din Codul penal al Federației Ruse, este descrisă ca „distrugerea sau deteriorarea bunurilor altor persoane în proporții mari, săvârșită prin folosirea imprudentă a focului sau a unor surse de pericol sporit". Semnul obligatoriu al laturii obiective a acestei infracțiuni este metoda de săvârșire a infracțiunii – folosirea imprudentă a focului sau a unor surse de pericol sporit. Focul sau o altă sursă de pericol sporit trebuie considerate mijloace de săvârșire a infracțiunii prevăzute la art. 168 din Codul penal al Federației Ruse".[433] La fel, merită atenție părerea lui M.V. Saltevski, care propune divizarea mijloacelor de săvârșire a infracțiunii în patru grupuri: 1) unelte, 2) arme, 3) izvoare de pericol sporit (mijloace de transport, mecanisme, substanțe), 4) forțe și fenomene ale naturii.[434]

Toatea acestea demonstrează că, în cazul infracțiunilor imprudente, se poate vorbi despre mijlocul de săvârșire a infracțiunii. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM (care sunt infracțiuni săvârșite în esență din imprudență), făptuitorul are o conduită defectuoasă exprimată în încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Atunci când încalcă din imprudență aceste reguli, făptuitorul fie îşi dă seama că folosește mijlocul de transport în pofida acestor reguli, considerând în mod uşuratic că aceasta nu va avea ca efect producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, fie nu-şi dă seama că folosește mijlocul de transport în pofida regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, deşi trebuia şi putea să prevadă că aceasta va avea ca efect producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM.

---

https://zakon.ru/blog/2015/7/12/neostorozhnye_prestupleniya_v_oblasti_narusheniya_pravil_bezopasnosti_obshhaya_xarakteristika_i_mexa

[432] Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p. 919. 1192 p.

[433] Черноусова А.В. К вопросу о некоторых проблемах квалификации уничтожения или повреждения имущества по неосторожности. În: *Правовые проблемы укрепления российской государственности, Часть 70*. Томск: Издательство Томского университета, 2016, p. 32-33.

[434] Салтевский М.В. *Собирание криминалистически значимой информации техническими средствами на предварительном следствии*. Киев: КВШ, 1980, p. 26-28. 111 p.

Cele două componente ale valorii sociale, apărate în principal împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, sunt: 1) securitatea circulației rutiere; 2) securitatea exploatării mijloacelor de transport. Cele două componente ale valorii sociale apărate în plan secundar împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM sunt: 1) sănătatea persoanei; 2) viața persoanei. Mijlocul de transport nu este legat de relațiile sociale cu privire la oricare dintre aceste valori sociale. Deci, mijlocul de transport nu este legat de obiectul infracțiunilor infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. O asemenea legătură a existat până la intrarea în vigoare a Legii nr. 45 din 21.04.2005 pentru modificarea art. 264 CP RM al Republicii Moldova (în continuare – Legii nr. 45/2005).[435] Prin legea respectivă, din dispoziţia alin. (1) art. 264 CP RM a fost exclus textul „ori daune materiale în proporţii mari". Până la intrarea în vigoare a Legii nr. 45/2005, mijlocul de transport sau alte bunuri, cărora, în rezultatul săvârșirii infracțiunii, li se puteau cauza daune materiale în proporţii mari, au reprezentat, alături de corpul persoanei, obiectul material al infracțiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM. Intrarea în vigoare a Legii nr. 45/2005 a avut ca efect dezincriminarea încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudenţă producerea de daune materiale în proporţii mari. Actualmente, art. 242 CCo RM[436] prevede răspunderea pentru: „încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulaţie rutieră soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri ori cu cauzarea de vătămări corporale neînsemnate victimei" (alin. (1)); „încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulaţie rutieră soldată cu cauzarea de vătămări corporale uşoare victimei sau cu deteriorarea considerabilă a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalaţiilor rutiere, a altor instalaţii sau a altor bunuri (alin. (2)). Ca urmare, bunurile (inclusiv mijlocul de transport), care pot suporta o deteriorare neînsemnată sau considerabilă, reprezintă, alături de corpul persoanei, obiectul material al faptelor prevăzute la art. 242 CCo RM.

În concluzie, mijlocul de transport constituie mijlocul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În continuare va fi stabilit conținutul noțiunii „mijloc de transport".

Conform art. 132 CP RM, „prin mijloace de transport se înţeleg toate tipurile de automobile, tractoare şi alte tipuri de maşini autopropulsate, tramvaiele şi troleibuzele, precum şi motocicletele şi alte mijloace de transport mecanice". În această definiție se folosesc două

[435] Legea din 21.04.2005 pentru modificarea art. 264 CP RM al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 69-70.
[436] Codul contravențional al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 3-6.

noțiuni subiacente generice – „alte tipuri de maşini autopropulsate” și „alte mijloace de transport mecanice”. În Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, și anume în pct. 2, se formulează explicații privind conținutul acestor noțiuni. Astfel, prin „alte maşini autopropulsate” se înţelege „transportul, care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor lucrări de construcţie, agricole, silvice sau altor activităţi (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.)” [437]. Prin „alte mijloace de transport mecanice” se înţelege „orice mecanism pus în mişcare, cu ajutorul unui motor, cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm^3 şi este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport” [438]. Subliniem că aceste definiții reprezintă interpretarea oficială a noțiunilor „alte maşini autopropulsate” și „alte mijloace de transport mecanice”, utilizate în art. 132 CP RM. În lipsa unei interpretări legale a acestor noțiuni, instanțelor de judecată li se sugerează că interpretarea din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 ar trebui pusă la baza calificării unei fapte în conformitate cu art. 264 CP RM.

În art. 132 și 264 CP RM se are în vedere nu orice mijloc de transport.

A.I. Korobeev 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 tracţiune animală, cărucioarele pentru copii etc.”.[439] Bineînțeles, 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, întrucât infracțiunea, prevăzută de acest articol, face parte din infracţiunile cu conţinut deschis de incriminare sau din infracţiunile în formă liberă. „Sfera entităților, care pot evolua ca mijloace de săvârșire a

[437] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[438] Ibidem.

[439] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003, p. 200-201. 406 p.

infracțiunii prevăzute la art. 269 CP RM, este limitată doar de sfera entităților care pot evolua ca mijloace de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM".[440]

Comparând noțiunile „mijloc de transport" și „mijloc de transport mecanic", A.P. Bohan și V.D. Ivanov menționează că prima dintre acestea este mai largă și desemnează „orice dispozitiv conceput pentru a transporta pe drumuri persoane, bunuri sau echipamente instalate pe acest dispozitiv".[441] Această opinie este în corespundere cu art. 132 CP RM. Prin urmare, considerăm că noțiunile „mijloc de transport" (nu în sensul art. 132 CP RM, ci într-un sens mai larg) și „mijloc de transport mecanic" se află în relația „întreg – parte". În sensul art. 132 CP RM, noțiunea „mijloc de transport" poate însemna doar un mijloc de transport mecanic.

În accepția art. 132 CP RM, noțiunea „mijloc de transport" nu poate însemna un mijloc de transport nemecanic. Mijloace de transport nemecanice sunt: mijloacele de transport cu tracțiune animală; animalele de tracțiune; cărucioarele pentru copii; scaunele cu rotile etc.

Din aceeași categorie fac parte: bicicleta; tricicleta; remorca. Conform art. 2 al Legii nr. 131/2007, prin „bicicletă" se înțelege „vehiculul cu cel puţin două roţi, propulsat exclusiv de energia musculară a persoanei care îl conduce, în special cu ajutorul pedalelor sau manivelelor".[442] În pct. 7 al RCR sunt formulate alte două definiții relevante: „bicicletă (tricicletă) – vehiculul prevăzut cu două (trei) roţi şi pedale sau manivele, pentru propulsarea acestuia pe drum de forţa musculară a utilizatorului"; „remorcă – vehiculul destinat tractării de către un autovehicul".[443]

O altă problemă, care necesită rezolvare, este cea sugerată de V.A. Mâslâvâi: „În cazul noțiunii „mijloc de transport mecanic", termenul „mecanic" este utilizat pentru a distinge mașinile autopropulsate, adică cele echipate cu motor, de biciclete și mijloacele de transport nemecanice asimilate acestora (mijloacele de transport cu tracțiune animală, sanii, remorci, scaune cu rotile, etc.). Este greu de considerat justificată această distincție, deoarece, conform esenței tehnice, structurale și operaționale, oricare dintre asemenea mijloace de transport este mecanic".[444] Trebuie să recunoaștem că definiția din art. 132 CP RM nu este foarte reușită. Însă, ea nu oferă temei pentru a se ajunge la concluziile pe care le face V.A. Mâslâvâi.

---

[440] Postovanu N. Noţiunea „mijloc de transport" în sensul art. 132 din Codul penal. În: *Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Infracţiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept şi Criminologie", 25-26 martie 2021*. Chişinău: CEP USM, 2021, p. 539-549.

[441] Бохан А.П., Иванов В.Д. О понятии «автомобиль» в статьях Особенной части уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Юристъ-Правоведъ*, 2013, № 6, p. 83-85.

[442] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2007, nr. 103-106.

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

[444] Мисливий В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. În: *Право і суспільство*, 2018, № 5, p. 188-194.

Interpretarea art. 132 CP RM ar putea duce spre concluzia că maşinile autopropulsate și mijloacele de transport mecanice sunt două categorii distincte de mijloace de transport. Însă, o asemenea concluzie nu ar fi corectă. De fapt, în art. 132 CP RM sunt menționate următoarele categorii de mijloace de transport:

1) toate tipurile de automobile;

2) tractoarele şi alte tipuri de maşini autopropulsate;

3) tramvaiele şi troleibuzele;

4) motocicletele;

5) alte mijloace de transport mecanice.

Bineînțeles, automobilele, tractoarele, tramvaiele, troleibuzele și motocicletele sunt mijloace de transport autopropulsate. Conform alin. 34 art. 3 al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, „propulsie" înseamnă „un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare".[445] Toate mijloacele de transport, care au propria propulsie, sunt mijloace de transport autopropulsate. Însă, în art. 132 CP RM se folosește nu noțiunea „alte mijloace de transport autopropulsate", ci noțiunea „alte mașini autopropulsate". Aceste două noțiuni nu sunt identice.

Din definiția noțiunii „alte maşini autopropulsate" formulată în pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, rezultă că mijloacele de transport, desemnate prin această noțiune, au destinația executării unor lucrări de construcţie, agricole, silvice sau a altor activităţi. O concluzie similară rezultă din definiția noțiunii „maşină autopropulsată", formulată în pct. 7 al RCR: „maşină autopropulsată – autovehiculul (inclusiv tractorul) destinat executării unor lucrări de construcţii, agricole, silvice sau a altor activităţi".[446] În mod similar, în alin. 30 art. 6 al OUG al României nr. 195/2002, se prevede: „Sunt asimilate tractorului agricol sau forestier vehiculele destinate efectuării de servicii ori lucrări, denumite mașini autopropulsate".[447] La fel, nota 1 la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse prevede: „În acest articol și în art. 2641 din prezentul cod, prin alte mijloace de transport mecanice se au în vedere tractoarele, utilajele autopropulsate folosite la construcția drumurilor, alte utilaje autopropulsate, precum și mijloacele de transport pentru care,

---

[445] *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101

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

[447] Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice. În: *Monitorul Oficial al României*, 2002, nr. 958.

în conformitate cu legislația Federației Ruse privind siguranța rutieră, se acordă un drept special”.[448]

De asemenea, din unele prevederi ale RCR aflăm: „Circulaţia prin trecerea la nivel cu calea ferată a maşinilor autopropulsate este permisă numai în poziţie de transport” (subpct. 1) pct. 66); „Pe timp de noapte, pe drumurile publice este interzisă staţionarea maşinilor autopropulsate [...]” (subpct. 2) pct. 72); „Este interzisă [...] transportarea persoanelor în afara cabinei [...] tractorului, altor maşini autopropulsate [...]” (lit. e) pct. 83); „Pe autostrăzi se interzice [...] deplasarea [...] maşinilor autopropulsate (excepţie fac cazurile când acestea execută lucrări de întreţinere şi reparaţie a drumului) [...]” (lit. a) pct. 98); „Persoanele responsabile de exploatarea şi starea tehnică a vehiculelor sunt obligate [...] să ia măsuri de interzicere a circulaţiei maşinilor autopropulsate cu şenile pe drumurile modernizate” (lit. c) subpct. 1) pct. 126); „[...] Maşinilor autopropulsate li se interzice depăşirea tuturor vehiculelor, cu excepţia celor cu tracţiune animală şi bicicletelor”[449] (pct. 3.25 al anexei nr. 3 a RCR).

Așadar, 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 construcţii, agricole, silvice sau a altor activităţi.

Nu doar mașinile autopropulsate (cu excepția tractoarelor), ci și alte mijloace de transport mecanice reprezintă mijloace de transport în sensul art. 132 CP RM. Ne referim la: toate tipurile de automobile; tractoare; tramvaie şi troleibuze; motociclete etc.

Cât privește toate tipurile de automobile, din pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfăşurarea examenului pentru obţinerea permisului de conducere şi condiţiile de admitere la traficul rutier (în continuare – Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007), aflăm că, în funcţie de tipul, destinaţia şi particularităţile de conducere, vehiculele se divizează, printre altele, în următoarele categorii: categoria B – „autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri şi a cărui masă totală maximă autorizată nu depăşeşte 3500 kg [...]”; categoria C – „autovehicul, cu excepţia celor din subcategoria D1 sau categoria D, cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului [...]”; „categoria D – autovehicul

[448] Уголовный кодекс Российской Федерации. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25.
[449] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.

destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului [...]”.[450]

Referitor la tractoare, conform pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, acestea se raportează la categoria H – „tractor pe roţi cu sau fără remorcă, precum şi maşini autopropulsate şi mecanisme cu destinaţie diferită”. În conformitate cu alin. 8 art. 3 al Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 05.02.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere, „tractor” înseamnă orice „vehicul agricol sau forestier cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe și o viteză maximă prin construcție de cel puțin 6 km/h, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune și care a fost proiectat în mod special pentru a tracta, împinge, transporta și acționa anumite echipamente interschimbabile destinate efectuării lucrărilor agricole sau forestiere sau pentru a tracta remorci agricole sau forestiere; tractorul poate fi adaptat pentru a transporta o încărcătură în cazul lucrărilor agricole sau forestiere și/sau poate fi echipat cu unul sau mai multe scaune pentru pasageri”.[451]

Potrivit pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, troleibuzele și tramvaiele se raportează la categoria F și, respectiv, la categoria I. Comun pentru troleibuze și tramvaie este faptul că aceste mijloace de transport sunt echipate cu motor electric.

În fine, conform pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, motocicletele se raportează la categoria A – „motociclu cu sau fără ataş. Triciclu cu o putere care depăşeşte 15 kW”. Noțiunea de motocicletă este definită în art. 2 al Legii nr. 131/2007: „motocicletă – autovehicul cu 2 sau 3 roţi, cu sau fără ataş, dotat cu motor având capacitate cilindrică mai mare de 50 cm^3, şi/sau cu viteză maximă, prin construcţie, de peste 45 km/h, a cărui masă proprie nu depăşeşte 400 kg”.[452] O definiție similară este formulată în pct. 7 al RCR: „motocicletă – autovehiculul cu două roţi, cu sau fără ataş, având capacitatea cilindrică a motorului mai mare de 50 cm^3. Autovehiculul cu trei roţi (triciclu) sau cu patru roţi simetrice faţă de axa sa longitudinală (cvadriciclu), având capacitatea cilindrică a motorului mai mare de 50 cm^3 şi masa echipată mai mică de 400 kg, este considerat motocicletă”.[453] În art. 3 al Regulamentului (UE)

---

[450] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfăşurarea examenului pentru obţinerea permisului de conducere şi condiţiile de admitere la traficul rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2008, nr. 8-10.

[451] *Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 05.02.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167&qid=1609500958287&from=RO

[452] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

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

nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, sunt formulate trei definiții relevante: „„vehicul cu două roți motorizat" („PTW") înseamnă un autovehicul cu două roți motorizat, inclusiv bicicletele cu motor, mopedele și motocicletele cu două roți" (alin. 68); „„tricicluri motorizate" înseamnă un vehicul cu trei roți motorizat care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L5e" (alin. 69); „„cvadriciclu" înseamnă un vehicul cu patru roți care îndeplinește criteriile de clasificare pentru vehiculele din categoria L6e sau L7e" (alin. 70).[454]

În alt context, având în vedere implementarea în domeniul transportului auto a unor invenții revoluționare elaborate de companiile „General Motors", „Nissan", „Robot Car UK", „Google", „Uber", „Yandex" etc., este necesar să vorbim în continuare despre mijloacele de transport care se caracterizează printr-o autonomie parțială sau deplină. În cazul acestor mijloace de transport, propulsia este controlată parțial sau deplin de inteligența artificială.

N.Iu. Popova susține că, în scopul răspunderii penale în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 CP RM), este logic să se facă distincție între două tipuri de mijloace de transport cu sisteme inteligente: mijloace de transport cu elemente de autonomie și mijloace de transport complet autonome. Primele sunt astfel de mijloace de transport care sunt conduse tot timpul de către conducătorul auto, iar atunci când sunt activate unele funcții, aceste mijloace de transport pot funcționa autonom (de exemplu, mijloacele de transport echipate cu sistem de parcare automată sau cu sistem de control al vitezei. Mijloacele de transport complet autonome reprezintă un tip de mijloace de transport, a căror conducere este complet automatizată, fiind efectuată fără conducătorul auto, cu ajutorul unor senzori optici, radare și algoritmi de computer. În aceeași categorie pot fi incluse mijloacele de transport echipate cu sistemul „conducătorul auto treaz", întrucât un astfel de sistem exclude imixtiunea conducătorului auto în conducerea mijlocului de transport".[455] Clasificarea, propusă de N.Iu. Popova, este o variantă simplificată a clasificării propuse de Comunitatea de ingineri auto „SAE International". Conform acesteia, există șase niveluri de autonomie a sistemelor de asistență a conducătorului auto (Advanced Driver Assistance System): „nivelul 0 – control complet manual cu capacitatea de a avertiza cu privire la situațiile periculoase care apar pe drum (prezența unui sistem de notificare); nivelul 1 – conducătorul auto trebuie să fie gata să preia controlul în orice

[454] *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101

[455] Попова Н.Ю. Особенности ответственности по ст. 264 УК РФ при использовании автономных транспортных средств. În: *Юридическая наука и практика*, 2018, Том 14, № 4, p. 87-93.

moment; pot fi prezente următoarele sisteme automatizate: sistemul de control al vitezei (Adaptive Cruise Control), sistemul de parcare automată și sistemul de avertizare pentru păstrarea benzii (Lane Keeping Assistance); nivelul 2 – conducătorul auto trebuie să reacționeze dacă sistemul nu poate face față singur. Mecanismul automat controlează accelerația, frânarea și direcția; sistemul poate fi oprit; nivelul 3 – conducătorul auto nu poate controla mijlocul de transport pe drumurile cu trafic „previzibil" (de exemplu, pe autostrăzi), dar trebuie să fie pregătit să preia controlul; nivelul 4 – similar nivelului 3, dar nu necesită atenția conducătorului auto; nivelul 5 – nu este necesară nicio acțiune din partea persoanei, cu excepția pornirii sistemului și a indicării destinației; sistemul automat poate asigura deplasarea către orice punct de destinație, care nu este interzis de lege".[456]

Punctul de vedere al lui N.Iu. Popova ar putea fi pus la baza supoziției că 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. În continuare, este necesar să stabilim dacă mijloacele de transport cu elemente de autonomie și mijloacele de transport complet autonome sunt mijloace de transport în sensul art. 132 CP RM.

Primul accident cu implicarea unui mijloc de transport autonom a avut loc în statul Florida (SUA) în mai 2015. Încercând să traverseze o intersecție, un automobil de marca „Tesla" cu autopilotul în funcțiune a tamponat lateral un camion cu remorcă, care se deplasa pe o autostradă. În urma acestui accident a decedat conducătorul auto care se afla în cabina automobilului de marca „Tesla".[457] Al doilea accident a avut loc în statul Arizona (SUA). În acest caz, în martie 2018, o femeie a decedat după ce a fost lovită de un automobil de marca „Uber. În momentul accidentului, conducătorul auto al acestui automobil se afla în cabină, însă nu a intervenit pentru a-l preveni.[458] N.Iu. Popova propune o soluție pentru astfel de cazuri: „În ceea ce privește vinovăția subiectului în producerea urmărilor prejudiciabile, calificarea va fi diferită în funcție de tipul de mijloc de transport. Dacă persoana decide să activeze modul autonom (de exemplu, sistemul de parcare automată sau sistemul de control al vitezei) într-un automobil obișnuit, ea își dă seama sau trebuie să-și dea seama că atunci când apare o situație periculoasă, are obligația să intervină și să întreprindă măsurile necesare pentru a preveni survenirea urmărilor prejudiciabile. În consecință, într-o astfel de situație, conducătorul auto

[456] *Advanced Driver Assistance Systems*. Disponibil: https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/advanced-driver-assistance-systems
[457] *Tesla's Autopilot was engaged before fatal Florida crash: NTSB*. Disponibil: https://abcnews.go.com/Politics/teslas-autopilot-engaged-fatal-florida-crash-ntsb/story?id=63107290
[458] *Safety driver in fatal Arizona Uber self-driving car crash charged with homicide*. Disponibil: https://www.reuters.com/article/uber-selfdriving-idUSKBN26708P

manifestă imprudența față de urmările prejudiciabile prevăzute de art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. Dacă însă în accident este implicat un mijloc de transport complet autonom, mai ales dacă acesta nu este echipat cu instrumente care să permită controlul din partea persoanei care se deplasează cu el, atunci această persoană nu poate fi vinovată pentru urmările prejudiciabile care se produc. Ea nu poate interveni fizic în activitatea inteligenței artificiale. De atitudinea sa psihică față de cele produse nu depinde absolut nimic".[459] Suntem de acord cu N.Iu. Popova că persoana poate răspunde pentru producerea urmărilor prejudiciabile doar în cazul în care deține sub control mijlocul de transport cu care se deplasează. Dacă acest mijloc este în afara controlul persoanei respective, ea nu va putea răspunde pentru producerea urmărilor produse. Argumentul se exprimă în aceea că persoana, care se deplasa cu mijlocul de transport complet autonom, în momentul în care a prevăzut survenirea urmărilor prejudiciabile, trebuia să intervină în activitatea acestuia, însă a fost lipsită de posibilitatea fizică de a o face.

Totuși, N.Iu. Popova lasă fără răspuns întrebarea: cine trebuie să poarte răspunderea penală pentru producerea urmărilor prejudiciabile în rezultatul funcționării defectuoase a mijlocului de transport complet autonom?

I. Nigmatullin încearcă să răspundă la această întrebare: „Un grup de experți din Germania a stabilit o serie de standarde etice pentru mijloacele de transport autonome, interzicând inteligenței artificiale să ia decizii care pot salva viețile unor persoane prin provocarea prejudiciilor de ordin fizic altor persoane. Aceste standarde sunt: 1) producerea unui prejudiciu patrimonial este preferabilă în comparație cu survenirea unuii prejudiciu fizic; 2) este exclusă orice ierarhizare (de exemplu, în funcție de vârstă) a eventualelor victime; 3) producătorul poartă răspunderea pentru prejudiciul produs. Pe baza acestor standarde referitoare la comportamentul inteligenței artificiale folosite în mijloacele de transport, a fost elaborată și adoptată o lege care stabilește baza legală pentru utilizarea mijloacelor de transport autonome pe drumurile publice. Principala condiție, prevăzută de această lege, este prezența obligatorie într-un asemenea mijloc de transport a unui conducător auto care, în orice moment, are posibilitatea să preia controlul asupra mijlocului de transport cu care se deplasează. În plus, o așa-numită „cutie neagră", care va înregistra parcursul deplasării, trebuie instalată în fiecare mijloc de transport autonom. În cazul unui accident rutier, datele din cutia neagră vor arăta cine poartă răspundere pentru accident – conducătorul auto sau producătorul mijlocului de transport autonom. Ultimul poartă răspundere, dacă accidentul s-a produs din cauza defecțiunii tehnice a mijlocului de transport

[459] Попова Н.Ю. Особенности ответственности по ст. 264 УК РФ при использовании автономных транспортных средств. În: *Юридическая наука и практика*, 2018, Том 14, № 4, p. 87-93.

autonom”.[460] A.I. Korobeev și A.I. Ciuceaev descrie mai nuanțat lista de posibili subiecți ai infracțiunii în cazul producerii urmărilor prejudiciabile în rezultatul folosirii unor mijloace de transport autonome: „1) dezvoltatorii personalizați ai unui anumit program de computer conceput pentru un anumit mijloc de transport autonom; 2) persoanele care controlează funcționarea în siguranță a acestor programe; 3) proprietarii de mijloace de transport autonome, care sunt obligați să exercite controlul curent asupra exploatării în siguranță a acestora; 4) persoanele care se află în mijloacele de transport autonome și exercită controlul direct asupra siguranței exploatării acestora”.[461] Trebuie luat în considerare și punctul de vedere al lui L.M. Stănilă: „Angajarea răspunderii penale a persoanei juridice nu exclude răspunderea penală a persoanei fizice care a contribuit la săvârșirea aceleiași fapte, nefiind vorba în acest caz de o formă de participație, ci de o răspundere penală distinctă și independentă ce permite sancționarea penală a actorului uman pentru comiterea actului material cu o altă formă de vinovăție decât cea identificată la persoana juridică. O asemenea schemă ar putea fi aplicată cu succes și în cazul comiterii de către sau printr-un sistem AI (adică *artificial intelligence* – în română „inteligență artificială – *n.a.*) a unei infracțiuni, în sensul angajării răspunderii penale atât a sistemului AI, cât și a actorilor persoane fizice sau juridice care au avut o contribuție ca comiterea aceleiași fapte: programatorul pentru scrierea rău-intenționată sau neglijentă a codurilor, agentul de mentenanță pentru neglijență în verificarea corespunzătoare a parametrilor de funcționare a sistemului, utilizatorul pentru utilizarea sistemului în altă manieră sau pentru un alt scop decât cel pentru care acesta a fost proiectat etc. Câtă vreme din antecedența cauzală a producerii rezultatului nu pot fi excluse *de plano* aceste contribuții – intenționate sau culpabile – se impune și angajarea răspunderii penale a agenților care le-au realizat”.[462]

În concluzie, 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.

Pentru producerea urmărilor prejudiciabile în rezultatul funcționării defectuoase a mijlocului de transport autonom, sunt 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

---

[460] Нигматуллин И. *Германия придумала три этических правила для беспилотных авто*. Disponibil: https://hightech.fm/2016/09/12/3-rules

[461] Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности. În: *Lex Russica*, 2019, № 2, p. 9-28.

[462] Stănilă L.M. *Răspunderea penală a inteligenței artificiale*. Disponibil: https://www.universuljuridic.ro/raspunderea-penala-a-inteligentei-artificiale/

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. Persoanele date nu răspund în baza art. 264 CP RM, deoarece, nefiind persoane care conduc un mijloc de transport, nu au obligația să respecte regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Indiferent de norma penală care li se aplică, făptuitorii pot răspunde penal numai dacă sunt vinovați, adică fie și-au dat seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale, au prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar au considerat în mod uşuratic că ele vor putea fi evitate, fie nu și-au dat seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale, nu au prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deşi trebuiau şi puteau să le prevadă. Nu pot fi considerați vinovați făptuitorii care nu și-au dat seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale, nu au prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile şi, conform circumstanţelor cauzei, nici nu trebuiau sau nu puteau să le prevadă.

În alt context, din art. 132 CP RM, în coroborațiune cu definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, rezultă două criterii ce permit delimitarea mijloacelor de transport în sensul art. 132 CP RM de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Astfel, mijloacele de transport în sensul art. 132 CP RM trebuie:

1) să aibă un motor cu o capacitate cilindrică de cel puțin 50 cm^3;

2) să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport.

Primul dintre aceste criterii este de ordin tehnic. Gh. Frățilă, M. Frățilă și S. Samoilă menționează: „Cilindreea unitară sau volumul cursei este volumul generat de piston, în mişcarea sa, între cele două puncte moarte. [...] Cilindreea totală (capacitatea cilindrică) sau litrajul, reprezintă suma cilindreelor cilindrilor motorului [...]”.[463]

N.N. Belokobâlski susține că „în scopul calificării infracțiunilor în domeniul transporturilor, este important să se stabilească cine a încălcat regulile corespunzătoare, nu care a fost mijlocul de transport cu care au fost încălcate asemenea reguli sau care a fost capacitatea cilindrică a motorului unui astfel de mijloc de transport”.[464] Nu putem fi de acord cu remarca acestui autor cu privire la capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport respectiv. În lipsa unor parametri de ordin tehnic ce caracterizează mijloacele de transport folosite la

[463] Frăţilă Gh., Frăţilă M., Samoilă S. *Automobile: construcţie, întreţinere şi reparare*. Bucureşti: Editura: Didactică şi Pedagogică, 2011, p. 22-23. 480 p.
[464] Белокобыльский Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ. În: *Вестник Московского университета. Серия 11. Право*, 2012, № 4, p. 101-111.

comiterea de infracțiuni, nu ar fi posibilă delimitarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM de infracțiunea prevăzută la art. 269 CP RM.

În calitate de criteriu ce caracterizează mijloacele de transport, capacitatea cilindrică a motorului de cel puțin 50 cm^3 este specificată nu doar în dreptul penal al Republicii Moldova. În mod similar, de exemplu, în secț. 261 din Codul penal al Republicii Letonia se prevede: „Prin „vehicule", astfel cum figurează la articolele 260, 262-265 şi 284 din prezenta lege, se înţeleg toate tipurile de autovehicule, tractoare şi alte utilaje autopropulsate, tramvaie, troleibuze, motociclete şi alte maşini şi vehicule care circulă cu ajutorul sursei proprii de energie, cu excepţia vehiculelor cu motoare cu ardere internă cu masa mai mică de 50 cm^3".[465]

În unele acte normative este specificată capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport. De exemplu, în Clasificarea și cerințele tehnice pentru automobilele de cross, se menționează: „„Buggy" – vehicule speciale de cross care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1600 cm^3 inclusiv. Automobile de clasa a 7-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1400 cm^3 inclusiv [...]. Automobile de clasa a 8-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1600 cm^3 inclusiv [...]. Automobile de clasa a 12-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 3500 cm^3 inclusiv [...]".[466]

Pentru cazurile în care lipsesc normele în care se specifică capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport, în pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 se explică: „În unele cazuri, pentru determinarea parametrilor tehnici ai mijloacelor de transport, se efectuează expertiza tehnică".

Din cauza capacității cilindrice insuficiente a motorului, sub incidența art. 132 CP RM nu pot intra anumite mijloace de transport. Printre astfel de mijloace de transport se numără ciclomotorul (mopedul). Astfel, conform art. 2 al Legii nr. 131/2007, „ciclomotor" este „vehiculul cu două sau trei roţi, care dezvoltă prin construcţie o viteză maximă de 45 km/h (cu excepţia celor care dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h) şi care este echipat cu un motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depăşeşte 50 cm^3, iar puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât şi a motorului electric, nu depăşeşte 4 kW".[467] În mod similar, în pct. 7 al RCR se prevede: „ciclomotor – vehiculul cu două sau trei roţi, dotat cu motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depăşeşte 50 cm^3, puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât şi a

[465] *Codul penal al Republicii Letonia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Letonia-RO.html
[466] *Классификация и технические требования к кроссовым автомобилям*. Disponibil: https://farm-archive.com/
[467] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

motorului electric, nu depăşeşte 4kW, iar viteza constructivă a acestuia nu depăşeşte 45 km/h”.[468] În pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007 se menționează: „subcategoria AM – moped, şi anume vehiculul cu două sau trei roţi, ce dezvoltă o viteză maximă ce nu depăşeşte 45km/h (cu excepţia celui ce dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h), dotat cu motor cu ardere internă, cu capacitatea cilindrică ce nu depăşeşte 50 cm^3 şi o putere care nu depăşeşte 4kW, în cazul unui motor electric. Puterea maximă a motorului unui moped cu trei roţi nu trebuie să depăşească 4kW în cazul altor motoare cu ardere internă”.[469]

În unele dintre definițiile sus-menționate ale noțiunii „ciclomotor” („moped”) se arată că sub incidența acestei noțiuni nu intră vehiculul cu două sau trei roţi, care dezvoltă prin construcţie o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h.

În pct. 7 al RCR se prevede: „motocultor cu remorcă – tractor monoax fără mecanism de direcție, a cărui viteză prin construcție nu depășește 25 km/h, utilizat pentru efectuarea lucrărilor uşoare”.[470] Cu privire la alte asemenea mijloace de transport, în legislația Republicii Moldova lipsesc prevederi normative. În OUG nr. 195/2002 există asemenea prevederi: „Sunt asimilate bicicletei vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h, precum și bicicletele cu motor, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri” (alin. 10 art. 6); „trotinetă electrică – vehiculul cu două sau trei roți și ghidon, utilizat pentru transportul unei singure persoane, care nu este prevăzut cu loc șezând sau care este echipat cu un loc șezând pentru conducător, al cărui punct de ședere de referință se află la o înălțime mai mică sau egală cu 540 mm în cazul celor cu două roți, respectiv la o înălțime mai mică sau egală cu 400 mm în cazul celor cu trei roți, a cărui viteză maximă prin construcție este mai mare de 6 km/h, dar nu depășește 25 km/h și care este echipat cu motor electric” (alin. 101 art. 6).

Atât mijloacele de transport a căror viteză prin construcție este de 25-45 km/h, cât și mijloacele de transport a căror viteză prin construcție este de până la 25 km/h, pot intra sub

---

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

[469] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfăşurarea examenului pentru obţinerea permisului de conducere şi condiţiile de admitere la traficul rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2008, nr. 8-10.

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

incidența art. 132 CP RM. În cazul ambelor acestor categorii de mijloace de transport, dacă ele sunt dotate cu un motor cu ardere internă, capacitatea cilindrică a acestuia este, de cele mai dese ori, de până la 50 cm^3. Însă, după cum rezultă din pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, nu viteza prin construcție, ci capacitatea cilindrică a motorului are semnificație în planul delimitării mijloacelor de transport în sensul art. 132 CP RM de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Dacă mijlocul de transport are o viteză prin construcție de până la 25 km/h și, totodată, un motor cu o capacitate cilindrică de cel puțin 50 cm3, atunci acest mijloc de transport intră sub incidența art. 132 CP RM. Dimpotrivă, dacă mijlocul de transport are o viteză prin construcție fie de până la 45 km/h, fie de peste 45 km/h, și, totodată, un motor cu o capacitate cilindrică de până la 50 cm^3, atunci acest mijloc de transport nu intră sub incidența art. 132 CP RM.

În continuare va fi analizat cel de-al doilea criteriu ce permite delimitarea mijloacelor de transport în sensul art. 132 CP RM de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Astfel, mijloacele de transport în sensul art. 132 CP RM trebuie să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport.

Acest criteriu este de ordin administrativ. În conformitate cu pct. 9 din anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 1047 din 08.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informaţional automatizat de căutare „Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor şi introducerea testării a autovehiculelor şi remorcilor acestora, prin „înmatriculare de stat" se înțelege „actul înmatriculării de stat în baza şi din momentul căruia statul autorizează participarea vehiculului în traficul rutier sau procesul tehnologic".[471] În art. 53 al Legii nr. 131/2007 sunt stabilite alte prevederi relevante: „(1) Proprietarul este obligat să înmatriculeze vehiculul ori să îl înregistreze, după caz, în modul stabilit, înainte de a-l pune în circulaţie. (2) Pentru a circula pe drumuri publice, vehiculele, cu excepţia cărucioarelor manuale şi a bicicletelor, trebuie să fie înmatriculate ori înregistrate şi să poarte plăci cu număr de înmatriculare sau de înregistrare de un model prevăzut în standardele în vigoare".[472] Conform lit. c) art. 16 al legii date, de competenţa autorităţilor administraţiei publice locale ține „înregistrarea şi evidenţa troleibuzelor, a ciclomotoarelor şi a vehiculelor autopropulsate utilizate la lucrările de construcţii sau agricole, care nu se supun înmatriculării, precum şi a vehiculelor cu tracţiune

[471] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 08.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informaţional automatizat de căutare „Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor şi introducerea testării a autovehiculelor şi remorcilor acestora. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1999, nr. 126-127.
[472] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

animală, în corespundere cu regulamentul-tip aprobat de Guvern”.[473] Potrivit, pct. 9 al RCR, „pentru a fi admise în traficul rutier, vehiculele trebuie să fie înmatriculate sau, după caz, înregistrate şi să poarte plăcile cu numărul de înmatriculare (înregistrare) corespunzător standardului, amplasate în locurile stabilite, cu excepţia vehiculelor cu tracţiune animală, troleibuzelor şi tramvaielor, pe care se aplică numere de înregistrare atribuite de către autorităţile competente”.[474]

Z.B. Soktoev[475] și V.A. Mâslâvâi[476] consideră că mijlocul de transport, care nu a fost supus înmatriculării sau înregistrării de stat, nu poate fi considerat mijloc de transport în sens juridico-penal. Din acest punct de vedere rezultă că un asemenea mijloc de transport nu este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport, deci nu intră sub incidența art. 132 CP RM. O altă părere are N.I. Pikurov: „Nu sunt supuse înmatriculării sau înregistrării de stat acele mijloace de transport ale căror construcție sau modificări aduse construcției nu îndeplinesc cerințele normelor, reglementărilor și standardelor în vigoare în Federația Rusă în domeniul siguranței rutiere. În același timp, interzicerea exploatării unor astfel de mijloace de transport nu înseamnă că acestea nu sunt avute în vedere în art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 CP RM – *n.a.*). Nerespectarea standardelor stabilite înseamnă doar că utilizarea unor astfel de mijloace de transport reprezintă o încălcare a regulilor *sui generis*, care este luată în considerare la calificarea unei infracțiuni în domeniul transporturilor ca încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport”.[477] La fel, N.N. Bughera și O.N. Ștab susțin: „Mijloacele de transport fabricate artizanal sunt considerate mijloace de transport mecanice în cazurile în care nu sunt destinate circulației pe drumurile publice. Persoanele, care conduc astfel de mijloace de transport, sunt pasibile de răspundere în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse”.[478]

Opinia lui N.I. Pikurov, N.N. Bughera și O.N. Ștab este judicioasă. Odată ce, conform art. 264 CP RM, persoana, care conduce mijlocul de transport, încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, ar fi lipsit de temei să se considere că unele dintre aceste reguli trebuie respectate de către persoana în cauză, în timp ce alte reguli de

---

[473] Ibidem.

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

[475] *Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта*. Санкт-Петербург: МИЭП при МПА ЕврАзЭС, 2014, p. 149. 706 p.

[476] Мисливий В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. În: *Право і суспільство*, 2018, № 5, p. 188-194.

[477] Пикуров Н.И. *Квалификация транспортных преступлений*. Москва: РАП, 2011, p. 48. 168 p.

[478] Бугера Н.Н., Штаб О.Н. Проблемы толкования понятия «механическое транспортное средство» в рамках статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 2, p. 75-78.

securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport pot să nu fie respectate. Astfel, de exemplu, conform lit. a) pct. 121 al RCR, „este interzisă exploatarea vehiculului prin retragerea plăcilor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare în cazurile în care [...] acesta este fabricat sau reutilat nerespectându-se standardele şi normativele în vigoare privind siguranţa traficului rutier”.[479] Dacă persoana, care conduce un mijloc de transport fabricat sau reutilat fără a se respecta standardele şi normativele în vigoare privind siguranţa traficului rutier, exploatează un asemenea mijloc de transport, iar această exploatare cauzează din imprudenţă oricare dintre urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, atunci persoana respectivă ar trebui să răspundă în baza acestui articol. În acest caz, îi poate fi aplicat suplimentar alin. (1) art. 229 CCo RM („încălcarea regulilor de înmatriculare sau de înregistrare de stat a vehiculelor”) sau alin. (2) din acest articol („conducerea unui vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit sau care nu a fost supus reviziei tehnice”).[480]

Un alt argument este că cerința, conform căreia mijloacele de transport în sensul art. 132 CP RM trebuie să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport, prevăzută de pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, intră în contradicție cu explicația din pct. 7 al aceleiași hotărâri: „Subiect al infracţiunilor, prevăzute de art. 264-265 CP, pot fi persoanele fizice, care au atins vârsta de 16 ani. Lipsa permisului de conducere a mijloacelor de transport sau privarea de acest permis nu poate servi drept temei pentru eliberarea subiectului de responsabilitate penală. În acelaşi timp nu este un semn obligatoriu al subiectului nici raportul cu mijlocul de transport, adică este el proprietar sau arendator al mijlocului de transport, l-a răpit, sau este o oarecare persoană, căreia proprietarul i-a predat conducerea unităţii de transport”. Dacă în situațiile sus-menționate făptuitorului i se poate aplica art. 264 CP RM, de ce acest articol nu ar putea fi aplicat în situațiile în care mijlocul de transport, condus de făptuitor, nu a fost supus înmatriculării sau înregistrării de stat?

Ca urmare, trebuie să constatăm că textul „și este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport”, utilizat în definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 (care, la moment, reprezintă o interpretare oficială a art. 132 CP RM), restrânge în mod nejustificat sfera de aplicare a acestui articol.

În alt context, analizând definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 în coroborațiune cu definiția din art. 132 CP RM, putem

[479] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
[480] Codul contravențional al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 3-6.

presupune că tramvaiele şi troleibuzele sunt singurele mijloace de transport electrice care se au în vedere în art. 132 CP RM și în celelalte norme penale în care se folosește noțiunea „mijloc de transport”. V. Stati consideră că definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 „nu conține nicio referire la mecanismele (a căror viteză constructivă trebuie să depăşească 45 km/h) dotate cu motor electric (a cărui putere trebuie să depăşească 4 kW), care sunt subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport”.[481] Autorul dat sugerează că definiția respectivă nu se referă la autovehiculele electrice. Sugestia respectivă are la bază două definiții din art. 2 al Legii nr. 131/2007[482]: „autovehicul – vehiculul autopropulsat, *cu excepţia ciclomotorului* (evidențierea cu caractere cursive ne aparține – *n.a.*) şi a vehiculului care circulă pe şine, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări”; „ciclomotor – vehiculul cu două sau trei roţi, care dezvoltă prin construcţie o viteză maximă de 45 km/h (cu excepţia celor care dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h) şi care este echipat cu un motor cu ardere internă sau *electric* (evidențierea cu caractere cursive ne aparține – *n.a.*). Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depăşeşte 50 cm^3, iar puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât şi a motorului electric, nu depăşeşte 4 kW”. Interpretarea ambelor acestor definiții ne permite să afirmăm că autovehicul electric în sensul Legii nr. 131/2007 ar trebui considerat acel vehicul care dezvoltă prin construcţie o viteză ce depășește 45 km/h şi care este echipat cu un motor electric, a cărui putere depăşeşte 4 kW.

V. Stati propune ca în pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” să fie reformulată astfel: „Prin „alte mijloace de transport mecanice” se înţelege orice mecanisme dotate cu motor cu ardere internă sau electric, care sunt subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă trebuie să depăşească 50 cm^3. Puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât şi a motorului electric, trebuie să depăşească 4 kW. Viteza constructivă a respectivului mecanism trebuie să depăşească 45 km/h”.[483]

Privitor la explicațiile de genul celei din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, în pct. 111 al Hotărârii Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 21 din 22.07.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 125 lit. b) CP RM, a articolelor 7 alin. (7), 39 pct.

---

[481] 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.

[482] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

[483] Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.

5), 313 alin. (6) din Codul de procedură penală și a unor prevederi din articolele 2 lit. d) și 16 lit. c) din Legea cu privire la Curtea Supremă de Justiție (în continuare – Hotărârii CC nr. 21/2016), este menționat: „Asemenea „recomandări/explicaţii" în mod individual nu pot sta la baza unei hotărâri judecătorești, care urmează a fi întemeiată exclusiv pe prevederile legale. Judecătorii trebuie să beneficieze de libertate neîngrădită de a soluţiona în mod imparţial cauzele, în conformitate cu legea şi cu propria apreciere a faptelor".[484] În același timp, potrivit alin. (7) art. 7 din Codul de procedură penală, „hotărârile explicative ale Plenului Curţii Supreme de Justiţie în chestiunile privind aplicarea prevederilor legale în practica judiciară au caracter de recomandare pentru organele de urmărire penală şi instanţele judecătoreşti".[485] Deoarece nu există alte interpretări oficiale ale noțiunilor „alte tipuri de maşini autopropulsate" și „alte mijloace de transport mecanice", care se utilizează în art. 132 CP RM, organele de urmărire penală şi instanţele judecătoreşti sunt receptive, cel mai probabil, la definițiile din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999.

Din considerentele enunțate în alin. (7) art. 7 din Codul de procedură penală și în pct. 111 al Hotărârii CC nr. 21/2016, urmărim excluderea alin. 1 pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999[486] și modificarea art. 132 CP RM, pentru a fi suplinită această excludere. Articolul dat ar trebui să se numească „Autovehicul" și ar trebui să aibă următorul conținut: „Prin autovehicul se înțelege autovehiculul definit astfel prin Legea privind siguranţa traficului rutier nr. 131-XVI din 07 iunie 2007". Prin aceasta, aderăm la opinia lui A.I. Korobeev care propune „renunțarea la definirea în legea penală a noțiunii de mijloc de transport, din moment ce norme din alte ramuri de drept conțin o astfel de definiție".[487] Procedeul de referire la acte normative din afara domeniului penal se mai folosește în art. 121, 133 și 134^{13} CP RM. Pentru ca modificarea propusă să aibă efectul scontat, luând în considerare caracterul sistemic al legii penale, în art. 192^1, 264, 264^1, 264^2, 265 și 266 CP RM, sintagma „mijloc de transport" trebuie înlocuită cu termenul „autovehicul".[488] De asemenea, în textul Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999[489], sintagma „mijloc de transport" trebuie înlocuită cu termenul „autovehicul".

---

[484] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 21 din 22.07.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 125 lit. b) CP RM, a articolelor 7 alin. (7), 39 pct. 5), 313 alin. (6) din Codul de procedură penală și a unor prevederi din articolele 2 lit. d) și 16 lit. c) din Legea cu privire la Curtea Supremă de Justiție. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2016, nr. 355-359.

[485] Codul de procedură penală al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2003, nr. 104-110.

[486] Considerăm oportună păstrarea alin. 2 pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999: „În unele cazuri, pentru determinarea parametrilor tehnici ai mijloacelor de transport, se efectuează expertiza tehnică".

[487] Коробеев А.И. *Транспортные преступления и транспортная преступность*. Москва: Юрлитинформ, 2015, p. 57. 488 p.

[488] Nu considerăm oportună operarea unei asemenea substituiri în dispozițiile de la lit. b^1) alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65^1 CP RM. Cauza o constituie prezența sintagmei „privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport" în

Astfel de modificări se impun din perspectiva art. 12 „Adaptare la progresul tehnic” din Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 19.11.2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.[490] Afirmăm aceasta, întrucât din cele deja peste un milion de autovehicule înregistrate, în baza statisticilor duse de Serviciul Vamal, la momentul de faţă pe teritoriul ţării noastre se află în jur de 350 de maşini cu baterii, pur electrice. Dinamica înmatriculărilor de autovehicule electrice în Republica Moldova este: 12 autovehicule în anul 2015; 14 autovehicule în anul 2016; 48 autovehicule în anul 2017; 44 autovehicule în anul 2018; 201 autovehicule în anul 2019.[491] Este relevantă și părerea lui D. Godorozea: „Pe fundalul scăderii vânzărilor totale de automobile în spaţiul european, modelele electrificate, electromobilele şi hibridele încărcate la priză au reuşit să înregistreze o creştere fantastică de peste în 2020, la peste un milion de unităţi comercializate. Potrivit datelor statistice publicate de asociaţia europeană ACEA, în 2020 vânzările totale de automobile au înregistrat un declin dramatic de 24%, până la 9.9 milioane vehicule. În acelaşi timp, numărul total de automobile electrificate, printre care 100% electrice şi plug-in hybrid (PHEV), au depăşit pentru prima dată borna de un milion de unităţi vândute, obţinând o cotă importantă de 11% din totalul maşinilor comercializate. Segmentul modelelor 100% electrice a înregistrat o creştere dublă de la 247,854 unităţi în 2019, până la 538,772 unităţi în 2020. Pentru automobile cu sisteme de tip plug-in hybrid au optat 507,059 cumpărători europeni, în creştere cu 262% comparativ cu 2019. Sistemele clasice de propulsie hibridă, ce nu pot fi alimentate de la vreo sursă exterioară, rămân a fi cele mai solicitate în rândul maşinilor electrificate, cu un total de 1.18 milioane unităţi

sancțiunile de la art. 263 CP RM. În acest articol se incriminează încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian. De aceea, în dispozițiile de la lit. b[1]) alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65[1] CP RM, prin „mijloace de transport” se au în vedere nu doar autovehiculele în accepțiunea *de lege ferenda* a art. 132 CP RM propusă de noi, ci și mijloacele de transport feroviar, naval sau aerian. În eventualitatea modificării în modul propus de noi a art. 132 CP RM, noțiunea „mijloace de transport” din dispozițiile de la lit. b[1]) alin. (1) și alin. (6) art. 62 și art. 65[1] CP RM va fi mai largă în raport cu noțiunea „autovehicule”. În acest scop, propunem ca, în dispozițiile de la lit. b[1]) alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65[1] CP RM, în locul sintagmei „mijloace de transport” să fie utilizată sintagma „mijloace de transport (inclusiv autovehicule)”.

Din motive similare, nu considerăm oportună înlocuirea sintagmei „mijloc de transport” cu termenul „autovehicul” în art. 134[5] și 142 CP RM. În aceste articole, prin „mijloc de transport” se are în vedere nu doar autovehiculul în accepțiunea *de lege ferenda* a art. 132 CP RM propusă de noi, ci și mijlocul de transport feroviar, naval sau aerian.

[489] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[490] *Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 19.11.2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0096&from=RO

[491] *Ştiai asta? Câte maşini electrice sunt la momentul de faţă înregistrate în Republica Moldova*. Disponibil: https://cutt.ly/5jiRXIh

comercializate, în creştere cu 59%”.[492] Așadar, tendința este ca numărul de autovehicule electrice să fie în progresie. Legea penală trebuie să fie adaptată la progresul tehnic și să anticipeze efectele produse de acesta. Anume de aceea art. 132 CP RM trebuie să conțină o referire implicită la toate autovehiculele electrice, nu doar la troleibuze și tramvaie.

Noțiunea de autovehicul este definită nu numai în art. 2 al Legii nr. 131/2007. O definiție comparabilă este cea din pct. 7 al RCR: „autovehicul – vehiculul autopropulsat, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări, cu excepţia ciclomotorului şi a vehiculelor pe şine. Troleibuzul este considerat autovehicul”.[493] Pentru a exclude orice îndoială că aceste definiții conțin referirea la autovehiculele electrice, propunem ca ele să fie modificate. Astfel, propunem ca în locul cuvântului „autopropulsat” să fie utilizate 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”. La fel, propunem eliminarea propoziției „Troleibuzul este considerat autovehicul”[494] din pct. 7 al RCR. Această propoziție va fi de prisos dacă se va efectua înlocuirea pe care o propunem.[495]

Sintagma succedanee „dotat cu un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare” are la origine art. 34 al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri: „propulsie” înseamnă un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare.[496] Dacă va fi implementat acest model, atunci va fi clar că art. 132 CP RM se referă inclusiv la vehiculul hibrid, la vehiculul electric hibrid și la vehiculul pur electric. În consecință, modificările propuse de noi vor fi în concordanță cu clasificarea autovehiculelor electrice, propusă în literatura de specialitate: „BEV – Battery Electric Vehicle – o mașină care este pusă în mișcare exclusiv de unul sau mai multe motoare electrice, fiind alimentate de o baterie; PHEV – Plug-In Hybrid Electric Vehicle – puterea este oferită de un motor cu combustie internă, concomitent cu un

---

[492] Godorozea D. *Creştere enormă în Europa pentru hibrizi, plug-in hibrizi şi electrice, scădere drastică pentru diesel şi petrol*. Disponibil: https://piataauto.md/Stiri/2021/02/Crestere-enorma-in-Europa-pentru-hibrizi-plug-in-hibrizi-si-electrice-scadere-drastica-pentru-diesel-si-petrol/

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

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

[495] Postovanu N. Vehiculele electrice din perspectiva definiţiei din art. 132 din Codul penal. În: Contribuţia tinerilor cercetători la dezvoltarea administraţiei publice: *Materiale ale Conferinţei ştiinţifico-practice internaţionale, ediţia a 7-a, 26 februarie 2021*. Chişinău: S.n., 2021, p. 296-299.

[496] *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101

motor electric; MHEV – Mild Hybrid Electric Vehicle – mașina se bazează pe motorul cu combustie internă însă utilizează un mic propulsor electric ca mecanism de conservare a resurselor la frânare, mers constant sau opriri; EREV – Extended Range Electric Vehicle – o variantă de „PHEV" în care bateriile sunt încărcate la nevoie și de un mic generator de curent; HEV – Hybrid Electric Vehicle – motorul electric lucrează concomitent cu motorul termic, reușind astfel performanțe de consum excelente".[497]

Modificările propuse de noi se vor potrivi și cu definiția din art. 3 al Proiectului de Lege a Republicii Moldova cu privire la calificarea conducătorilor auto: „vehicule cu două sisteme de propulsie – vehiculele cu două sisteme diferite de propulsie, de exemplu un sistem electric și un sistem termic".[498] La fel, aceste modificări vor fi în acord cu definițiile de la lit. t) și ț) art. 4 al anexei la Ordinul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr. 1559 din 29.07.2016 pentru aprobarea Ghidului de finanţare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: „vehicul electric hibrid plug-in – vehiculul hibrid care, pentru a-şi asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul: un combustibil consumabil, respectiv un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu: baterie, condensator, volant/generator etc.) şi care are o sursă de alimentare externă – plug-in"; „vehicul electric – vehiculul electric propulsat de un motor electric cu energie furnizată de baterii reîncărcabile, alimentate de o sursă externă de energie electrică".[499]

Mai important însă este că modificările propuse de noi vor fi în concordanță cu anumite prevederi din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 05.02.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere: „50. „vehicul hibrid" înseamnă un vehicul motorizat dotat cu cel puțin două convertizoare de energie diferite și două sisteme de stocare a energiei diferite (amplasate pe vehicul) care asigură propulsia vehiculului; 51. „vehicul electric hibrid" înseamnă un vehicul care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din ambele surse de energie stocată cu care este prevăzut vehiculul, menționate în continuare: (a) un carburant; (b) o baterie, condensator, volant/generator sau alte dispozitive de stocare a energiei electrice. Această

---

[497] *Totul despre maşinile electrice: de câte tipuri sunt, cât costă, care sunt avantajele şi dezavantajele, cum alimentăm şi care sunt cele mai populare mărci în România / Merită un SH electric?* Disponibil: https://cutt.ly/BjiRC4a

[498] *Proiectul de lege cu privire la calificarea conducătorilor auto*. Disponibil: https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=5576

[499] Ordinul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr. 1559 din 29.07.2016 pentru aprobarea Ghidului de finanţare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: staţii de reîncărcare pentru vehicule electrice şi electrice hibrid plug-in. În: *Monitorul Oficial al României*, 2016, nr. 597.

definiție include și vehiculele care obțin energie de la un carburant doar în scopul reîncărcării dispozitivului de stocare a energiei electrice; 52. „vehicul pur electric" înseamnă un vehicul acționat de un sistem compus din unul sau mai multe dispozitive de stocare a energiei electrice, unul sau mai multe dispozitive pentru condiționarea energiei electrice și unul sau mai multe mașini electrice care transformă energia electrică stocată în energie mecanică transmisă roților pentru propulsarea vehiculului".[500]

O asemenea concordare este cardinală pentru a fi asigurată armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene și pentru a implementa Acordul de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană.

3.5. Locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

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

Locul de săvârșire nu are aceeași relevanță în cazul tuturor infracțiunilor. De exemplu, faptul că omorul, violul, furtul etc. sunt săvârșite într-un apartament sau într-o pădure nu poate influența asupra diferențierii răspunderii penale sau a individualizării pedepsei. Pe de altă parte, de exemplu, infracțiunile, prevăzute la art. 279^3 CP RM, pot fi comise doar într-un loc anumit: statul care nu este nici statul de reşedinţă al făptuitorului, nici statul a cărui cetăţenie făptuitorul o deţine. Săvârșirea faptei în oricare alt loc înseamnă lipsa infracțiunilor prevăzute la art. 279^3 CP RM. În cazuri de alt gen, locul de săvârșire nu este obligatoriu pentru existența infracțiunii în varianta-tip, însă se ia în considerare la agravarea răspunderii penale. De exemplu, se aplică nu alin. (1) art. 287 CP RM, dar lit. c) alin. (2) al acestui articol, dacă huliganismul este săvârșit pe teritoriul sau în incinta unei instituţii medico-sanitare publice ori private.

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

F. Streteanu afirmă că locul de săvârșire a infracțiunii face parte din conținutul legal al acesteia doar atunci când este cerut de norma de incriminare: „În acest caz, pentru a vorbi de o faptă tipică, trebuie constatat că fapta s-a comis în prezența împrejurărilor menționate".[501] În

---

[500] *Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 05.02.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167&qid=1609500958287&from=RO

[501] Streteanu F. *Tratat de drept penal: partea generală.* București: C.H. Beck, p. 428-429. 693 p.

doctrina penală există viziuni diferite cu privire la modul în care locul de săvârșire a infracțiunii este cerut de norma de incriminare. Prima viziune este susținută de către R.R. Dudurkin: „Semnele secundare ale laturii obiective a infracțiunii sunt constitutive numai dacă sunt *prevăzute* (evid. ns.) de dispoziția articolului din partea specială a Codului penal. În astfel de componențe de infracțiuni, prezența semnelor secundare ale laturii obiective este necesară pentru tragerea făptuitorului la răspundere penală. În asemenea cazuri semnele secundare ale laturii obiective devin obligatorii pentru imputarea și stabilirea componenței de infracțiune. În situația când în dispoziția articolului din partea specială a Codului penal nu se specifică semnele secundare ale laturii obiective, nu este necesară stabilirea acestora”.[502] O părere similară este împărtășită de T.V. Rodionova: „Loc de săvârșire a infracțiunii constituie semnul laturii obiective a infracțiuni, *prevăzut* (evid. ns.) de dispoziția normei de drept penal, ce caracterizează un anumit teritoriu (inclusiv un teritoriu mobil) în care subiectul, în timp ce se află pe acesta, comite o acțiune sau o inacțiune prevăzută de legea penală”.[503] O altfel de viziune cu privire la modul, în care locul de săvârșire a infracțiunii este cerut de norma de incriminare, este propusă de către C.L. Akoev: „Loc de săvârșire a infracțiunii reprezintă caracteristica spațială a unei infracțiuni concrete, *nemijlocit prevăzută sau prezumată* (evid. ns.) în dispoziția normei de drept penal, care influențează asupra calificării infracțiunii sau a individualizării răspunderii penale ori a pedepsei”.[504]

Locul de săvârșire a infracțiunii nu este nemijlocit prevăzut în art. 264 CP RM. Nu se exclude ca prezența acestui semn secundar al laturii obiective să fie prezumată în art. 264 CP RM. Suntem de acord cu V. Budeci că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, locul de săvârșire este un semn obligatoriu al laturii obiective.[505] Mai jos vom prezenta argumente în susținerea acestei teze.

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

---

[502] Дудуркин Р.Р. Понятие и значение факультативных признаков объективной стороны преступления. În: *Актуальные исследования*, 2020, № 17, p. 49-52.
[503] Родіонова Т.В. *Місце вчинення злочину за кримінальним правом України* / Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Одеса, 2018, p. 23. 247 p.
[504] Акоев К.Л. *Место совершения преступления и его уголовно-правовое значение*. Ставрополь: Сервисшкола, 2000, p. 11. 176 p.
[505] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2014, p. 114. 213 p.

O contradicție cel puțin aparentă există între două explicații din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999.[506] Astfel, conform pct. 2 al acestei hotărâri, „prin „alte maşini autopropulsate" se subînţelege transportul, care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor *lucrări de construcţie, agricole, silvice sau altor activităţi (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.*) (evid. ns.)". Totodată, conform pct. 10 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, „instanţele judecătoreşti urmează să diferenţieze infracţiunile contra securităţii circulaţiei rutiere şi exploatării mijloacelor de transport de infracţiunile legate de încălcarea regulilor securităţii tehnice sau de protecţie a muncii la efectuarea lucrărilor cu utilizarea mijloacelor de transport sau celor contra vieţii şi sănătăţii. *În cazul în care decesul sau leziunile corporale sunt provocate în urma încălcării regulilor de încărcare şi debarcare a încărcăturilor, reparaţiei mijloacelor de transport, efectuării lucrărilor de construcţie, lucrărilor agricole etc., acţiunile persoanelor care au comis astfel de încălcări trebuie să fie încadrate, în dependenţă de circumstanţe concrete, în baza legii ce prevede responsabilitatea pentru infracţiunile legate de încălcarea regulilor protecţiei muncii şi securităţii tehnice ori contra vieţii şi sănătăţii populaţiei* (evid. ns.)". Observăm că, în pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, mijloace de transport în sensul 132 CP RM se consideră, printre altele, mașinile folosite pentru executarea unor lucrări de construcţie, agricole, silvice sau altor activităţi. În același timp, în pct. 10 al aceleiași hotărâri se conține ideea că, în cazul în care decesul sau leziunile corporale sunt provocate în urma efectuării lucrărilor de construcţie, lucrărilor agricole etc., trebuie aplicat nu art. 264 CP RM, dar art. 149, 157, 183 sau altele din Codul penal.

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

Vorbind despre divergențele dintre anumite prevederi normative, vom scoate la iveală, în primul rând, contradicțiile dintre Legea nr. 131/2007 și RCR. Este important să analizăm astfel de divergențe, deoarece Legea nr. 131/2007 și RCR constituie principalele acte normative de referință pentru art. 264 CP RM. Interpretarea și aplicarea art. 264 CP RM este, de cele mai

[506] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

multe ori, imposibilă fără apelarea la aceste două acte normative. Atât Legea nr. 131/2007, cât și RCR, conțin noțiuni-cheie pentru stabilirea locului de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Însă, nu întotdeauna conținutul acestor noțiuni este același în cele două acte normative.

Astfel, din mai multe prevederi ale Legii nr. 131/2007 rezultă că aceasta reglementează relațiile sociale care se desfășoară pe drumurile publice: „accident în trafic rutier – eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranţă a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulaţie pe *drum public* (evid. ns.), în urma căruia a rezultat vătămarea sănătăţii, integrităţii corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material"; „trafic rutier – sistem dinamic complex, constituit din pietoni şi vehicule care, în procesul deplasării pe *drumurile publice* (evid. ns.) în condiţii stabilite, generează un ansamblu de relaţii juridico-sociale" (art. 2); „Dreptul participanţilor la trafic rutier de a circula în siguranţă pe *drumurile publice* (evid. ns.) este garantat de stat şi se asigură prin executarea prezentei legi, actelor legislative şi normative din domeniu şi tratatelor internaţionale la care Republica Moldova este parte" (alin. (1) art. 32); „Participanţii la trafic au dreptul [...] la circulaţie liberă, fără impedimente, pe *drumurile publice* (evid. ns.), în conformitate cu regulile aprobate, la informaţii veridice, din partea administratorilor de drumuri, despre condiţiile de deplasare în siguranţă şi cauzele restricţiilor de circulaţie" (alin. (3) art. 32).

Noțiunea de drum public este definită în art. 2 al Legii nr. 131/2007: „drum public – orice cale de comunicaţie terestră, inclusiv construcţii artificiale şi drumuri cu înveliş natural, deschisă pentru circulaţia vehiculelor şi a pietonilor, administrată de un organ abilitat".

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

Această concluzie nu este în acord cu cea care rezultă din analiza unor prevederi ale RCR. Astfel, potrivit pct. 1 din acest act normativ, RCR „cuprinde normele ce determină circulaţia vehiculelor şi pietonilor *pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum şi pe teritoriile adiacente acestora* (evid. ns.)". Noțiunile-cheie din partea subliniată a acestei prevederi sunt definite în pct. 7 al RCR: „drum public – orice cale de comunicaţie terestră, inclusiv construcţiile artificiale şi drumurile rudimentare, deschisă pentru circulaţia vehiculelor şi a pietonilor, administrată de un organ abilitat, precum şi drumurile de acces pe teritoriile adiacente care nu se află în imediata apropiere a drumului. Pe lângă carosabile, elemente ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, şanţurile şi decorurile"; „teritoriu adiacent

drumului – teritoriul din imediata apropiere a drumului (curţi, locuri de parcare, staţii de aprovizionare cu combustibil, întreprinderi etc.)”.[507]

La circulația vehiculelor pe teritoriile adiacente drumurilor publice se referă, de exemplu, subpct. 2) pct. 22 al RCR: „Pentru dirijarea circulaţiei pe sectoarele de drum îngustat (în cazul efectuării lucrărilor pe drum) şi pe *teritoriile întreprinderilor (organizaţiilor)* (evid. ns.) se utilizează semaforul cu două semnale: de culoare roşie şi verde”. În alte cazuri, normele RCR se referă la circulaţia vehiculelor în zona rezidenţială sau în cea pietonală (pct. 94), precum și în curţi sau pe drumurile de comunicaţie dintre imobilele de locuit cu multe etaje (pct. 97).[508]

Putem observa că definiția noțiunii de drum public din RCR nu diferă principial de definiția noțiunii de drum public din Legea nr. 131/2007. Diferența dintre cele două acte normative constă în aceea că RCR (spre deosebire de Legea nr. 131/2007) asimilează teritoriul adiacent drumului public cu drumul public sub aspectul reglementării relațiilor sociale care se desfășoară în aceste

---

[507] Mai multă claritate oferă anumite prevederi din Legea nr. 509 din 22.06.1995 a drumurilor (în continuare – Legea nr. 509/1995): „drumuri – căi de comunicaţie terestră special amenajate pentru circulaţia vehiculelor şi a pietonilor” (alin. (3) art. 1); „Fac parte integrantă din drum: podurile, viaductele, pasajele denivelate, tunelurile, construcţiile de apărare şi consolidare, trotuarele, pistele pentru ciclişti, locurile pentru parcare şi staţionare, plantaţiile rutiere, indicatoarele de semnalizare şi alte dotări pentru siguranţa circulaţiei. Cantoanele şi clădirile de serviciu, bazele de producţie, precum şi orice terenuri, amenajări sau dotări aferente drumului, sunt anexe ale acestuia” (alin. (4) art. 1); „Din punctul de vedere al destinaţiei, drumurile se împart în: a) drumuri publice – drumuri de utilitate publică destinate circulaţiei rutiere şi pietonale în scopul satisfacerii cerinţelor generale de transport rutier ale economiei naţionale şi ale populaţiei şi de apărare a ţării. Aceste drumuri sunt proprietate publică; b) drumuri private – drumuri de utilitate privată destinate satisfacerii cerinţelor proprii de circulaţie rutieră şi pietonală în activităţile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale şi altele asemenea, drumurile de acces în incinte, ca şi cele din interiorul acestora, drumurile pentru organizările de şantier. Aceste drumuri sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare” (alin. (1) art. 2).*

* Legea nr. 509 din 22.06.1995 a drumurilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1995, nr. 62-63.

Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naţionale şi locale din Republica Moldova conține: Lista drumurilor publice naţionale din Republica Moldova (anexa nr. 1); Lista drumurilor publice locale (de interes raional) din Republica Moldova (anexa nr. 2).**

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

[508] Conform (3) art. 1 al Legii nr. 509/1995, prin „teren aferent drumului” se înțelege „zona drumului, zonele de protecție ale acestuia și zona străzilor”. Noțiunile componente ale noțiunii „teren aferent drumului” sunt definite în alin. (1) art. 3 al Legii nr. 509/1995: „Suprafeţele de teren aferente drumului public sunt următoarele: 1) zona drumului public, care cuprinde: a) ampriza drumului – suprafaţa de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: partea carosabilă, trotuare, piste pentru ciclişti, acostamente, şanţuri, rigole, taluzuri, şanţuri de gardă, pavilioane pentru pasageri, parcaje şi platforme pentru staţionarea mijloacelor de transport, ziduri de sprijin şi alte construcţii artificiale; b) zonele de siguranţă – suprafeţele de teren situate de o parte şi de alta a amprizei drumului, destinate exclusiv pentru semnalizarea rutieră, plantaţiile rutiere şi pentru alte scopuri legate de întreţinerea drumului în condiţii de siguranţă a circulaţiei. Din zonele de siguranţă fac parte suprafeţele ocupate de drumurile de vară destinate deplasării maşinilor şi agregatelor agricole, precum şi suprafeţele ocupate de lucrările de consolidare a terenului drumului şi altele asemenea. În afara localităţilor, limitele minime ale zonelor de siguranţă a drumurilor sunt prevăzute în anexa nr. 1 secţiunea I; 2) zonele de protecţie – suprafeţele de teren din extravilan situate de o parte şi de alta a zonelor de siguranţă, necesare protecţiei şi dezvoltării viitoare a drumului, asigurării condiţiilor de întreţinere şi de circulaţie pe el. În limita zonelor de protecţie se stabilesc cerinţe specifice pentru proprietarii şi utilizatorii de terenuri, prezentate în anexa nr. 1 secţiunea II. Limitele zonelor de protecţie sunt prevăzute în anexa nr. 1 secţiunea I; 3) zona străzilor include partea carosabilă, acostamentele, şanţurile, rigolele, trotuarele, spaţiile verzi, pistele pentru ciclişti, suprafeţele adiacente pentru parcaje, staţionări sau opriri, precum şi suprafeţele de teren necesare amplasării anexelor acestora”.

locuri. Având în vedere caracterul de referință al RCR pentru art. 264 CP RM, ar rezulta că drumurile publice sau teritoriile adiacente acestora în accepțiunea pct. 2 al RCR pot constitui locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În context trebuie să menționăm punctul de vedere al lui V. Budeci care numește ca loc de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM „drumurile publice şi teritoriile adiacente acestora”.[509] Autorul dat ia în considerare prevederile din RCR, fără a lua în calcul divergența dintre acestea și anumite prevederi din Legea nr. 131/2007.

Circulația mijloacelor de transport este posibilă în afara drumurilor publice şi a teritoriilor adiacente acestora (de exemplu, pe un teren accidentat, pe un câmp, într-o pădure, pe un corp de apă înghețat etc.). În acest sens, în pct. 6 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 se menționează că, pentru aplicarea art. 264 CP RM, „nu importă locul unde a fost săvârşită infracţiunea. Acesta poate fi automagistrala, strada, curtea, teritoriul întreprinderii, câmpul şi alte locuri, unde este posibilă circulaţia mijloacelor de transport”.[510] O asemenea viziune are adepți în doctrina dreptului penal. Astfel unii autori consideră că nu contează unde au fost încălcate regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, de exemplu, pe o autostradă, pe o stradă, pe o trecere la nivel cu calea ferată, în pădure sau pe teritoriul întreprinderii. Apele înghețate ale lacului, râului etc. pot constitui, de asemenea, locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse.[511] După părerea lui S.V. Tarasov, „fapta, care conține toate semnele încălcării de către persoana care conduce mijlocul de transport a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, trebuie calificată în conformitate cu art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, indiferent de locul în care această faptă a fost comisă. Cu alte cuvinte, nu contează principial unde a fost comisă fapta ce conține toate semnele infracțiunii prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse”.[512] M.V. Barancikova are un punct de vedere care pare să contrazică părerile doctrinare prezentate mai sus: „Comiterea unei încălcări infracționale a Regulilor de securitate a circulației atunci când

---

[509] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2014, p. 114. 213 p.

[510] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[511] Есаков Г.А., Рарог А.И., Чучаев А.И. *Настольная книга судьи по уголовным делам*. Москва: ТК Велби, Проспект, 2007, p. 249. 576 p.; Ветров Н.И., Дайшутов М.М., Дашков Г.В. и др. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: научно-практический (постатейный)*. Москва: Юриспруденция, 2013, p. 121. 912 p.

[512] Тарасов С.В. Место совершения преступления как проблемный аспект квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2014, № 1, Ч. II, p. 193-197.

un mijloc de transport se deplasează pe un teritoriu închis al unei întreprinderi auto, al unei instituții penitenciare etc., adică în condițiile în care acționează regulile speciale de circulație și de securitate, nu se califică în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse”.[513]

Confruntarea tuturor acestor puncte de vedere face dificilă stabilirea limitelor care marchează locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În opinia noastră, stabilirea acestor limite trebuie făcută prin raportare la normele cu caracter extrapenal la care face referire art. 264 CP RM.

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

În pct. 6 al RCR se face referire la prevederile din mai multe acte normative. Astfel, pct. 3.12 din Regulamentul sportiv național de karting (ediția 2020) prevede: „Indiferent de locul de desfășurare a concursului, Comitetul de organizare trebuie să obțină acordul autorităților de stat și locale pentru desfășurarea acestuia. Lipsa acestui acord este echivalentă cu anularea Permisului de organizare”.[514] În preambulul la Regulamentul general al Campionatului Republicii Moldova la autocross (ediția 2019) se menționează: „Traseul competiției trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în documentul „Criterii de acceptare a pistelor de autocross”, aprobat de Prezidiul Federației de Automobilism din Republica Moldova (FARM) la 15 februarie 2019”.[515] În același regulament, la pct. 10, se stabilesc măsurile de securitate:

---

[513] Баранчикова М.В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения по месту их совершения. În: *Вестник Казанского юридического института МВД России*, 2015, № 4, p. 29-33.
[514] *Regulamentul sportiv național de karting 2020*. Disponibil: https://www.karting.md/editor/assets/year2020/championship/Regulamentul%20National%20Sportiv%20de%20Karting%202020.pdf
[515] *Чемпионат Республики Молдова по автомобильному кроссу 2019. Общий регламент, утвержденный 15.02.2019 г. Президиумом ФАРМ*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

„Spectatorii trebuie să se afle: la o distanță de cel puțin 3 metri în spatele unei bariere conforme cu specificările Federației Internaționale de Automobilism, capabile să oprească orice vehicul care derapează de pe pistă, și / sau deasupra unui terasament artificial sau a unei proeminențe de teren naturale de cel puțin 2,5 metri deasupra pistei. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, spectatorii trebuie să stea în spatele barierelor corespunzătoare la o distanță de cel puțin 30 de metri de pistă. Această cerință ar trebui luată în considerare în special în locurile de pe pistă cu viraje și coborâri, în care sunt posibile derapările vehiculelor. Spectatorii nu au voie să se afle în interiorul ringului. Toate zonele de aflare a spectatorilor, precum și zonele interzise pentru spectatori, trebuie să fie împrejmuite cu bariere continue. Fiecare barieră trebuie să fie aprobată de Comisia de sănătate și de securitate a competiției din cadrul FARM”.[516] Prevederi asemănătoare conțin: Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autoslalom[517] (în special, pct. 6 și 8 ale acestuia); Regulamentul sportiv cadru al Campionatului naţional al Republicii Moldova de offroad (ediţia 2019)[518] (în special, pct. 28 și 29 ale acestuia), etc.

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

1) urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor la care face referire pct. 6 al RCR *și*

2) concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule se desfășoară, după caz:

a) pe drumurile publice cu autorizația administratorului drumului respectiv și cu avizul poliției, precum și cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic;

b) în afara drumurilor publice, fără autorizația administratorului drumului respectiv și avizul poliției, însă cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic.

Aceasta demonstrează faptul că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM pot fi comise pe un teren accidentat, pe un câmp, într-o pădure, pe un corp de apă înghețat etc. Totuși, trebuie să precizăm: pentru ca astfel de locuri să reprezinte locul de săvârșire a infracțiunilor prevăzute la

---

[516] *Критерии принятия автомобильных кроссовых трасс, утвержденный Президиумом Автомобильной Федерации Республики Молдова 20 января 2007 г.* Disponibil: https://farm-archive.com/

[517] *Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autoslalom*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

[518] *Regulament sportiv cadru al Campionatului naţional al Republicii Moldova de offroad. Ediţia 2019*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

art. 264 CP RM, este necesar să fie prezente circumstanțele descrise în pct. 6 al RCR. Doar în prezența acestor circumstanțe, putem vorbi despre excepția de la regula stabilită în pct. 1 al RCR, conform căruia acest act normativ „cuprinde normele ce determină circulaţia vehiculelor şi pietonilor *pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum şi pe teritoriile adiacente acestora* (evid. ns.)". Mai mult, doar în prezența circumstanțelor descrise în pct. 6 al RCR, regulile, la care face referire pct. 6 al RCR, se vor considera reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport în sensul art. 264 CP RM.

În cazul în care nu funcționează excepția sus-menționată de la regula stabilită în pct. 1 al RCR, considerăm că sunt valabile ideile formulate de către V. Stati: „1) dacă regulile încălcate sunt stabilite de RCR, atunci ele sunt încălcate pe drumurile publice din Republica Moldova sau pe teritoriile adiacente acestora; 2) regulile stabilite de RCR nu pot fi considerate a fi încălcate, dacă locul săvârşirii infracţiunii nu este drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia; 3) locul săvârşirii infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate să nu fie drumul public din Republica Moldova sau teritoriul adiacent acestuia. Însă, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de RCR, dar de un alt act normativ".[519] Dacă dezvoltăm aceste idei în raport cu Legea nr. 131/2007 în care se menționează doar drumurile publice, atunci trebuie să constatăm: 1) dacă regulile încălcate sunt stabilite de Legea nr. 131/2007, atunci ele sunt încălcate pe drumurile publice din Republica Moldova; 2) regulile stabilite de Legea nr. 131/2007, nu pot fi considerate a fi încălcate, dacă locul săvârşirii infracţiunii nu este drumul public din Republica; 3) locul săvârşirii infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM poate să nu fie drumul public din Republica Moldova. Însă, în acest caz, regulile încălcate trebuie să fie stabilite nu de Legea nr. 131/2007, dar de un alt act normativ.

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

S.V. Proțenko consideră că locul de săvârșire nu este un semn secundar obligatoriu al infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de

[519] Stati V. Unele precizări cu privire la locul de săvârşire a infracţiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Integrare prin cercetare şi inovare", 28-29 septembrie 2016. Rezumate ale comunicărilor. Ştiinţe juridice. Vol. I*. Chişinău: CEP USM, 2016, p. 14-17.

transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.[520] O astfel de abordare nu este plauzibilă, având în vedere caracterul de referință al art. 264 CP RM. Or, regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, încălcate de subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, se conțin în acte normative cu caracter extrapenal.

Susținem părerea lui C.L. Akoev: „În cazul infracțiunilor de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, locul de săvârșire este un semn secundar obligatoriu al laturii obiective, al cărui conținut se stabilește prin referirea la alte acte normative”.[521] Această părere doctrinară este în concordanță cu concluziile din Hotărârea Curții Constituționale nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituţionalităţii unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanţelor narcotice, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015): „63. [...] Curtea menționează că existenţa dispoziţiilor de blanchetă în normele penale constituie o expresie a procesului obiectiv de reglementare normativă, fiind o modalitate specială de formulare a reglementărilor juridico-penale. 64. Fără a contesta principiul codificării legii penale, recurgerea la dispoziţiile de blanchetă în Codul penal asigură stabilitatea legii penale, astfel încât conținutul acesteia să nu fie direct proporțional cu frecventele modificări ale actelor normative subsecvente, precum și legătura sistemică cu alte acte normative aplicabile”.[522] Rezultă că locul de săvârșire a infracțiunii, ca și oricare alt semn constitutiv al infracțiunii, poate fi descris nu doar în norma penală, dar și în norma extrapenală la care face referire norma penală.

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

---

[520] Проценко С.В. О месте совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. În: *Транспортное право*, 2012, № 2, p. 2-5.

[521] Акоев К.Л. *Место совершения преступления и его уголовно-правовое значение*. Ставрополь: Сервисшкола, 2000, p. 43. 176 p.

[522] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituţionalităţii unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanţelor narcotice, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 13-19.

subiect, reprezintă locul de săvârșire de către acest subiect a uneia dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM”.[523]

În concluzie, locul de săvârșire a infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; c) aceste reguli sunt încălcate de către subiect.

3.6. Concluzii la Capitolul 3

Ca rezultat al analizei laturii obiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, pot fi formulate următoarele concluzii:

1) latura obiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM include următoarele cinci semne constitutive obligatorii: a) fapta prejudiciabilă; b) urmările prejudiciabile; c) legătura cauzală dintre fapta prejudiciabilă şi urmările prejudiciabile; d) mijlocul de săvârșire a infracţiunii; e) locul de săvârșire a infracțiunii;

2) pentru ca încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie pasibilă de răspundere penală, aceste reguli trebuie să fie prevăzute în acte normative. Asemenea acte normative pot avea un caracter internațional sau național;

3) caracterul de referință al art. 264 CP RM îi permite ca dispoziția lui să „împrumute” textul normelor care stabilesc regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Cu toate acestea, înseși normele, care stabilesc asemenea reguli, nu sunt incluse în art. 264 CP RM;

4) conținutul faptei prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, pot să-l formeze doar acele încălcări ale regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au potențialitatea să cauzeze: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii; vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii; decesul unei sau al mai multor persoane;

5) în cazul în care, făptuitorul deviază de la regula cu caracter de recomandare din RCR, și, în același timp, cauzează fie vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, fie decesul unei sau al mai multor persoane, trebuie să-i fie aplicat nu art. 264 CP RM, dar norma generală – art. 149 sau 157 CP RM;

[523] Postovanu N. Locul de săvârșire a infracţiunilor prevăzute de art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2021, nr. 1, p. 15-21.

6) lipsa de claritate a noțiunii „întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice”, utilizate în art. 264^2 CP RM, face dificilă delimitarea infracțiunilor prevăzute de acest articol de faptele prevăzute de art. 236, alin. (1) art. 241^1, alin. (1) art. 241^2 și art. 243^1 CCo RM;

7) 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. 264^2 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);

8) neproducerea urmărilor prejudiciabile, prevăzute la art. 264 CP RM, nu trebuie confundată cu tentativă la una dintre infracțiunile prevăzute la acest articol;

9) legătura de cauzalitate trebuie considerată stabilită în cazurile în care încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport precede urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM, constituind cauza necesară a producerii acestor urmări;

10) cauza necesară, care determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, nu poate fi asemuită cu condițiile favorizante. Astfel de condiții nu pot determină inevitabil producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. Însoțind cauza necesară și influențând-o, condițiile favorizante pot să constituie doar fundalul, substratul, ambianța pentru cauza necesară;

11) calificarea oficială a unei fapte în baza art. 264 CP RM depășește sfera de competență a persoanei care efectuează expertiza autotehnică. Ca urmare, judecătorul sau persoana, care efectuează urmărirea penală, nu-i pot adresa persoanei, care efectuează o asemenea expertiză, întrebări privitoare la calificarea faptei în baza art. 264 CP RM;

12) în general, noțiunea de izvor de pericol sporit nu poate fi utilizată pentru a desemna un semn constitutiv al componenței de infracțiune. În particular, izvorul de pericol sporit nu face parte din sistemul de semne obiective sau subiective ale componențelor de infracțiuni prevăzute de art. 264 CP RM;

13) 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 construcţii, agricole, silvice sau a altor activităţi;

14) mijloacele de transport în sensul art. 132 CP RM trebuie: 1) să aibă un motor cu o capacitate cilindrică de cel puțin 50 cm^3; 2) să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport;

15) textul „şi este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi exploatare a mijloacelor de transport”, utilizat în definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 (care, la moment, reprezintă o interpretare oficială a art. 132 CP RM), restrânge în mod nejustificat sfera de aplicare a acestui articol;

16) art. 264 CP RM este aplicabil în cazul în care: a) urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor la care face referire pct. 6 al RCR *și* b) concursurile, antrenamentele sau cursele cu vehicule se desfășoară, după caz: i) pe drumurile publice cu autorizația administratorului drumului respectiv și cu avizul poliției, precum și cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic; ii) în afara drumurilor publice, fără autorizația administratorului drumului respectiv și avizul poliției, însă cu condiția întreprinderii de către organizatori a tuturor măsurilor necesare atât pentru desfășurarea în siguranță a concursurilor, antrenamentelor sau curselor cu vehicule, cât și pentru protecția celorlalți participanți la trafic;

17) locul de săvârșire a infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, 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 circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport; c) aceste reguli sunt încălcate de către subiect.

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

4.1. Latura subiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

4.1.1. Vinovăția în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Prin „latura subiectivă a infracțiunii" se înțelege „atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta săvârșită și urmările ei, motivul și scopul infracțiunii".[524] Atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta săvârșită și urmările ei reprezintă vinovăția – semn obligatoriu al laturii subiective a infracțiunii. Din alin. (1) art. 14 CP RM rezultă că, pentru a fi considerată infracțiune, fapta prejudiciabilă prevăzută de legea penală trebuie să fie săvârșită cu vinovăție. Altfel spus, făptuitorul poate fi tras la răspundere penală doar pentru fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile în privința cărora a fost stabilită vinovăția lui.

A. Teacă susține că „vinovăția, elementul care privește latura subiectivă a infracțiunii, însumează condițiile psihologice ce determină agentul să comită fapta vătămătoare și este constituită din două componente: conștiință (în raport cu fapta și urmările) și voință, urmând ca, pentru dovedirea formei de vinovăție și pentru determinarea gravității sancțiunii, să fie analizată această relație psihologică dintre faptă și autor. Conștiința (proces intelectiv) reprezintă ansamblul de concepții, convingeri, înțelegeri, în care apare ideea de a săvârși o infracțiune, inclusiv, reprezentarea urmării săvârșirii acelei infracțiuni, în timp ce voința (proces volitiv) este o funcție psihică, caracterizată prin orientarea conștientă a agentului spre realizarea unor scopuri și prin efortul depus pentru realizarea acțiunii și producerea rezultatului".[525] În mod implicit, aceleași două componente ale vinovăției sunt specificate de către V.A. Șireaev în contextul examinării formelor sub care se prezintă vinovăția: „Prin „formă a vinovăției" trebuie de înțeles expresia exterioară a conținutului interior al vinovăției, determinat de ansamblul elementelor psihice de bază – conștiința și voința".[526] R.V. Makarov și F.V. Gabdrahmanov menționează just că „formele vinovăției permit reprezentarea laturii subiective a infracțiunii atât ca instituție de

[524] Botnaru, S., Șavga, A., Grama, M. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 137. 624 p.
[525] Teacă A. *Intenția eventuală, pe teritoriul culpei cu prevedere, în accidentele fatale de circulație*. Disponibil: https://revista.universuljuridic.ro/intentia-eventuala-pe-teritoriul-culpei-cu-prevedere-accidentele-fatale-de-circulatie/2/
[526] Ширяев В.А. *«Раздвоенная» форма вины как уголовно-правовая категория* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1998, p. 10. 25 p.

sine stătătoare în partea generală a legii penale, cât și ca element constitutiv al infracțiunii în toate articolele părții speciale a legii penale”.[527]

Analiza art. 17 și 18 CP RM arată că vinovăția își găsește exprimarea prin cele două forme ale sale: intenția și imprudența. Aceste forme se deosebesc după atitudinea psihică a făptuitorului față de fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile, deosebiri care se răsfrâng asupra procesului intelectiv și a procesului volitiv.

În Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999[528] nu se conține nicio explicație cu privire la forma vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. În trecut situația a fost alta. În pct. 2 al Hotărârii Plenului Judecătoriei Supreme a URSS nr. 2 din 09.04.1965 privind practica judiciară în cauzele legate de încălcarea normelor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport rutier sau de transport urban electric, se menționa: „A explica instanțelor de judecată că, în cazul infracțiunilor cu implicarea mijloacelor de transport rutier sau de transport urban electric, atitudinea făptuitorului față de încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport se poate exprima atât sub forma intenției, cât și sub forma imprudenței, iar față de urmările produse – numai sub forma imprudenței”.[529] În Hotărârea Plenului Judecătoriei Supreme a URSS nr. 11 din 06.10.1970 privind practica judiciară în cauzele legate de infracțiunile rutiere[530] nu a fost inclusă o asemenea explicație.

În alin. (1) art. 264 CP RM este specificată imprudența manifestată de făptuitor față de urmările prejudiciabile exprimate în vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii. Implicit, aceeași formă a vinovăției este manifestată în cazul urmărilor prejudiciabile prevăzute de alin. (3) și (5) art. 264 CP RM. În același timp, lipsește orice mențiune cu privire la atitudinea făptuitorului față de fapta prejudiciabilă prevăzută de art. 264 CP RM – încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. În alte norme penale se conțin astfel de mențiuni. De exemplu, în alin. (1) art. 232 CP RM se vorbește despre „distrugerea sau deteriorarea în proporţii mari a masivelor forestiere în urma folosirii *imprudente* (evid. ns.) a focului sau a unor surse de pericol sporit”. În art. 149 și 157 CP RM imprudența este prezentată ca atitudine a făptuitorului față de infracțiune în ansamblul său.

---

[527] Макаров, Р.В., Габдрахманов, Ф.В. Квалификационные ошибки при определении субъективной стороны преступления и их классификация. În: *Евразийская адвокатура*, 2018, № 3, p. 37-42.

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

[529] *Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 2 от 9 апреля 1965 г. «О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта»*. În: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1965, № 3, p. 10-12.

[530] *Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 11 от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»*. În: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1970, № 6, p. 41-47.

În alin. (1) art. 264 CP RM legiuitorul nu a recurs la formulările de genul „încălcarea din imprudență a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport” sau „încălcarea intenționată a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”. S. Brînza și V. Stati menționează: „Nu poate fi exclusă cu totul posibilitatea manifestării imprudenţei faţă de fapta prejudiciabilă, în contextul infracţiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM. Aceasta deoarece legiuitorul nu specifică în acest articol care formă a vinovăţiei trebuie să manifeste făptuitorul în raport cu fapta prejudiciabilă. Spre deosebire, de exemplu, de art. 213 CP RM, în care se specifică că regulile sau metodele de acordare a asistenţei medicale se încalcă din neglijenţă”.[531] S. Cernomoreț și D.M. Hortopan[532] au o părere apropiată.

În legea penală rusă avem o situație asemănătoare. În legătură cu aceasta A.P. Iațâna remarcă: „Legiuitorul a construit art. 264 din Codul penal al Federației Ruse[533] în așa mod încât acest articol nu oferă răspunsul la întrebarea privind forma vinovăției față de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[534] Unii doctrinari evită să caracterizeze plenar vinovăția în cazul infracțiunilor reunite sub denumirea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. De exemplu, în legătură cu infracțiunile prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, K.V. Pitulko și V.V. Koreakovțev menționează: „Latura subiectivă a infracțiunii se caracterizează prin atitudine imprudentă – încredere exagerată sau neglijență – față de urmările prejudiciabile”.[535]

Starea de lucruri prezentată mai sus ne determină să analizăm cu atenție problema conținutului vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În literatura de specialitate autohtonă s-au profilat două viziuni referitoare la conținutul vinovăției manifestate la săvârșirea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM:

---

[531] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 435. 1300 p.

[532] Cernomoreţ S., Hortopan D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.

[533] *Уголовный кодекс Российской Федерации*. În: Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 25.

[534] Яцына А.П. *Проблемы отграничения преступлений с двумя формами вины от сходных деяний*. Disponibil: https://nauchforum.ru/journal/stud/16/26139

[535] Питулько К.В., Коряковцев В.В. *Уголовное право. Особенная часть*. Санкт-Петербург: Питер, 2010, p. 122. 256 p.

1) aceste infracțiuni sunt săvârșite din imprudență. Viziunea dată este promovată de A. Borodac[536], T. Popovici[537], I. Țurcan[538], V. Budeci[539], A. Airapetean, D. Ioniță, S. Prodan și R. Popov[540];

2) în cazul infracțiunilor respective făptuitorul manifestă intenţie sau imprudenţă faţă de fapta prejudiciabilă şi doar imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile. Această viziune o susțin S. Brînza, V. Stati, N. Gordilă[541] [542], L. Gîrla, Iu. Tabarcea[543], Șt. Stamatin[544], S. Cernomoreț, D.M. Hortopan[545] și I. Șevcenco.[546]

Observăm că cea de-a doua viziune presupune oricare din următoarele două variante: a) imprudenţă atât faţă de fapta prejudiciabilă, cât şi faţă de urmările prejudiciabile; b) intenţie faţă de fapta prejudiciabilă şi imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile. În prima dintre aceste variante, forma de vinovăție faţă de fapta prejudiciabilă coincide cu forma de vinovăție faţă de urmările prejudiciabile. În cea de-a doua variantă, forma de vinovăție faţă de fapta prejudiciabilă diferă de forma de vinovăție faţă de urmările prejudiciabile.

Pot apărea dubii în legătură cu posibilitatea manifestării imprudenţei faţă de fapta prejudiciabilă prevăzută de art. 264 CP RM. Practica judiciară arată că aceste dubii nu sunt întemeiate. Spre exemplu, într-o speță în care s-a aplicat alin. (1) art. 264 CP RM este folosită sintagma: „inculpatul a acţionat cu neglijenţă”.[547] În altă speță se arată că „imprudenţa

---

[536] Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2004, p. 380. 622 p.; *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chişinău: ARC, 2003, p. 583. 836 p.

[537] Barbăneagră A., Berliba V., Gurschi C. et al. *Codul penal comentat şi adnotat*. Chişinău: Cartier, 2005, p. 444. 655 p.

[538] Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea specială*. Chişinău: Cartier, 2005, p. 514. 804 p.

[539] Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009, p. 589. 860 p.; Budeci V. Latura subiectivă a infracţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În: *Legea şi viaţa*, 2014, nr. 6, p. 28-33.

[540] Airapetean A., Ioniță D., Prodan S., Popov R. *Drept penal. Partea Specială: Note de curs. (Ciclul I)*. Chișinău, 2013. 350 p. Disponibil: http://www.usem.md/uploads//files/Note_de_curs_drept_ ciclul_1/041_-_054_-_Drept_penal__Partea_speciala_I,_II.pdf

[541] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 435. 1300 p.

[542] Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p. 739. 1192 p.

[543] Гырла Л.Г., Табарча Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010, p. 63-64. 592 p.

[544] *Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Часть* / Под ред. В. Бужора, В. Гуцуляка. Disponibil: https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-kommentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast

[545] Cernomoreţ S., Hortopan D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.

[546] Șevcenco I. Latura subiectivă și subiectul infracţiunii prevăzute la art. 264 Cod penal. În: *Perspectivele şi Problemele Integrării în Spaţiul European al Cercetării şi Educaţiei, conferinţă ştiinţifică internaţională (2018; Cahul). Vol. I*. Cahul: US Cahul, 2018, p. 204-213.

[547] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 05.06.2013. Dosarul nr. 1ra-612/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=164

manifestată la trafic de către inculpat a determinat încălcarea prevederilor din Regulamentul Circulaţiei Rutiere, care este în legătură cauzală directă cu accidentul rutier produs la 23.10.2011”.[548]

În teoria dreptului penal este susținută posibilitatea manifestării imprudenţei faţă de fapta de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. V.I. Neverov menționează: „De exemplu, conducătorul mijlocului de transport, care a manifestat lipsă de atenție, nu a observat un indicator rutier sau semnalul semaforului, fapt care a determinat producerea unui accident de circulație care s-a soldat cu urmări prejudiciabile. În cazul dat, subiectul comite fapta din imprudență și manifestă imprudență față de urmările survenite. Atunci însă când conducătorul mijlocului de transport traversează intenționat o intersecție, deși semaforul îi interzice aceasta, cauzându-se din imprudență anumite urmări prejudiciabile, vom fi în prezența așa numitei forme de vinovăție „intenționat-imprudente”.[549] M.V. Muhortova prezintă exemple care se referă la încălcarea cu încredere exagerată și, respectiv, din neglijență a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport: „De exemplu, conducătorul mijlocului de transport conștientizează că depășește viteza de circulație, își dă seama de pericolul producerii urmărilor prejudiciabile, însă acordă prioritate intereselor și dorințelor sale (de a reduce durata deplasării) și contează pe experiența, stagiul, reacția sa, sperând ușuratic să evite urmările prejudiciabile (încrederea exagerată). În același timp, nu este exclus ca regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie încălcate din neglijență. Să admitem că un șofer de cursă lungă a adormit la volan: sesizând starea de oboseală generală a organismului, acesta trebuia să se oprească pentru a dormi, prevăzând că organismul va reacționa astfel la surmenajul apărut”.[550] Acest punct de vedere infirmă opinia lui V.I. Borisov, conform căreia „regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport pot fi încălcate cu intenție directă sau din neglijență, fiind exclusă încrederea exagerată”.[551]

---

[548] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 06.11.2014. Dosarul nr. 4-1re-254/2014.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=540

[549] 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, 2007, p. 104. 243 p.

[550] Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016, p. 149. 260 p.

[551] *Кримінальне право України: Особлива частина* / За ред. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ: Юрінком Інтер, 2005, p. 318. 544 p.

Mai sus am menționat că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, forma de vinovăție față de fapta prejudiciabilă poate să nu coincidă cu forma de vinovăție față de urmările prejudiciabile.

În literatura de specialitate sunt exprimate voci în susținerea acestei posibilități. Astfel, N.S. Taganțev arată: „Varietatea cea mai simplă a faptelor infracționale este cea în care acțiunea sau inacțiunea săvârșită constituie expresia unei singure forme a vinovăției – intenție sau imprudență; însă, în viață pot întâlnite varietăți mai complexe, atunci când fapta infracțională constituie expresia a două sau mai multor intenții, a două sau mai multor imprudențe sau a intenției și a imprudenței”.[552] În viziunea lui E.S. Volobueva, „formele de vinovăție față de fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile pot fi aceleași, însă aceasta nu este valabil întotdeauna. Este posibilă situația când există intenție atât față de fapta prejudiciabilă, cât și față de urmările prejudiciabile, sau imprudență atât față de fapta prejudiciabilă, cât și față de urmările prejudiciabile, sau intenție față de fapta prejudiciabilă și imprudență față de urmările prejudiciabile”.[553] E.S. Iurova menționează: „Atitudinea psihică a făptuitorului față de acțiunea (inacțiunea) săvârșită și urmările survenite poate fi diferită”.[554] A.V. Ivancin are următoarea părere: „Pentru variantele-tip de infracțiuni poate fi formulată o regulă generală: o variantă-tip de infracțiune – o formă de vinovăție. Însă, ca excepție, este posibilă reunirea a două forme de vinovăție într-o singură variantă-tip de infracțiune”.[555] A.I. Korobeev afirmă: „Analiza practicii judiciare denotă că regulile de securitate a circulaţiei rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport sunt încălcate mai ales intenţionat, iar faţă de urmările acestor încălcări făptuitorul manifestă imprudenţă (concretizată în încredere exagerată sau neglijenţă)”.[556] Vorbind despre conținutul vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute de art. 286 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” din Codul penal al Ucrainei[557], V.I. Kasâniuk menționează că „fapta poate fi comisă cu intenție sau din imprudență. În ceea ce privește urmările prejudiciabile,

---

[552] Таганцев Н.С. *Русское уголовное право: Т. 1. Общая часть*. Москва: Наука, 1994, p. 261. 375 p.
[553] Волобуева Е.С. Преступления с двойной формой вины в российском уголовном праве. În: *Аллея науки*, 2018, Т. 1, № 9, p. 700-704.
[554] Юрова Е.С. Две формы вины в одном преступлении по уголовному праву РФ. În: *Студенческая наука: современные реалии. Материалы Международного студенческого научно-практической конференции. (Чебоксары, 27 апр. 2017 г.)*. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017, p. 222-223.
[555] Иванчин А.В. Вина и конструирование состава преступления. În: *Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки*, 2012, № 2, p. 102-105.
[556] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 135. 406 p.
[557] Кримінальний кодекс України. În: *Відомості Верховної Ради України*, 2001, № 25-26.

atitudinea psihică față de acestea poate fi doar imprudentă”.[558] Referitor la infracțiunile prevăzute de art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, I.Ia. Kozacenko menționează: „Latura subiectivă a acestei infracțiuni se caracterizează doar prin imprudență (încredere exagerată sau neglijență). [...] Aceasta nu exclude posibilitatea ca regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport să fie încălcate atât din imprudență, cât și intenționat”.[559] N.I. Pikurov arată: „Atitudinea psihică față de încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport este absorbită de vinovăție în sensul dreptului penal. În pofida acestui fapt, atitudinea dată nu-și pierde semnificația și, în anumite situații, are un impact direct asupra vinovăției în ansamblu”[560].

Analiza acestor opinii doctrinare ne ajută să identificăm două caracteristici ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care lasă o amprentă specifică asupra conținutului vinovăției celui care comite aceste infracțiuni.

Prima caracteristică presupune că 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. Despre intenția sau imprudența față de fapta prejudiciabilă și imprudența față de urmările prejudiciabile ale unor asemenea infracțiuni vorbesc N.A. Lopașenko[561], Iu.i. Pudovicikin[562], E.N. Zincenko[563], K.O. Nazarova[564], T.I. Domanova[565], A.P. Bohan[566] și M.V. Muhortova.[567]

---

[558] Касинюк В.І. Особливості вини в транспортних злочинах. În: *Основні напрями розвитку кримінального права та шляхи вдосконалення законодавства України про кримінальну відповідальність: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 11–12 жовт. 2012 р.* / редкол.: В.Я. Тацій (голов. ред.), В.І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2012, p. 313-315. 632 p.

[559] *Уголовное право. Особенная часть* / Отв. ред. И.Я. Козаченко, Г.П. Новоселов. Москва: Норма, 2008, p. 724. 1008 p.

[560] Пикуров Н.И. *Квалификация преступлений с бланкетными признаками состава*. Москва: РАП, 2009, p. 222. 288 p.

[561] Лопашенко Н.А. *Экологические преступления. Комментарий к главе 26 УК РФ*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, p. 95. 802 p.

[562] Пудовочкин Ю.Е. *Учение о составе преступления*. Москва: Юрлитинформ, 2009, p. 176. 248 p.

[563] Зинченко Э.Н. *Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности горных работ*. Киев; Донецк: Вища школа, 1979, p. 67. 146 p.

[564] Назарова К.О. К вопросу о преступлениях с двумя формами вины. În: *Bakı Universitetinin Xəbərləri: Sosial-siyasi elmlər seriyası*, 2007, № 1, p. 22-32.

[565] *Уголовное право: новые идеи* / Отв. ред. С.Г. Келина, А.В. Наумов. Москва: ИГП РАН, 1994, p. 77-78. 100 p.

A doua caracteristică a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care influențează conținutul vinovăției celui care comite aceste infracțiuni, este: în lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă ar trebui să atragă răspundere contravențională. Cu alte cuvinte, de felul său, încălcarea unor reguli, care sunt stabilite de norme din afara legislației penale, atrage nu răspundere penală, dar răspundere contravențională. Despre răspundere penală se poate vorbi numai atunci când încălcarea regulilor respective se soldează cu producerea unor urmări prejudiciabile.

În această privință, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM se deosebesc de infracțiunile prevăzute la art. 160, 162, 163 etc. din Codul penal. În cazul acestor din urmă infracțiuni, în lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă atrage răspundere în baza alineatului (1) din art. 160, 162, 163 etc. din Codul penal. În prezența urmărilor prejudiciabile prevăzute de alin. (3) art. 160, alin. (2) art. 162 și alin. (2) art. 163 CP RM, se poate afirma că infracțiunile respective au la temelie două infracțiuni – infracțiunea prevăzută de alineatul (1) din art. 160, 162, 163 etc. din Codul penal și infracțiunea prevăzută la art. 149 sau 157 CP RM.

În lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM ar trebui să atragă răspundere conform art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM. Astfel, se poate afirma că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM au la temelie nu două infracțiuni, dar o faptă contravențională (prevăzută de art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM) și o infracțiune (prevăzută de art. 149 sau 157 CP RM). Dacă nu ar exista art. 264 CP RM, atunci calificarea ar trebui făcută conform art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM și art. 149 sau 157 CP RM.

În doctrina penală sunt exprimate viziuni asemănătoare cu privire la specificul conținutului vinovăției celui care comite infracțiuni de genul celor prevăzute la art. 264 CP RM. De exemplu, A.I. Korobeev subliniază că „structura unor astfel de infracțiuni este a unui delict complex: o contravenție intenționată și o cauzare din imprudență a unor urmări prejudiciabile care conferă caracter infracțional acelei contravenții”.[568] N.A. Miroșnicenko arată că, în cazul infracțiunilor de genul celor prevăzute la art. 264 CP RM, „de felul său, fapta prejudiciabilă nu poate avea un caracter infracțional. Ea devine infracțională numai în cazul producerii unor urmări

[566] Бохан А.П. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ростов-на-Дону, 2002, p. 23. 28 p.
[567] Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016, p. 158. 260 p.
[568] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 79. 406 p.

prejudiciabile”.[569] A.A. Grebenkov vorbește despre „infracțiunile cu componență materială în care fapta (care, de felul său, nu este o faptă penală) este săvârșită intenționat, pe când față de urmările prejudiciabile este manifestată imprudență. Ca exemplu al unor astfel de infracțiuni poate fi numită încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a provocat decesul unei persoane”.[570] N.V. Miroșnicenko menționează că „construcția legislativă „încălcarea regulilor care a provocat, din imprudență, urmări grave” este nu altceva decât o unitate legală constituită dintr-o faptă contravențională cu componență formală și o infracțiune săvârșită din imprudență cu componență materială”.[571] A.I. Rarog raționează: „De exemplu, un conducător al unui mijloc de transport încalcă intenționat regulile de securitate a circulației, depășind viteza admisibilă. În acest caz, acel conducător al mijlocului de transport comite o contravenție intenționată. Dacă însă, în rezultatul depășirii vitezei admisibile, este lovit un pieton, provocându-se din imprudență vătămarea gravă a sănătății sale sau decesul său, atunci caracterul faptei se schimbă radical: din contravenție aceasta se transformă într-o infracțiune”.[572]

Deci, săvârșirea de către aceeași persoană (aceleași persoane), în același timp, a faptelor, prevăzute la art. 228, 235-242 sau 243[1] 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.

Conform alin. (1) art. 14 CCo RM, „contravenţia se săvârşeşte cu intenţie sau din imprudenţă”. De exemplu, în alin. (1) și (2) art. 189 CCo RM se menționează despre încălcarea intenționată a unor reguli. În art. 228, 235-242 sau 243[1] CCo RM nu este indicată forma de vinovăție față de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Rezultă că, în cazul faptelor prevăzute de art. 228, 235-242 sau 243[1] CCo RM, regulile respective pot fi încălcate cu intenție sau din imprudență.

Interpretând alin. (2) art. 14 CCo RM, concluzionăm că o contravenție cu componență formală se consideră săvârşită cu intenţie dacă persoana care a săvârşit-o *îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale* și dorea să o săvârșească. Interpretând alin. (3) art. 14 CCo RM, conchidem că o contravenţie cu componență formală se consideră

---

[569] Мирошниченко Н.А. Вина в сложных составах преступлений. În: *Правове життя сучасної України. Матеріали Міжнародной наукової конференції (м. Одеса, 16-17 травня 2013 р.). Т. 2*. Одеса: Фенікс, 2013, p. 263-265.

[570] Байбарин А.А., Гребеньков А.А., Шевелева С.В.*Уголовное право России. Общая часть* / Отв. ред. А.А. Гребеньков. Курск: ЮЗГУ, 2013, p. 129. 429 p.

[571] Мирошниченко Н.В. Субъективная сторона преступлений, связанных с нарушением специальных правил безопасности. În: *Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата*, 2012, № 2, p. 108-112.

[572] Грачев Ю.В., Ермакова Л.Д., Есаков Г.А. и др. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации* / Под ред. А.И. Рарога. Москва: Проспект, 2014, p. 37. 960 p.

săvârşită din imprudenţă dacă persoana care a săvârşit-o fie *îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale,* fie *nu-şi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acesteia*, și, în același timp, nu dorea să săvârșească acea acțiune sau inacțiune. Totodată, în art. 18 CP RM la caracterizarea imprudenței în cazul unei infracțiuni, se folosesc, printre altele, formulările „îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale și „nu îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale". Aceste formulări confirmă legătura dintre intenția sau imprudența față de faptele prevăzute de art. 228, 235-242 sau 243[1] CCo RM (și implicit – intenția sau imprudența față de fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM) și imprudența față de infracțiunile prevăzute la art. 149 sau 157 CP RM (și implicit – imprudența față de urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM).

Concluzia este că, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, conținutul vinovăției include intenția sau imprudența față de fapta prejudiciabilă și doar imprudența față de urmările prejudiciabile.

Cele afirmate de noi mai sus nu trebuie să ducă spre ideea că art. 19 CP RM caracterizează conținutul vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Anume o astfel de idee o promovează P.S. Daghel și D.P. Kotov.[573] Articolul 19 CP RM, care se referă la infracţiunea săvârşită cu două forme de vinovăţie, prevede: „Dacă, drept rezultat al săvârşirii cu intenţie a infracţiunii, se produc urmări mai grave care, conform legii, atrag înăsprirea pedepsei penale şi care nu erau cuprinse de intenţia făptuitorului, răspunderea penală pentru atare urmări survine numai dacă persoana a prevăzut urmările prejudiciabile, dar considera în mod uşuratic că ele vor putea fi evitate sau dacă persoana nu a prevăzut posibilitatea survenirii acestor urmări, deşi trebuia şi putea să le prevadă. În consecinţă, infracţiunea se consideră intenţionată".

Conținutul acestui articol diferă, de exemplu, de conținutul art. 25 „Îmbinarea intenției și imprudenței la săvârșirea unei infracțiuni (vinovăția complexă)" din Codul penal al Republicii Belarus: „Vinovăția complexă se caracterizează prin săvârșirea intenționată a infracțiunii și prin imprudență față de urmările cauzate de această infracțiune, de care legea penală leagă agravarea răspunderii penale".[574] Caracteristicile vinovăției manifestate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM corespund parțial condițiilor stabilite în art. 25 din Codul penal al Republicii Belarus, dar diferă esențial de condițiile prevăzute de art. 19 CP RM.

Cel mai grăitor exemplu de infracţiune săvârşită cu două forme de vinovăţie este infracțiunea prevăzută la alin. (4) art. 151 CP RM. S. Brînza și V. Stati arată că „din punctul de

---

[573] Дагель П.С. Котов Д.П.*Субъективная сторона преступления и ее установление*. Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1974, p. 162-169. 243 p.

[574] *Уголовный кодекс Республики Беларусь*. În: Ведамасці Нацыянальнага сходу Рэспублікі Беларусь, 1999, № 24.

vedere al laturii obiective, fapta infracţională specificată la alin. (4) art. 151 CP RM cuprinde vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (urmările prejudiciabile primare), care, la rândul său, a implicat producerea unor urmări prejudiciabile şi mai grave – decesul victimei (urmările prejudiciabile secundare). [...] În planul laturii subiective, infracțiunea specificată la alin. (4) art. 151 CP RM se caracterizează prin intenţie faţă de urmările prejudiciabile primare şi prin imprudenţă faţă de urmările prejudiciabile secundare”.[575]

Se poate afirma că infracțiunea prevăzută alin. (4) art. 151 CP RM are la temelie două infracțiuni materiale – infracțiunea prevăzută la alin. (1) sau (2) art. 151 CP RM și infracțiunea prevăzută la art. 149 CP RM. Infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM au la temelie nu două infracțiuni materiale, dar o faptă contravențională formală și o infracțiune materială. În afară de aceasta, art. 19 CP RM cere ca faţă de urmările prejudiciabile primare să fie manifestată intenție. În cazul faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM poate fi manifestată nu doar intenție, ci și imprudență. Aceste deosebiri arată că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM nu se încadrează în tiparul prevăzut de art. 19 CP RM.

Nu susținem părerea lui D.A. Hartahai[576] și K.O. Nazarova[577] că în acest tipar se încadrează infracțiunile care au la temelie o infracțiune formală (față de care se manifestă intenție) și o infracțiune materială (față de care se manifestă imprudență). Infracțiunile de acest tip sunt prevăzute la art. 214, alin. (2) art. 214^1, lit. b) alin. (2) şi la lit. c) alin. (3) art. 216, art. 225, alin. (2) art. 264^1, art. 268, 270, 271 și 363 CP RM. Aceste infracțiuni îndeplinesc doar cerința referitoare la latura subiectivă, care este prevăzută de art. 19 CP RM – manifestarea intenției urmată de manifestarea imprudenței. Cerința referitoare la latura obiectivă (două urmări prejudiciabile aflate în legătură cauzală) nu este îndeplinită de infracțiunile de acest tip.

Există o asemănare dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM și unele dintre infracțiunile prevăzute la art. 214, alin. (2) art. 214^1, lit. b) alin. (2) şi la lit. c) alin. (3) art. 216, art. 225, alin. (2) art. 264^1, art. 268, 270, 271 și 363 CP RM. Asemănarea dată constă în aceea că: a) fapta prejudiciabilă din structura acestor infracțiuni presupune încălcarea anumitor reguli; b) aceste infracțiuni au la temelie o faptă cu componență formală și o altă faptă cu componență materială. Trebuie luate în calcul și deosebirile dintre infracțiunile comparate: 1) infracțiunile prevăzute la art. 214, alin. (2) art. 214^1, lit. b) alin. (2) şi la lit. c) alin. (3) art. 216, art. 225, alin. (2) art. 264^1, art. 268, 270, 271 și 363 CP RM au la temelie două infracțiuni; infracțiunile

[575] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 378, 379. 1328 p.
[576] Хартахай Д.А. Две формы вины в одном преступлении по уголовному праву РФ. În: *Вестник Самарской гуманитарной академии*. Серия: Право, № 2, 2007, p. 103-106.
[577] Назарова К.О. К вопросу о преступлениях с двумя формами вины. În: *Bakı Universitetinin Xəbərləri: Sosial-siyasi elmlər seriyası*, 2007, № 1, p. 22-32.

prevăzute la art. 264 CP RM au la temelie o faptă contravențională și o infracțiune; 2) infracțiunile prevăzute la art. 214, alin. (2) art. 214[1], lit. b) alin. (2) şi la lit. c) alin. (3) art. 216, art. 225, alin. (2) art. 264[1], art. 268, 270, 271 și 363 CP RM presupun manifestarea doar a intenției față de fapta prejudiciabilă; infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM presupun manifestarea intenției sau a imprudenței față de fapta prejudiciabilă.

Conform art. 19 CP RM, infracţiunea, săvârşită cu două forme de vinovăţie, „se consideră intenţionată". Această concluzie este determinată de aceea că făptuitorul manifestă intenție față de urmările primare. Așa cum intenția este comparativ mai gravă decât imprudența, este firesc ca, în ansamblu, infracţiunea, săvârşită cu două forme de vinovăţie, să fie considerată infracțiune intenționată.

Este justă părerea lui S.V. Tarasov că „infracțiunile în domeniul transporturilor, considerate de legiuitor infracțiuni materiale, nu se raportează la infracțiunile săvârșite cu două forme de vinovăție. Astfel de infracțiuni ar trebui considerate săvârșite din imprudență, deoarece rolul decisiv în determinarea formei de vinovăție aparține atitudinii psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile".[578] Viziuni similare au A.A. Muzâka[579] și V.I. Kasâniuk[580].[581] A.O. Danilevski menționează: „Urmările prejudiciabile reprezintă factorul „criminalizator" pentru infracțiunile prevăzute la art. 286 din Codul penal al Ucrainei, iar atitudinea făptuitorului față de aceste urmări poate fi doar imprudentă. Rezultă că, în ansamblu, infracțiunile prevăzute la art. 286 din Codul penal al Ucrainei, trebuie considerate săvârșite din imprudență".[582]

În ce privește infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, acestea includ o singură urmare prejudiciabilă, față de care făptuitorul manifestă imprudență. Este de la sine înțeles că, în esență, infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență. Dacă ele ar fi considerate în esență infracțiuni intenționate, atunci gradul de pericol social al acestor infracțiuni ar fi redus la gradul de pericol social al faptelor prevăzute de art. 228, 235-242 sau 243[1] CCo RM. Aceasta ar fi incorect, întrucât urmările prejudiciabile prevăzute de

---

[578] Тарасов С.В. Проблемы определения формы вины в транспортных преступлениях. În: *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2014, № 9, Ч. II, p. 164-167.

[579] *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України* / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. Київ: Юридична думка, 2010, p. 88. 1288 p.

[580] *Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар* / За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ: Ін Юре, 2003, p. 856. 1196 p.

[581] *Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар. Т. 2: Особлива частина* / За заг. ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. Харків: Право, 2013, p. 560. 1040 p.

[582] Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. În: *Правовий часопис Донбасу*, 2018, № 2, p. 142-149.

art. 149 și 157 CP RM reprezintă factorul „criminalizator” pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

Considerarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM ca fiind infracțiuni săvârșite în esență din imprudență contează sub aspectul posibilității aplicării lit. b) alin. (5) art. 34, alin. (2) art. 72, alin. (1) art. 90, alin. (7) art. 90^1, lit. b) sau c) alin. (8) art. 91 CP RM. Condiția aplicării acestor norme din partea generală a Codului penal este săvârșirea infracțiunii din imprudență.

Manifestarea imprudenței față de urmările prejudiciabile permite deosebirea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM de unele infracțiuni intenționate. N.V. Leass raționează: „Poate oare vinovăția persoanei, care a comis infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, să se exprime în intenție directă sau indirectă? Această infracțiune ar putea fi considerată intenționată numai cu condiția că făptuitorul a încălcat conștient regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, a prevăzut una dintre urmările prejudiciabile ale infracțiunii respective, a dorit sau a admis conștient survenirea acestor urmări. Însă, cu un astfel de vector al intenției, obiectul juridic principal al infracțiunii ar fi nu siguranța traficului, ci viața sau sănătatea persoanei. În acest caz cele comise depășesc cadrul unei infracțiuni săvârșite în domeniul transporturilor și se transformă într-o infracțiune intenționată care presupune utilizarea unui mijloc de transport ca instrument de săvârșire a infracțiunii”.[583]

S. Brînza și V. Stati sunt de părerea că „dacă vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii a fost provocată intenţionat, atunci se va aplica nu alin. (1) art. 264 CP RM, dar art. 152 CP RM.[584] Suntem de acord cu această idee. Dacă vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii a fost provocată intenţionat, atunci se va aplica nu lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM, dar art. 151 CP RM. Dacă decesul a fost provocat intenţionat, atunci se va aplica nu lit. b) alin. (3) sau alin. (5) art. 264 CP RM, dar art. 145 CP RM. Din aceasta rezultă importanța deosebirii imprudenței de intenție în cazul stabilirii atitudinii psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile.

Problema delimitării intenției indirecte de încrederea exagerată face dificilă această sarcină. S.N. Radcenko și V.P. Alehin afirmă: „Limita încrederii exagerate, adiacentă intenției

[583] Лясс Н.В. Субъективная сторона преступлений на автотранспорте. În: *Правоведение*, 1972, № 3, p. 109-112.
[584] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 435. 1300 p.

indirecte, este atât de vagă încât stabilirea ei depinde în cea mai mare parte de opinia celui care are în competență cauza respectivă”.[585]

Interpretarea art. 18 și 264 CP RM arată că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM se consideră săvârșite cu încredere exagerată dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, le-a săvârşit dându-și seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, a prevăzut producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane, dar a considerat în mod uşuratic că aceste urmări vor putea fi evitate. Va fi aplicat art. 145, 151 sau 152 CP RM dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, a prevăzut producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane, și a admis, în mod conştient, survenirea acestor urmări.

În mod evident, considerarea în mod uşuratic că producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane va putea fi evitată (caracteristică pentru încrederea exagerată) se deosebește de admiterea, în mod conştient, a survenirii acestor urmări (caracteristică pentru intenția indirectă). A. Șavga menționează: „Factorul volitiv al încrederii exagerate reprezintă eforturile pe care le depune făptuitorul pentru a nu admite survenirea urmărilor prejudiciabile, adică atitudinea negativă față de ele. În acest caz lipsește atât dorința, cât și admiterea conștientă a urmărilor prejudiciabile. Conștiința și voința făptuitorului sunt orientate spre preîntâmpinarea urmărilor prejudiciabile”.[586] În cazul intenției indirecte persoana, care conduce mijlocul de transport, are o atitudine pozitivă față de producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane. Ea nu depune niciun efort pentru a preîntâmpina producerea unor asemenea urmări. În cazul încrederii exagerate asemenea eforturi sunt depuse, din care cauză nu poate fi considerată pozitivă atitudinea persoanei, care conduce mijlocul de transport, față de producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane.

Însă, încrederea exagerată se deosebește de intenția indirectă nu numai prin aspectul volitiv al vinovăției. Deosebirea dintre ele se referă și la aspectul intelectiv al vinovăției. Atât în cazul încrederii exagerate, cât și în cazul intenției indirecte persoana, care conduce mijlocul de

---

[585] Радченко С.Н. Алехин В.П. К вопросу о видах неосторожности в российском уголовном праве. În: *Наука, образование, общество: тенденции и перспективы развития: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 18 июня 2017 г.). Т. 2*. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017, p. 316-327.
[586] Botnaru S., Șavga A., Grama M. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 209-210. 624 p.

transport, prevede producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane. V.V. Nikulin afirmă: „În cazul încrederii exagerate, este vorba nu de prevederea posibilității reale de survenire a urmărilor prejudiciabile, ca în cazul intenției indirecte, ci de prevederea posibilității abstracte sau a probabilității survenirii unor asemenea urmări”.[587] Vorbind despre încrederea exagerată, V.A. Bugaev și S.A. Dereveankina arată: „Făptuitorul prevede nu posibilitatea reală, ci teoretică (abstractă) de survenire a urmărilor prejudiciabile. El își dă seama că este mică probabilitatea că acțiunea sau inacțiunea lui să cauzeze producerea unor astfel de urmări. În același timp, el speră că norocul, dexteritatea, cunoștințele, forța și o anumită ambianță (de exemplu, absența oamenilor pe carosabil) vor contribui la prevenirea survenirii urmărilor prejudiciabile”.[588] Contarea doar pe noroc (hazard) ar însemna că făptuitorul admite, în mod conştient, survenirea urmărilor prejudiciabile. O asemenea circumstanță de prevenire a survenirii urmărilor prejudiciabile nu poate fi reală. Ea are un caracter abstract.

Deosebirea neglijenței de încrederea exagerată are importanță nu pentru delimitarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM de unele infracțiuni adiacente, dar pentru individualizarea pedepsei pentru infracțiunile date. Este cunoscut că încrederea exagerată este comparativ mai periculoasă sub aspect social decât neglijența.

Interpretarea art. 18 și 264 CP RM arată că infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM se consideră săvârșite din neglijență dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, le-a săvârşit fără a-și da seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, fără a prevedea producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane, deși trebuia și putea să o prevadă. În cazul încrederii exagerate persoana, care conduce mijlocul de transport, își seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, și prevede producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane. Prin aceasta încrederea exagerată se deosebește de neglijență. V.I. Șian caracterizează astfel deosebirea dată: „În cazul încrederii exagerate făptuitorul prevede posibilitatea abstractă de producere a urmărilor prejudiciabile și, datorită acestui fapt, conștientizează pericolul potențial al faptei sale. În cazul neglijenței, făptuitorul nu

[587] Никулин В.В. Характеристика вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (вопросы теории и квалификации деяния). În: *Теория и практика общественного развития*, 2005, № 2, p. 81-88.

[588] Бугаев В.А., Деревянкина С.А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2018, Т. 4, № 2, p. 125-130.

prevede deloc posibilitatea producerii urmărilor prejudiciabile și, ca urmare, nu conștientizează nici măcar pericolul potențial al variantei de conduite pe care a ales-o”.[589]

Încrederea exagerată și neglijența se deosebesc și după aspectul volitiv. La caracterizarea neglijenței în art. 18 CP RM legiuitorul folosește sintagma „deşi trebuia şi putea să le prevadă”. Aceasta înseamnă că persoana, care conduce mijlocul de transport, are posibilitatea reală să prevadă producerea vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane. Însă, necătând la aceasta, persoana dată nu depune eforturi pentru a o prevedea. „În cazul încrederii exagerate eforturile depuse de persoana, care conduce mijlocul de transport, au ca efect prevederea producerii vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori a decesului unei sau mai multor persoane”.[590]

Analiza vinovăției, manifestate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, va continua cu examinarea problemelor legate de cazul fortuit și starea de extremă necesitate în contextul acestor infracțiuni.

În una din speţele din practica judiciară apărătorul face afirmația: „Inculpatul nu este vinovat în comiterea accidentului rutier, deoarece el nu putea şi nici nu avea posibilitatea să evite accidentul, dat fiind faptul că victima fiind în stare de ebrietate, din neatenţie, s-a lovit de colţul din spate al caroseriei”.[591] Această afirmație lasă să se înțeleagă că art. 264 CP RM se aplică nu în orice caz de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudenţă o vătămare medie sau gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii, ori decesul unei sau mai multor persoane.

Din art. 20 CP RM, raportat la art. 264 CP RM, rezultă că fapta este săvârşită fără vinovăţie și se consideră caz fortuit, dacă persoana, care conduce mijlocul de transport, nu-și dă seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu prevede posibilitatea survenirii vătămării medii sau grave a integrităţii corporale sau a sănătăţii, ori a decesului unei sau mai multor persoane, şi, conform circumstanţelor cauzei, nici nu trebuia sau nu putea să prevadă survenirea acestor urmări prejudiciabile.

Tragerea la răspundere penală pentru fapta săvârşită fără vinovăţie ar avea ca efect incriminarea obiectivă și ar veni în contradicție cu principiul caracterului personal al răspunderii

---

[589] Шиян В.И. *Уголовное право*. Москва: МГИУ, 2008, p. 111. 248 p.

[590] 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.

[591] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 25.09.2013. Dosarul nr. 1ra-842/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=641

penale. Astfel, art. 6 CP RM prevede: „(1) Persoana este supusă răspunderii penale şi pedepsei penale numai pentru fapte săvârşite cu vinovăţie. (2) Răspunderii penale şi pedepsei penale este supusă numai persoana care a săvârşit cu intenţie sau din imprudenţă o faptă prevăzută de legea penală”.

T.R. Hubiev menționează: „Săvârşirea unei fapte fără vinovăţie are aspectul exterior al unei infracțiuni, însă, spre deosebire de imprudență, presupune lipsa de vinovăție”.[592] Cu alte cuvinte, în cazul săvârşirii unei fapte fără vinovăţie, pot fi prezente toate semnele constitutive ale infracțiunii, mai puțin – vinovăția ca semn al laturii subiective a infracțiunii. Imputarea unei fapte săvârșite fără vinovăţie ar fi o sfidare a dispoziției art. 16 CP RM, conform căruia „gradul prejudiciabil al infracţiunii se determină conform semnelor ce caracterizează elementele infracţiunii: obiectul, latura obiectivă, subiectul şi latura subiectivă”. În lipsa laturii subiective a infracțiunii nu este posibil să se determine gradul prejudiciabil al unei infracţiuni.

Textul „nu îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deşi trebuia şi putea să le prevadă” din art. 18 CP RM caracterizează neglijența ca tip al imprudenței. În art. 20 CP RM la caracterizarea faptei săvârşite fără vinovăţie se folosește sintagma „nici nu trebuia sau nu putea să le prevadă”. Se poate observa că lipsa sau prezența obligativității și posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile reprezintă diferența specifică ce permite deosebirea neglijenței de fapta săvârşită fără vinovăţie.

A.A. Apalkova, A.I. Bukreeva și R.F. Șahbazov arată că „în infracțiunile cu componență formală, cazul fortuit presupune lipsa conștientizării de către făptuitor a caracterului prejudiciabil al acțiunii (inacțiunii) sale; în infracțiunile cu componență materială, cazul fortuit presupune presupune că cel care comite fapta prejudiciabilă nu poate și nu trebuie să prevadă posibilitatea survenirii unor urmări prejudiciabile”.[593] I.V. Kopeikina are o părere asemănătoare.[594]

Cu alte cuvinte, în cazul infracțiunilor cu componență formală, prezența obligativității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârşită fără

---

[592] Хубиев Т.Р. Невиновное причинение вреда. În: *Наука и инновации XXI века: материалы III Всероссийской конференции молодых ученых (г. Сургут, 1-2 декабря 2016 г.). Т. III.* Сургут: ИЦ СурГУ, 2016, p. 218-220. 395 p.

[593] Апалькова А.А., Букреева А.И., Шахбазов Р.Ф. Проблемы разграничения неосторожной формы вины от косвенного умысла и казуса: в контексте недопустимости объективного вменения. În: *Актуальные проблемы развития хозяйствующих субъектов, территорий и систем регионального и муниципального управления. Материалы XIII международной научно-практической конференции* / Под ред. Ю.В. Вертаковой. 2018, Вып. 2, p. 13-16.

[594] Копейкина И.В. *Казус в уголовном праве*. Disponibil: https://forum-nauka.ru/_7_11__iyul_2017/

vinovăţie. În cazul infracțiunilor cu componență materială, prezența obligativității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârşită fără vinovăţie. În cazul neglijenței sunt prezente ambele aceste criterii. Despre aceasta ne vorbește conjuncția „și" din sintagma „deşi trebuia şi putea să le prevadă" din art. 18 CP RM.

Conjuncția „sau" din sintagma „nici nu trebuia sau nu putea să le prevadă" din art. 20 CP RM arată că, în cazul faptei săvârşite fără vinovăţie, lipsește fie criteriul obiectiv al neglijenței, fie criteriul subiectiv al neglijenței, fie ambele aceste criterii.

Nu întotdeauna în practica judiciară se acordă o atenție cuvenită criteriului subiectiv al neglijenței manifestate în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Ca exemplu în acest sens poate fi prezentată argumentarea superficială dintr-o speță: „Instanţa de apel a reţinut că nu poate fi preluată versiunea că lipseşte latura subiectivă a infracţiunii prevăzută de lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM de vreme ce s-a stabilit că la data, ora şi locul tamponării pietonului, inculpatul se deplasa cu viteză excesivă".[595] Astfel, accentul s-a pus doar pe viteza excesivă de deplasare a mijlocului de transport, fiind trecută cu tăcerea posibilitatea făptuitorului de a descoperi pericolul pentru siguranţa traficului.

Din argumentele instanței de recurs prezentate în următoarele spețe rezultă că, în situația rutieră care a precedat accidentul rutier, s-a stabilit că făptuitorul trebuia să descopere pericolul pentru siguranța traficului, însă instanța de recurs nu a determinat posibilitatea făptuitorului să descopere pericolul respectiv: „Susţinerile părţii apărării că în cazul respectiv ar fi avut loc un caz prevăzut de art. 20 CP RM, adică un caz fortuit, nu poate fi reţinut ca relevant. Or, dacă de contrapus faptul, că victima traversa strada într-un loc neadmis în timp ce transportul din ambele părţi staţiona în rânduri în aşteptarea includerii culorii verzi a semaforului, şi faptul că anume în acest timp V.S. se deplasa cu o viteză mai mare de 60 km/h spre semafor, trecând şi pe banda de sens opus pentru a se reîncolona pe banda de mişcare a automobilului său, se poate de conchis, că impactul a fost provocat nu de fapta victimei, dar de fapta lui V.S. [...] Conducând automobilul – mijloc de pericol sporit pentru securitatea persoanei – în localitate, pe porţiunea în care se aflau opriri pentru transport, unde aglomeraţia transportului la acel moment era mare, V.S. – care de altfel era agent rutier – era obligat să urmeze cu stricteţe prevederile lit. a) alin. 1)

[595] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 28.10.2014. Dosarul nr. 1ra-1367/2014.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3205

pct. 47 al RCR[596], prin care se impun restricţii la viteza de deplasare în localitate – nu mai mare de 60 km/h, ale subpct. 3) pct. 42 al RCR, prin care se impune că pe drumurile cu circulaţie în dublu sens, care are cel puţin două benzi într-o direcţie, este interzisă întrarea pe partea carosabilă destinată circulaţiei în sens opus, ale subpct. 1) pct. 45 al RCR, care impune că conducătorul de vehicul trebuie să conducă în conformitate cu limita de viteză stabilită, ţinând permanent seama de starea psihologică ce influenţează atenţia şi reacţia; dexteritatea în conducere, ce i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase; condiţiile rutiere; situaţia rutieră, iar în cazul în care în limita vizibilităţii apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranţa traficului. Astfel, se confirmă obiectiv că prevederile enunţate au fost neglijate de către V.S. şi că anume aceasta a dus la accidentarea și decesul lui O.P. Unele divergenţe din declarațiile martorilor, la care face referinţă inculpatul şi avocatul său, nu pot avea relevanţă pentru a deduce oportunitatea achitării lui V.S. În esenţa lor, probele enunţate mai sus demonstrează că acesta a comis încălcări, că se mişca cu viteză sporită și că impactul s-a produs pe banda de mişcare în sens opus a lui V.S. Adică se confirmă vinovăţia lui V.S."[597]; „Inculpatul este acuzat că, efectuând manevra de întoarcere a automobilului în mijlocul carosabilului, a încălcat prevederile pct. 39 al RCR, care prescriu că înaintea schimbării direcţiei de mers conducătorul vehiculului trebuie să se asigure că această manevră va fi executată în siguranţă şi nu va crea obstacole pentru ceilalţi participanţi la trafic. În consecinţă, a avut loc tamponarea cu motocicleta condusă de C.V., soldată cu decesul acestuia. În procesul aprecierii probelor şi circumstanţelor cauzei, instanţa urma să coroboreze aceste împrejurări inclusiv cu: a) declaraţiile martorilor V.S., O.L., C.D. şi S.A. că automobilul inculpatului, înaintea impactului cu motocicleta, staţiona în mijlocul carosabilului, perpendicular, de-a curmezişul drumului, iar după producerea accidentului inculpatul a schimbat îndată poziţia automobilului, revenind pe partea iniţială de deplasare, cât şi declaraţiile inculpatului că atunci când o mare parte din automobilul său se afla pe banda din direcţia opusă faţă de motociclist, a auzit un sunet puternic de motocicletă şi a văzut că din partea semaforului, adică din stânga, se deplasa spre el o motocicletă cu o viteză foarte mare; atunci a conchis că nu are sens să continue manevra şi a stopat automobilul, a auzit scrâşnetul frânei, motocicleta a căzut şi se rotea, după care a urmat lovitura; apoi el s-a deplasat cu automobilul înapoi. Or, staţionarea automobilului în mijlocul carosabilului, în poziţie perpendiculară, de-a curmezişul drumului, denotă, în mod rezonabil, o perturbare evidentă a traficul rutier, o neasigurare de către conducător că manevra de

[596] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
[597] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 09.04.2014. Dosarul nr. 1ra-697/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2129

întoarcere a mijlocului de transport va fi executată în siguranţă şi nu va crea obstacole pentru ceilalţi participanţi la trafic; b) constatările din rapoartele expertizelor judiciare nr. 0054 din 09.04.2014 şi nr. 1379 din 08.08.2014, care la fel confirmă circumstanţele enunţate supra”.[598]

În speţele sus-menţionate a fost stabilită prezenţa criteriului obiectiv al neglijenţei, lipsind orice argumente cu privire la prezenţa criteriului subiectiv al neglijenţei. În aceste condiţii trebuia să opereze art. 20 CP RM, nu art. 18 CP RM. S. Brînza și V. Stati menționează că „la examinarea probelor privind prezenţa sau absenţa posibilităţii tehnice a conducătorului mijlocului de transport de a evita producerea accidentului rutier pe timp de noapte, pe sectoarele de drum neiluminate sau în condiţii de vizibilitate redusă trebuie de reieşit din următoarele: în conformitate cu lit. a) subpct. (1) pct. 45 al RCR, conducătorul mijlocului de transport trebuie să-l conducă în conformitate cu limita de viteză stabilită, ţinând permanent seama de dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase”.[599] În practica judiciară, se pune accentul doar pe sintagma „dexteritatea în conducere” din norma dată, fiind neglijată sintagma nu mai puțin importantă din lit. a) subpct. (1) pct. 45 al RCR – „care i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase”. Dacă nivelul de dexteritate nu-i permite făptuitorului să prevadă situaţiile periculoase, rezultă că lipsește criteriul subiectiv al neglijenței și că este incident art. 20 CP RM.

L.Iu. Aksenova remarcă just: „În literatura științifică nu există o definiție clară și precisă a noțiunii „posibilitate tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier”. Cu toate acestea, cei mai mulți oameni de știință sunt de acord că posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier este condiționată de o serie de condiții (circumstanțe) care urmează să fie stabilite în fiecare caz concret: momentul apariției pericolului pentru trafic (pericolul se consideră incident numai în momentul în care conducătorul mijlocului de transport obține posibilitatea obiectivă de a-l detecta); situația rutieră care precede accidentul (ordinea stabilită de circulație pe segmentul de drum respectiv, numărul de benzi pentru fiecare direcție, prezența benzii de separare, suprafața drumului și starea acesteia, caracteristicile acostamentelor, șanțurilor și altor elemente ale drumului adiacente carosabilului, localizarea opririlor, a indicatoarelor rutiere, a trecerilor pentru pietoni, a modului de reglare a circulației pe segmentul respectiv de drum); faptul dacă conducătorul mijlocului de transport a ales viteza de deplasare

[598] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 20.06.2017. Dosarul nr. 1ra-930/2017.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9047

[599] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 436. 1300 p.

care îi oferă posibilitatea de a monitoriza constant mișcarea vehiculului (în cazul în care accidentul a avut loc pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă)”.[600]

Condițiile (circumstanțele), ce condiționează posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier, au fost stabilite în spețele următoare: „Colegiul penal conchide că instanţa de apel a acceptat corect în calitate de probe schema accidentului rutier şi certificatul privind producerea accidentului rutier, deoarece anume ele constată situaţia de fapt şi circumstanţele producerii lui. Prin certificatul de verificare a stării tehnice a automobilului de model „Daewoo Nexia” au fost stabilite şi fixate rezultatele accidentului rutier, specifice tamponării pietonului. Instanţa de apel şi-a bazat concluziile corect şi pe raportul de expertiză în comisie nr. 509 din 23.01.2013, deoarece în conformitate cu prevederile art. 146 din Codul procedură penală, expertiza în comisie este acea cu un grad sporit de complexitate, la efectuarea căreia participă câţiva experţi de aceeaşi specialitate sau de specialități diferite, care au o experienţă mai vastă şi care au stabilit motivul decesului lui P.V. Colegiul penal consideră admisibil şi justificat argumentul instanţei de apel, precum că potrivit raportului de expertiză auto-tehnică nr. 1079 din 30.05.2011, a condiţiilor climaterice şi a vitezei de 30 km/h, mărimea spaţiului de oprire a automobilului „Daewoo Nexia” era de 18-21 m. Astfel, dacă automobilul de model „Daewoo Nexia” se mişca cu lumina de fază lungă aprinsă, atunci în momentul când conducătorul a observat pietonul aflat pe partea carosabilă, acesta dispunea de posibilitatea tehnică de a preveni tamponarea prin frânare. Dacă însă automobilul se mişca cu lumina de fază scurtă aprinsă, atunci, în dependenţă de starea concretă a părţii carosabile, putea să dispună sau să nu dispună de posibilitatea tehnică de a preveni tamponarea pietonului prin frânare. Instanţa de recurs constată că instanţa de apel a conchis corect că inculpatul, ţinând cont de condiţiile climaterice în care se deplasa, şi anume era întuneric şi lapoviţă, iar maşinile care îi veneau în întâmpinare nu-i permiteau să se deplaseze cu faza lungă, urma să reducă viteza sau chiar să oprească în cazul în care în limita vizibilităţii apăreau obstacole care puteau fi observate pentru a nu pune în pericol siguranţa traficului”[601]; „Referitor la argumentele părţii apărării, precum că concluzia raportului de expertiză autotehnică nr. 34/12/l-R-3388 din 23.06.2016 urmează a fi luată drept una veridică, deoarece potrivit acestuia s-a constatat că viteza de deplasare a automobilului de model „VW Transporter” pe partea carosabilă a drumului corespunde vitezei până la frânare de 53 km/h: distanţa necesară de oprire în siguranţă a automobilului sus-nominalizat în condiţiile comiterii accidentului rutier pentru viteza de 53 km/h este de 35 m.

---

[600] Аксенова Л.Ю. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях. În: *Вестник Омской юридической академии*, 2016, № 1, p. 71-77.

[601] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 30.10.2013. Dosarul nr. 1ra-939/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=822

Distanţa automobilului de la locul impactului în momentul când pietonul a apărut ca obstacol din spatele indicatorului 4.2.2, precum şi al indicatoarelor de informare suplimentară 6.24.1 amplasate în spatele a câtorva cauciucuri aflate la începutul pistei de separare a fluxului de transport, putea fi în limitele de 15-25 metri. Conform datelor iniţiale prezentate (pietonul a parcurs în câmpul de vizibilitate a conducătorului mijlocului de transport distanţa de 4,2 metri de la marginea dreaptă a carosabilului cu tempoul de deplasare „fugă liniştită" de 8,9-9,6 km/h, cât şi „fugă rapidă" de 12,7-14,3 km/h), distanţa automobilului de model „VW Transporter" de la locul tamponării în momentul ieşirii pietonului de după indicatorul 4.2.2, precum şi după indicatorului 6.24.1, de 15-25 metri, este mai mică decât spaţiul necesar de oprire în siguranţă a acestui automobil în condiţiile accidentului rutier, de 35 m. De unde rezultă că D.V., conducătorul mijlocului de transport, nu dispunea de posibilitatea tehnică de evitare a tamponării pietonului C.Z., folosind frânarea. Colegiul penal menţionează că, luând în considerare prevederile pct. 45 al RCR, conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, însă ţinând permanent seama de anumiţi factori, cum ar fi starea psihofiziologică ce influenţează atenţia şi reacţia, dexteritatea în conducere ce i-ar permite să prevadă situaţii periculoase, starea tehnică a vehiculului şi particularităţile încărcăturii, situaţia rutieră. În cazul în care în limita vizibilităţii apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranţa traficului. Astfel, inculpatul, încălcând intenţionat regulile de securitate a circulaţiei rutiere prin ignorarea indicatorului 4.2.2, i-a cauzat lui C.Z. din imprudenţă vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății".[602]

I.V. Teslițki menționează: prezența sau lipsa posibilității de prevenire a unui accident depinde direct de timpul de reacție a conducătorului mijlocului de transport, care este una dintre componentele timpului de oprire. Concluzia privind vinovăția sau nevinovăția se face pe baza unei comparații matematice dintre distanța mijlocului de transport de locul accidentului în momentul posibilei detectări a pericolului de către conducătorul mijlocului de transport și calea de oprire la viteza respectivă. Orice calitate psihofiziologică este un fel de caracteristică complexă care înglobează diferite elemente ale caracteristicilor activității psihice a unei persoane în cadrul proceselor sale fiziologice. Astfel, timpul de reacție constă din următoarele elemente: momentul recepționării informațiilor senzoriale; timpul de identificare a stimulului; durata de analiză a stimulului; durata de selectare a unui răspuns; durata organizării de pregătire motorică a răspunsului. Semnificația oricăruia dintre aceste elemente poate crește sau scădea semnificativ.

[602] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 16.05.2018. Dosarul nr. 1ra-969/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11104

Toate aceste elemente sunt afectate în mod diferit de factori precum: complexitatea sarcinii; claritatea (calitatea) stimulului; vârsta; abilitățile intelectuale ale persoanei; starea generală a sistemului nervos central; nivelul de dezvoltare a funcțiilor motorice. Aceștia sunt principalii indicatori ai stării psihofiziologice a unei persoane, de care depinde timpul de reacție. Acești indicatori influențează diferitele elemente ale timpului de reacție. Dereglarea în funcționarea oricăruia din elemente menționate mai sus duce la aceea că rezultatul final – timpul de reacție – diferă semnificativ de media timpului de reacție. Ar fi imoral și ilegal să nu se țină cont de aceasta.[603] Un grup de autori au o opinie similară: „Acțiunile conducătorului mijlocului de transport constituie reacții la o multitudine de combinații neașteptate de modificare a situațiilor rutiere imprevizibile. Imprevizibilitatea apariției acestor situații trebuie să corespundă unei schimbări rapide a unei percepții de către alta și să fie însoțită de o creștere pronunțată a tensiunii nervoase. Nu toți conducătorii de mijloace de transport sunt capabili de astfel de modificări. În asemenea cazuri importantă este nu viteza de reacție la anumite schimbări, ci abilitatea de a selecta percepția dorită, de a o accelera sau de a o încetini”.[604]

În practica judiciară astfel de detalii sunt adesea pur și simplu trecute cu vederea. De exemplu, într-o speță P.G. a fost achitat de instanța de fond de învinuirea de săvârşire a infracţiunii prevăzute la lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM, din motiv că, fapta săvârșită nu întrunește elementele constitutive ale infracţiunii. După contestare, instanța de recurs a conchis: accidentul rutier s-a produs în rezultatul încălcării de către P.G. a prevederilor pct. 45 al RCR. Au fost apreciate critic argumentele recurentului precum că „procesele-verbale de verificare a declaraţiilor martorilor arată doar faptul că P.G. nu a încălcat RCR, şi s-a conformat întru totul prevederilor acestuia, stopând mijlocul de transport, pe când G.V. nu a întreprins nicio măsură pentru a evita accidentul rutier; procesele-verbale de cercetare la faţa locului efectuate în prezenţa martorilor oculari demonstrează că P.G. a oprit mijlocul de transport pe care îl conducea, pe când G.V. nu a întreprins măsuri pentru a evita comiterea accidentului rutier”. Instanţa de apel a reţinut corect drept probă decisivă procesul-verbal de cercetare la faţa locului din 30.10.2011, prin care s-a constatat cu certitudine că anume conducătorul automobilului de model „VW Transporter” se face vinovat de comiterea accidentului rutier. Acest proces-verbal a fost întocmit de către ofiţerul de urmărire penală pe urme fierbinţi. În prezenţa martorilor au fost efectuate măsurările necesare. A fost stabilit locul de comitere a infracţiunii după rămăşiţele mijloacelor de transport implicate (cioburi din sticlă de transparentă şi de culoare galbenă;

---

[603] Теслицкий И.В. *Невиновное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ставрополь, 2004, p. 33-35. 167 p.
[604] Буйленко В.Я., Жанказиев С.В., Дементиенко В.В., Короткова Ю.А., Гаврилюк М.В. *Психологические особенности человека при управлении автомобильным транспортом*. Москва: МАДИ, 2017, p. 11. 172 p.

mânerul de la ghidonul motocicletei) şi după urmele de sânge. Mai mult ca atât, acest proces-verbal a fost semnat inclusiv şi de către P.G., care nu a avut obiecţii privind întocmirea acestuia. Corectitudinea şi exactitatea întocmirii procesului-verbal respectiv se confirmă şi prin tabelul fotografic în care se observă indubitabil locul amplasării cioburilor de sticlă şi a mânerului de la ghidonul motocicletei, fapt ce indică virarea automobilului de model „VW Transporter" spre dreapta cu intrarea pe contrasens, unde la o distanţă de aproximativ 14,5 m s-a şi produs ciocnirea".[605] Se poate vedea că obiectul examinării faptei comise de P.G. nu a cuprins capacitatea acestuia de a reacționa adecvat în condițiile accidentului rutier în care a fost implicat.

În altă speță B.S. a fost achitat de învinuirea de comitere a infracţiunii prevăzute la lit. b) alin. (3) art. 264 CP RM, din motiv că fapta săvârșită nu întrunește elementele constitutive ale infracţiunii. Acesta a declarat că se deplasa cu o viteză de 40-50 km/h în condiții de polei. A observat, în ultimul moment, la o distanță de 1-2 metri, o persoană care fugea din partea stângă spre dreapta. Nu a reușit să reacționeze și a tamponat acea persoană. În învinuirea adusă lui B.S. nu a fost invocată depășirea limitei de viteză. Conform raportului de expertiză autotehnică nr. 3221 din 25.03.2015, conducătorul automobilului de model „BMW 318" nu a dispus de posibilitatea tehnică de a evita tamponarea pietonului prin frânare. Instanța de fond a constatat că B.S. nu a putut evita tamponarea pietonului. Afirmația acuzării că tamponarea pietonului nu a fost evitată deoarece B.S. se deplasa neregulamentar (cu o viteză de 60 km/h) este una declarativă, deoarece o asemenea interpretare ar fi dus la condamnarea inculpatului în baza presupunerilor organului de urmărire penală. Probele prezentate demonstrează lipsa vinovăției lui B.S., iar pretinsa încălcare a limitei de viteză nu vine să convingă, dincolo de orice dubiu rezonabil, că el ar fi putut evita tamponarea pietonului, în situația în care s-ar fi deplasat regulamentar. Instanța de recurs a susținut poziția instanței de fond, criticând poziția instanței de apel: instanţa de apel: a) a depășit limitele învinuirii formulate, constatînd că inculpatul a încălcat prevederile lit. a) subpct. 1) pct. 47 al RCR („limita maximă de viteză a vehiculelor în localităţi este de 50 km/h"), deoarece această normă de drept nu i-a fost incriminată inculpatului prin rechizitoriu; b) concluzionând din oficiu că „B.S. în momentul tamponării pietonului T.S. conducea automobilul cu o viteză cu mult mai mare decât cea permisă de RCR pe această porţiune de drum, acţiune care a şi generat comiterea accidentului rutier în cauză ", și-a asumat

[605] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 01.02.2017. Dosarul nr. 1ra-75/2017.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8155

competența de expert judiciar, încălcând astfel principiul contradictorialității procesului penal”.[606]

Așa cum putem vedea, starea psihofiziologică a făptuitorului poate influența posibilitatea tehnică de evitare sau de prevenire a accidentului rutier. În legătură cu aceasta, trebuie menționat că, în conformitate cu alin. 2 art. 28 „Fapta săvârşită fără vinovăţie” din Codul penal al Federației Ruse, răspunderea nu se aplică dacă imposibilitatea de a preveni producerea urmărilor prejudiciabile se datorează următoarelor criterii: necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme dintr-o anumită situație; suprasolicitarea neuropsihică a făptuitorului. Pe marginea acestei prevederi, I.V. Teslițki arată: „Este imposibil să se prevină prejudicierea intereselor ocrotite de lege, dacă aceasta este cauzată de necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme. Există situații care apar ori se schimbă neașteptat, cu privire la care făptuitorul nu este pregătit să ia o decizie adecvată și să găsească o modalitate de a preveni urmările prejudiciabile (de exemplu: în condițiile accidentului rutier cauzat de defectele de fabricație ale pieselor mijlocului de transport; în cazul unui dezastru natural sau al unei situații excepționale; în cazul unei situații de urgență în procesul de desfășurare a activității de scafandrier, de speolog, de alpinist etc.)”.[607]

Din art. 20 CP RM rezultă că lipsa posibilității persoanei de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile exclude vinovăția acestuia. Cauzele lipsei acestei posibilități nu sunt specificate în articolul dat, deci pot fi diferite (inclusiv: necorespunderea calităților psihofizice ale făptuitorului condițiilor extreme dintr-o anumită situație; suprasolicitarea neuropsihică a făptuitorului). „Rezultă că nu este necesară completarea art. 20 CP RM cu o prevedere de genul celei din alin. 2 art. 28 din Codul penal al Federației Ruse. Prezența în art. 20 CP RM a sintagmei „nu putea să le prevadă” face inutilă o asemenea completare”.[608]

Este întemeiată critica lui A.O. Solovov, care are ca obiect prevederea de la alin. 2 art. 28 din Codul penal al Federației Ruse: „1. Nu este justificat a se introduce în textul unei norme penale un număr atât de mare de noțiuni estimative. Aceasta împiedică interpretarea unitară și generală a legii penale și, în consecință, cel care aplică legea penală va evalua, la propria sa discreție, situațiile care au indicii de săvârșire fără vinovăție, din cauze psihofiziologice, a unei fapte. „Condițiile extreme” și „suprasolicitarea neuropsihică” sunt, fără îndoială, noțiuni estimative. 2. Este impropriu să se introducă în legea penală noțiuni preluate din alte științe, în

---

[606] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 19.02.2019. Dosarul nr. 1ra-407/2019.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031

[607] Теслицкий И.В. *Невиновное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ставрополь, 2004, p. 93-94. 167 p.

[608] 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.

înțelegerea conținutului cărora nu există unitate și certitudine. Suprasolicitarea neuropsihică este o categorie multivalentă a psihologiei, care include concepte foarte diferite. 3. Aplicarea normei privind săvârșirea fără vinovăție, din cauze psihofiziologice, a unei fapte penale poate conduce la consecințe nedorite, datorită faptului că în alin. 2 art. 28 din Codul penal al Federației Ruse se menționează sursa situației periculoase, dar, în același timp, limitele acestei situații sunt foarte neclare".[609] I.V. Teslițki afirmă: „Utilizarea în textul legii penale a unor noțiuni precum „condiții extreme" și „suprasolicitare neuropsihică" nu este reușită, deoarece acestea sunt noțiuni prea largi, în înțelegerea cărora nu există un consens în psihologie. Este dificil să se obțină de la cel care aplică legea penală o interpretare uniformă a unor astfel de noțiuni ambigue. Aplicarea în practică a dispozițiilor alin. 2 art. 28 din Codul penal al Federației Ruse va genera numeroase incertitudini și discrepanțe".[610]

Este interesantă și opinia lui V.S. Godunov: „Comiterea unei infracțiuni rutiere, când conducătorul mijlocului de transport, din cauza oboselii, nu a putut face față situației, nu ar trebui considerată rezultat al necorespunderii calităților sale psihofiziologice cu condițiile extreme sau cu suprasolicitarea neuropsihică, ci rezultat al unei încălcări elementare a regulilor de securitate a circulației. Acest lucru este valabil și pentru alte încălcări ce amenință siguranța traficului, de exemplu, pentru depășirea vitezei în condiții de vizibilitate redusă. Comiterea unei infracțiuni rutiere în astfel de cazuri nu poate fi considerată săvârșire a faptei fără vinovăție".[611] Suntem de acord cu acest autor. Putem admite că angajatorul îi ordonă conducătorului mijlocului de transport să meargă într-o cursă nouă, fără a-i permite să se odihnească după cea anterioară. În această situație, conducătorul mijlocului de transport are libertatea să refuze să execute un asemenea ordin. În cazul în care conducătorul mijlocului de transport acceptă să meargă într-o cursă nouă, iar pe drum se simte foarte obosit, nu are decât să oprească mijlocul de transport și să se odihnească. Conform lit. a) pct. 14 al RCR, „conducătorului de vehicul îi este interzis [...] să conducă vehiculul [...] într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere". Încălcarea cu vinovăție a acestei prevederi formează fapta prejudiciabilă prevăzută de art. 264 CP RM.

Într-un alt context, art. 38 CP RM prevede, printre altele: „(1) Nu constituie infracţiune fapta, prevăzută de legea penală, săvârşită în stare de extremă necesitate. (2) Este în stare de

---

[609] Соловов А.О. О некоторых проблемах правоприменения ч. 2 ст. 28 УК РФ. În: *Отечественная юриспруденция*, 2017, № 8, p. 30-32.

[610] Теслицкий И.В. *Невиновное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ставрополь, 2004, p. 153. 167 p.

[611] Годунов В.С. Обстоятельства, исключающие уголовную ответственность лица за совершение автотранспортного преступления. În: *Вестник Московского университета МВД России*, 2013, № 11, p. 86-92.

extremă necesitate persoana care săvârşeşte fapta pentru a salva viaţa, integritatea corporală sau sănătatea sa, a altei persoane ori un interes public de la un pericol iminent care nu poate fi înlăturat altfel. [...]".

În literatura de specialitate există o poziție, conform căreia faptele, săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate), sunt fapte săvârșite fără vinovăție. De exemplu, M.V. Muhortova consideră că „săvârșirea faptei fără vinovăție este ipoteza generală în raport cu ipoteza de extremă necesitate. [...] În cazul încălcării unor reguli speciale, lipsa caracterului penal al faptei presupune, în mod logic, lipsa trăsăturilor infracțiunii, inclusv – lipsa vinovăției".[612] A.V. Nikulenko menționează că „nu sunt întemeiate încercările de a găsi vinovăție în faptele dispensate de pericol social și, prin urmare, lipsite de caracter ilegal".[613] A.V. Naumov este de părerea că circumstanțele care exclud caracterul penal al faptei înlătură, în același timp, atât pericolul social, cât și vinovăția, ilicitatea penală și punibilitatea faptei".[614] D.E. Morega arată că starea de necesitate este o cauză care înlătură caracterul penal al faptei „deoarece lipsește vinovăția, iar fără vinovăție nu există o infracțiune".[615] Într-o speță, prin argumentul instanței de recurs, se aderă la poziția doctrinară sus-menționată: „Atunci când într-o cauză este incidentă starea de extremă necesitate, în acţiunile inculpatului lipseşte vinovăţia, deoarece făptuitorul săvârşeşte fapta prevăzută de legea penală acţionând sub imperiul pericolului, fără ca elementul raţional al laturii subiective să se poată manifesta liber".[616]

În teoria dreptului penal există o poziție diferită de cea menționată mai sus. Conform acestei a doua poziții, faptele, săvârșite în prezența unor cauze care înlătură caracterul lor penal (inclusiv în prezența stării de extremă necesitate), sunt fapte săvârșite cu vinovăție. De exemplu, P.S. Daghel afirmă: „Faptele care sunt incluse în orbita dreptului penal, însă nu atrag răspundere, ar trebui împărțite în cel puțin trei grupuri, în funcție de trăsătura infracțiunii pe care o exclud: a) faptele săvârșite în circumstanțele care exclud caracterul penal al faptei și care sunt lipsite de pericol social; b) faptele care, în urma unei modificări de lege sau de alte împrejurări, au încetat

---

[612] Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016, p. 188. 260 p.

[613] Никуленко А.В. *Обстоятельства, исключающие преступность деяния: концептуальные основы уголовно-правовой регламентации* / Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Санкт-Петербург, 2019, p. 302. 512 p.

[614] Наумов А.В. *Российское уголовное право. Т. 1: Общая часть*. Москва: Волтерс Клувер, 2007, p. 485. 710 p.

[615] Morega D.E. Starea de necesitate şi efectele acesteia în doctrina şi legislaţia penală a României. În: *Закон и Жизнь*, 2012, № 6, p. 50-58.

[616] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 22.12.2015. Dosarul nr. 1ra-1212/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031

să aibă un caracter ilegal; c) faptele săvârșite fără vinovăție”.[617] M. Udroiu menționează că „cauzele justificative înlătură numai caracterul antijuridic (nejustificat) al faptei prevăzute de legea penala, iar nu vinovăția sub forma imputabilității faptei”.[618] G. Antoniu explică de ce starea de extremă necesitate trebuie considerată cauză justificativă, și nu cauză care înlătură vinovăția: „Soluția se justifică dacă ținem seama că starea de necesitate poate fi invocată nu numai de persoana aflată în pericol (și care ar acționa sub imperiul constrângerii psihice), dar și de terțul intervenient care acționează pentru salvarea celui aflat în pericol, fără ca el însuși să fie constrâns psihic. De asemenea, în cazul stării de necesitate, cel care exercită acțiunea salvatoare (în folosul său) nu poate susține că nu evaluează lucid valoarea bunurilor în conflict; tocmai pentru că prețuiește salvarea sa ca ceva mai de preț, sacrifică un alt bun”.[619] I.V. Teslițki consideră că „fapta săvârșită fără vinovăție presupune situația când se aduce atingere unor interese ocrotite de legea penală, în absența manifestării vinovăției față de această atingere. Adică, lipsa infracționalității faptei este determinată de lipsa de vinovăție. Încercările de a asocia fapta săvârșită cu vinovăție cu circumstanțele care exclud caracterul penal al faptei, cu lipsa importanței faptei, cu iresponsabilitatea și cu liberarea de răspundere penală, sunt neîntemeiate și insuficient argumentate”.[620] N.V. Miroșnicenko menționează că „faptele prejudiciabile, lipsite de ilegalitate, sunt fundamental diferite de acțiunile (inacțiunile) săvârșite fără vinovăție. [...] Astfel de fapte sunt exemple de conduită volitivă”.[621] V.A. Blinnikov consideră că „dacă înțelegem prin vinovăție atitudinea intenționată sau imprudentă a făptuitorului față de fapta sa și față de urmările acestei fapte, atunci, în prezența oricăreia din cauzele care exclud caracterul penal al faptei, există o astfel de atitudine psihică. Atunci când această atitudine lipsește, se aplică norma penală privind săvârșirea faptei fără vinovăție”.[622]

Considerăm întemeiate aceste opinii, pentru că în alin. (1) art. 14 CP RM, caracterul prejudiciabil al faptei, prevederea faptei de legea penală și pasibilitatea faptei de pedeapsă penală sunt trăsături ale infracțiunii, care sunt diferite de cea de-a patra trăsătură a infracțiunii – săvârșirea faptei cu vinovăție. S. Botnaru afirmă just: „Pentru existența infracțiunii nu este suficientă numai săvârșirea unei fapte prejudiciabile, chiar dacă s-a stabilit că aceasta este

---

[617] Дагель П.С. *Избранные труды*. Владивосток: Дальневосточный университет, 2009, p. 107. 352 p.
[618] Udroiu M. *Drept penal. Partea generala. Noul Cod penal*. București: C.H. Beck, 2014, p. 59. 424 p.
[619] Mitrache C., Stănoiu R., Molnar I. et al. *Noul Cod penal comentat. Vol. I.* / G.Antoniu (coord.). București: C.H. Beck, 2006, p. 247. 600 p.
[620] Теслицкий И.В. *Невиновное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ставрополь, 2004, p. 152. 167 p.
[621] Мирошниченко Н.В. *Преступления, связанные с нарушением профессиональных функций: проблемы уголовно-правовой теории и практики* / Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Москва, 2015, p. 375. 480 p.
[622] *Энциклопедия уголовного права. Т. 7. Обстоятельства, исключающие преступность деяния*. Санкт-Петербург: СПб ГКА, 2007, p. 18. 721 p.

prevăzută de legea penală, ci este absolut necesar să se constate și existența unei legături de cauzalitate psihică între făptuitor și fapta prejudiciabilă săvârșită de el”.[623] Săvârșirea faptei în stare de extremă necesitate nu este o faptă prejudiciabilă, dar este o faptă săvârșită cu vinovăție. În cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate nu putem vorbi despre lipsa vinovăției. Articolul 20 CP RM nu este o normă generală pentru art. 38 CP RM.

Prezența vinovăției în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate constituie un temei de a vorbi despre latura subiectivă a unei asemenea fapte. Speța următoare prezintă neclarități sub aspectul laturii subiective a extremei necesități: „Procurorul apelant a menţionat că este neîntemeiată invocarea prezenţei situaţiei de extremă necesitate în acţiunile lui G.V. Or, în cazul dat, inculpatului îi este incriminată comiterea infracţiunii din imprudenţă, ce presupune faptul că acesta îşi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sale (ieşirea pe contrasens), a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar a considerat în mod uşuratic că ele vor putea fi evitate (lipsa criteriilor obiective de siguranţă în condiţiile ieşirii pe contrasens)”.[624]

Nu este clar în ce se exprimă atitudinea psihică a făptuitorului în cazul extremei necesități – în imprudență sau în intenție? M.A. Iakunkov consideră că „latura subiectivă a faptei săvârșite în stare de extremă necesitate se caracterizează prin conștientizarea și manifestarea de voință față de fapta comisă”.[625] A.P. Bohan și V.V. Measnikov sunt de părerea că „latura subiectivă a oricărei fapte comise în stare de extremă necesitate se caracterizează nu prin lipsă de voință și de conștientizare, ci prin lipsa unei atitudini negative a făptuitorului față de drepturile și libertățile protejate de legea penală”.[626]

Rezultă că persoana, care comite fapta în stare de extremă necesitate, îşi dă seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale și prevede posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile. Vinovăția în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate se poate exprima fie în intenție, fie în imprudență concretizată în încredere exagerată. Ca urmare, nu este întemeiată părerea procurorului apelant în ultima speță reprodusă mai sus. Din aceleași considerente, pare să nu fie justificată nici poziția din speța următoare: „Inculpatul, având calitatea de conducător al mijlocului de transport, a manifestat încredere exagerată, încălcând prevederile Regulamentului circulaţiei rutiere şi, ca urmare, victimei i-a fost cauzată vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății. Astfel de încălcări atrag după sine provocarea

---

[623] Botnaru S., Șavga A., Grama M. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 109. 624 p.
[624] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 24.01.2017. Dosarul nr. 1ra-1858/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8012
[625] *Энциклопедия уголовного права. Т. 7. Обстоятельства, исключающие преступность деяния*. Санкт-Петербург: СПб ГКА, 2007. 721 p.
[626] Бохан А.П., Мясников В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? În: *Юристъ-Правоведъ*, 2016, № 1, p. 34-40.

daunelor care nu sunt îndreptăţite în condiţiile extremei necesităţi. În asemenea cazuri nu se exclude răspunderea pentru pricinuirea daunelor din imprudenţă.[627] Dacă, în prezența stării de extremă necesitate, făptuitorul a manifestat încredere exagerată față de fapta prejudiciabilă și față de urmările prejudiciabile, există temeiul aplicării art. 38 CP RM.

Despre posibila prezență a stării de extremă necesitate se vorbește în următoarea speță: D.A. a fost condamnat în baza lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. La 17.03.2009, în jurul orei 17.30, acesta se deplasa la volanul automobilului de model „BMW-520i" pe str. Hristo Botev, mun. Chișinău, din direcţia str. Independenţei spre bd. Dacia. Ajungând în preajma unei treceri nedirijate pentru pietoni, D.A. a ignorat cerinţele lit. f) pct. 11 al RCR, care prevede că „conducătorul de autovehicul în timpul deplasării este obligat să acorde prioritate pietonilor la trecerile nedirijate semnalizate prin indicatoarele şi/sau marcajele corespunzătoare", nu a întreprins măsurile necesare pentru a prevedea situaţiile periculoase, prin ce a încălcat prevederile subpct. 1) pct. 45 al RCR, care stipulează că „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ţinând permanent seama de următorii factori: starea psihofiziologică ce influenţează atenţia şi reacţia; dexteritatea în conducere, care i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase; starea tehnică a vehiculului şi particularităţile încărcăturii; condiţiile rutiere; situaţia rutieră. În cazul în care în limita vizibilităţii apar obstacole, care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranţa traficului". D.A. a ignorat prevederile lit. a) pct. 46 al RCR, conform căruia „conducătorul de vehicul trebuie să manifeste prudenţă sporită şi, în caz de necesitate, să reducă viteza pînă la limita care i-ar asigura securitatea circulaţiei sau chiar să oprească, în cazurile în care se deplasează pe lângă copii", şi ca urmare, a comis tamponarea pietonului minor A.Z., care traversa regulamentar partea carosabilă a drumului de la dreapta la stânga relativ deplasării autovehiculului pe trecerea pentru pietoni, marcată cu indicatorul rutier 5.40.12 „Trecere pentru pietoni" şi marcajul rutier 1.14.1. În rezultatul accidentului rutier, pietonului A.Z. i-a fost cauzată vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății. Împotriva sentinţei a declarat apel apărătorul care a solicitat casarea acesteia şi adoptarea unei hotărâri de achitare a lui D.A., care ar fi acţionat în stare de extremă necesitate. Neavând posibilitatea de a frâna din cauza condiţiilor climaterice şi a distanţei mici, D.A a ieşit pe contrasens, astfel, evitând tamponarea directă, frontală cu A.Z. Prin decizia instanței de apel, a fost admis acest

[627] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 24.01.2017. Dosarul nr. 1ra-1858/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8012

apel, iar D.A. a fost achitat de învinuirea de săvârşire a infracţiunii prevăzute la lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM".[628]

În această speță nu este clar care urmări vădit mai grave au fost evitate prin lovirea victimei A.Z. Or, una dintre condițiile obligatorii ale stării de extremă necesitate este „să nu fie cauzate urmări vădit mai grave decât cele ce s-ar fi produs în cazul neînlăturării pericolului".[629] Această cerință rezultă din alin. (3) art. 38 CP RM. Soluția achitării se justifică numai dacă prin evitarea tamponării directe, frontale cu A.Z., a fost preîntâmpinat decesul victimei sau alte urmări vădit mai grave decât vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății acesteia.

Observația dată este valabilă și pentru următoarea speță: M.O. a fost condamnat în baza lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. La 14.08.2010, în jurul orei 00.35, acesta conducea automobilul de serviciu de model „VAZ 2107" în oraşul Ocniţa. Ignorând prevederile lit. a), b), c), d) subpct. 1) pct. 45, subpct. 2) pct. 45 şi lit. c) subpct. 1) pct. 51 ale RCR, M.O. a ieşit pe banda cu sens opus, tamponând hipomobilul condus de J.S., în care se mai aflau B.L. şi S.C., care se deplasa în direcţia opusă deplasării automobilului condus de M.O., şi care era semnalizat în faţă cu catadioptri de culoare albă, conform prevederilor RCR. În rezultatul accidentului rutier, au fost cauzate: lui B.L. – vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; lui S.C. – vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății; lui J.S. – vătămarea neînsemnată a integrității corporale sau a sănătății. În apelul său, inculpatul M.O. a invocat că nu este vinovat de comiterea accidentului rutier, deoarece el nu avea posibilitatea de a-l evita, dat fiind faptul că de pe partea lateral-dreapta a carosabilului în faţa sa i-a ieşit brusc un automobil. Astfel că dânsul a acţionat în stare de extremă necesitate".[630] Nu este deloc clar care urmări vădit mai grave au fost evitate prin lovirea victimelor J.S., B.L. şi S.C. Dacă M.O. nu a urmărit să evite astfel de urmări, lipsește temeiul aplicării art. 38 CP RM.

Aparent mai reușită este argumentarea din care rezultă urmările vădit mai grave, ce au fost evitate prin lovirea victimei: „În cauza deferită judecăţii s-a conchis corect că inculpatul, dorind să evite accidentarea pietonului I.N., care neregulamentar traversa strada, a virat pe contrasens, încălcând astfel regulile circulaţiei rutiere. Prioritară pentru inculpat a fost salvarea vieţii lui I.N., ceea ce exclude caracterul penal al faptei comise. Respectiv, în atare circumstanţe nu se poate de

[628] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 08.05.2013. Dosarul nr. 1ra-495/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=37
[629] Botnaru S., Șavga A., Grama M.et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005, p. 320. 624 p.
[630] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 20.11.2013. Dosarul nr. 1ra-1057/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=961

conchis că inculpatul se face vinovat de săvârşirea infracţiunii prevăzute la alin. (1) art. 264 CP RM”.[631]

A.I. Korobeev menționează: „În cazul conducătorului mijlocului de transport, care nu a comis încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu se poate vorbi despre omisiunea de a preveni urmările accidentului provocat de victimă sau de alți participanţi la trafic. Dacă pronosticul conducătorului mijlocului de transport a fost întemeiat, însă circumstanţele inopinate sau neîndeplinirea obligaţiilor de către alte persoane au constituit cauza acestor urmări, conducătorului mijlocului de transport nu trebuie să răspundă pentru urmările date și pentru fapta care le-a cauzat”.[632] V. Stati afirmă: „Dacă nerespectarea de către conducătorul mijlocului de transport a regulilor de circulaţie rutieră a avut un caracter nevoit, fiind determinată de acţiunile altor participanţi la trafic, trebuie de reieşit din împrejurările concrete ale celor săvârşite, comparând caracterul şi gravitatea pericolului înlăturat cu prejudiciul cauzat realmente, în corespundere cu regulile extremei necesităţi”.[633]

Deci, reținerea stării de extremă necesitate exclude caracterul penal al faptei comise de persoana care conduce mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, pentru a salva viaţa, integritatea corporală sau sănătatea sa, a altei persoane ori un interes public de la un pericol iminent care nu putea fi înlăturat altfel. În asemenea cazuri este posibil ca o altă persoană (inclusiv un alt participant la trafic), care a provocat pericolul iminent respectiv, să răspundă penal. Ținând cont de cele menționate mai sus, considerăm că făptuitorul, care a acționat în stare de extremă necesitate, este avut în vedere în pct. 4 al RCR, în care se menționează: „Orice participant la trafic care respectă prezentul Regulament este în drept să conteze pe faptul că și ceilalţi participanţi la trafic execută cerinţele acestuia”.[634]

Dispoziția normativă dată trebuie proiectată prin prisma cuvintelor care aparțin lui P.S. Daghel: „„Vina victimei” creează uneori situația numită „caz fortuit” tocmai pentru că, de regulă, cetățenii nu pot și nu trebuie să săvârșească faptele lor reieșind din comportamentului

---

[631] *Opinie separată formulată de judecătorul Ghenadie Nicolaev conform alin. (3) art. 340 din Codul de procedură penală pe cauza penală privindu-l pe G.V. Dosarul nr. 1ra-1212/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=5498

[632] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 137. 406 p.

[633] 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 2, p. 54-68.

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

ilegal al celorlalți. Mai mult, de regulă, cetățenii pot conta pe îndeplinirea de către alții a îndatoririlor”.[635]

În altă ordine de idei, vom analiza problema vinovăției reciproce în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Faptul că anumiți participanţi la trafic (de exemplu: pietonii, pasagerii etc.) nu execută cerinţele RCR nu înseamnă că persoanei, care conduce mijlocul de transport, i se îngăduie să procedeze la fel. I. Botezatu afirmă: „Făptuitorul și victima ar urma să răspundă pentru propriile fapte, fără a fi „anulată” vinovăția unuia sau a altuia. Vinovăția victimei nu este indicată în Capitolul III al părții generale a Codului penal, printre cauzele care înlătură caracterul penal al faptei”.[636] Această constatare nu exclude ca fapta participantului la trafic, căruia i se cauzează vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori decesul victimei, să fie la originea unui caz fortuit. „În această situație, persoana, care conduce mijlocul de transport și care a cauzat vătămarea medie ori gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori decesul victimei, nu va răspunde dacă nu nu-şi dădea seama de caracterul prejudiciabil al faptei sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile şi, conform circumstanţelor cauzei, nici nu trebuia sau nu putea să le prevadă”.[637]

Speța următoare validează cele afirmate mai sus: C.I. a fost achitat de învinuirea de comitere a infracțiunii prevăzute la lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM, pe motiv că fapta nu întruneşte elementele constitutive ale infracţiunii. Instanța de recurs, care a menținut sentința instanței de fond, a concluzionat: C.I. nu a încălcat prevederile RCR. Acesta nu putea prevedea că un pieton poate apărea brusc în faţa automobilului său de după un microbuz pe a treia bandă de circulaţie şi, atunci când se deplasa regulamentar, fără a avea în faţă indicatoare rutiere de interdicţie sau de atenţionare. C.I. nu a avut posibilitatea să prevadă lucruri imposibile de prevăzut.[638]

În legătură cu situația ilustrată mai sus în teoria dreptului penal sunt exprimate opinii convergente. De exemplu, G. Antoniu, T. Toader și M. Safta menționează: „Culpa exclusivă a

---

[635] Дагель П.С. *Проблемы вины в советском уголовном праве* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ленинград, 1969, p. 31. 34 p.

[636] Botezatu I. Practica aplicării răspunderii pentru încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a mașinilor (art. 382 din Codul penal al Republicii Moldova). În: *International scientific journal „Euro-american Scientific Cooperation”*, 2017, Vol. 17, p. 29-33.

[637] 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.

[638] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 17.12.2013. Dosarul nr. 1ra-1071/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=1109

victimei la producerea rezultatului înlătură răspunderea penală a făptuitorului”.[639] Părerea lui S.N. Șatilovici este că „dacă nu a încălcat nicio regulă de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, persoana care conduce mijlocul de transport nu poate fi culpabilă pentru accidentul rutier cauzat de fapta unei alte persoane care conduce mijlocul de transport”.[640] N. Gordilă și V. Stati arată că „conducătorului mijlocului de transport, care nu a încălcat nici o regulă de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu i se poate imputa nepreîntâmpinarea consecinţelor situaţiei de accident, care a fost provocat de fapta victimei sau a altor participanţi la trafic. Dacă calculul persoanei este întemeiat, însă circumstanţe neprevăzute sau neexecutarea obligaţiilor de către alte persoane au condiţionat aceste consecinţe, atunci nici ele, nici faptele care le-au provocat, nu-i pot fi imputate”.[641]

În alin. 4 art. 72 din Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice se prevede: „Pietonii surprinși și accidentați ca urmare a traversării prin locuri nepermise, la culoarea roșie a semaforului destinat acestora, sau a nerespectării altor obligații stabilite de normele rutiere poartă întreaga răspundere a accidentării lor, în condițiile în care conducătorul vehiculului respectiv a respectat prevederile legale privind circulația prin acel sector”.[642] Cu toate că o asemenea prevedere lipsește în legislația Republicii Moldova, ipoteza pe care ea o descrie este avută în vedere în art. 20 CP RM.

Cazul fortuit trebuie deosebit de pluralitatea de fapte interdependente săvârșite cu vinovăție. Astfel, nu se exclude ca doi sau mai mulți participanți la trafic să încalce prevederile RCR sau reglementări similare și să-și cauzeze reciproc urmările prejudiciabile prevăzute de art. 264 CP RM. A.S. Saiadova vorbește despre „prezumția de vinovăție a persoanei care conduce mijlocul de transport, deoarece acest mijloc este o sursă de pericol sporit”.[643] Părerea noastră este că nici într-o ipoteză din realitatea socială prezumția de nevinovăție, garantată de art. 21 al Constituției, nu poate fi anulată. Într-o speță din practica judiciară română se remarcă just: „Nu se poate manifesta un exces în aprecierea răspunderii calificate a conducătorului auto, mergându-se până la acceptarea unei răspunderi aproape obiective, ignorându-se factorii cauzali care vin

---

[639] Antoniu G., Brutaru V., Duvac C. et al. *Explicațiile noului Cod penal. Vol. III (Articolele 188-256)*. București: Universul Juridic, 2015, p. 60. 654 p.

[640] Шатилович С.Н. Понятие и признаки обоюдной формы вины в преступлениях о дорожно-транспортных происшествиях. În: *Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования. Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции, посвященной 300-летию российской полиции* / Отв. ред. Р.А. Забавко. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД Российской Федерации, 2018, p. 89-93.

[641] Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p. 739. 1192 p.

[642] *Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice*. În: Monitorul Oficial al României, 2002, nr. 958.

[643] Саядова А.С. Проблемы вины потерпевших от дорожно-транспортных преступлений. În: *Terra Economicus*, 2014, Том 12, № 2, Ч. 3, p. 268-270.

[...] din atitudinea [...] absolut imprevizibilă a unor pietoni. A interpreta altfel înseamnă a ajunge la concluzii inacceptabile, care depășesc sfera cauzelor și condițiilor care pot fundamenta o răspundere penală”.[644] Este de remarcat și părerea lui M.V. Barancikova: „Nu ar trebui să aibă loc situațiile de punere a vinovăției în întregime numai pe seama persoanei care conduce mijlocul de transport. Fapta acestei persoane poate presupune cea mai flagrantă încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Cu toate acestea, alți participanți la trafic se pot face vinovați de încălcarea aceloraşi reguli”[645]; „Pericolul încălcării regulilor de către pietoni doar la prima vedere este mai mic decât pericolul încălcărilor similare ale persoanelor care conduc mijlocul de transport. Este destul de posibil ca un pieton să creeze o situație de accident cu participarea mijloacelor de transport. În asemenea situații prejudicierea sănătății sau vieții altor participanți la trafic se face nu de către pietonul însuși, dar prin intermediul acestor participanți la trafic”.[646]

Fără doar și poate, cauza unui accident rutier poate consta nu doar în acțiunea sau inacțiunea săvârșită cu vinovăție de către un pieton. Oricare alt participant la trafic poate comite o astfel de acțiune sau inacțiune. Important este ca în fiecare caz concret să se stabilească dacă toți participanții la trafic implicați în accidentul rutier sau doar o parte dintre ei au încălcat regulile prevăzute de RCR sau de alte acte normative în materie. În astfel de cazuri poate conta orice detaliu. De exemplu, în pct. 24 al Hotărârii Guvernului nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei, se menționează: „În cazul producerii accidentelor rutiere se efectuează examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei *şi a victimei* (evid. ns.), cu recoltarea şi analiza probelor biologice”.[647] Într-o speță găsim următoarele cuvinte: „Referitor la solicitarea privind numirea expertizei medico-legale pe faptul stării de ebrietate a părții vătămate B.I., instanța de apel a considerat-o nefondată, deoarece, potrivit alin. (1) art. 325 din Codul de procedură penală, cauza se judecă numai în privința persoanei puse sub învinuire,

---

[644] *Sentința Judecătoriei Constanța nr. 1349 din 16.10.2017*. Disponibil: https://www.legal-land.ro/ucidere-din-culpa-atitudinea-imprudenta-pietonului-achitare/

[645] Баранчикова М.В. Уголовно-правовое значение обоюдной вины в нарушениях правил дорожного движения. În: *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова*, 2018, № 1, p. 14-17.

[646] Баранчикова М.В. Проблемы привлечения к уголовной ответственности пешеходов – участников дорожного движения. În: Современное состояние и пути развития уголовного права Российской Федерации: научные и учебно-методические аспекты / Под ред. В.Ф. Лапшина. Рязань: Академия права и управления ФСИН России, 2016, p. 101-106.

[647] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 80-81.

totodată învinuirea formulată în rechizitoriu nu este influențată de starea părții vătămate”.[648] Fără dubii, examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei nu este una și aceeași cu expertiza medico-legală. Totodată, nu întotdeauna este întemeiat să se afirme că învinuirea de săvârșire a uneia din infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM nu este influențată de starea victimei. Starea unuia dintre participanții la trafic se poate afla printre cauzele nevinovăției altui participant la trafic.

Starea în care se află participanții la trafic poate avea și alte repercusiuni. De exemplu, conform subpct. 2) pct. 42 al RCR, „pe drumurile cu circulaţie dublu sens care au cel puţin două benzi pe direcţie este interzisă intrarea pe banda de circulaţie destinată sensului opus.” Încălcarea acestei reguli poate duce la coliziunea cu un alt mijloc de transport care se deplasa pe sensul opus și care era condus de o persoană aflată în stare de ebrietate; în rezultatul impactului ambele persoane care conduceau mijloacele de transport au suferit vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății. În acest caz ambele persoane care conduceau mijloacele de transport au încălcat anumite reguli de securitate a circulației. Însă, răspunderea în baza alin. (1) art. 264 CP RM îi poate fi aplicată doar persoanei care a încălcat cu vinovăție regula prevăzută la subpct. 2) pct. 42 al RCR. Dacă persoana aflată în stare de ebrietate nu a încălcat o altă regulă de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, ea va răspunde doar în baza alin. (1) art. 264^1 CP RM sau alin. (1) art. 233 CCo RM.

Deci, dacă fapta săvârșită cu vinovăție a unuia din participanții la trafic implicați în accidentul rutier nu se află în legătură cauzală cu una din urmările prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM, acestui participant la trafic nu-i poate fi imputat art. 264 sau 269 CP RM. Răspunderea îi poate fi aplicată în baza alin. (1) art. 264^1 CP RM sau art. 228, 235-245 CCo RM.

Dacă doar unul din participanții la trafic implicați în accidentul rutier a încălcat cu vinovăție regulile prevăzute de RCR sau de alte acte normative în materie, lipsesc temeiurile de a se vorbi despre vinovăția altor participanți la trafic. Speța următoare se referă anume la un asemenea caz: L.V. a fost achitat de comiterea infracţiunii prevăzute la lit. b) alin. (3) art. 264 CP RM. În motivarea acestei soluţii instanța de fond a invocat că „inculpatul la data şi locul accidentului se deplasa regulamentar şi era în drept, conform pct. 4 al RCR să conteze pe faptul că şi ceilalţi participanţi la trafic execută cerinţele acestuia. Prin urmare, fapta a fost săvârşită de inculpat fără vinovăţie. Or, acesta nu-şi dădea seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile şi, conform circumstanţelor cauzei, nici nu trebuia şi nu putea să le prevadă. Pietonul S.V. s-a angajat în traversarea drumului

[648] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 29.10.2014. Dosarul nr. 1ra-1595/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3167

contrar subpct. 1) pct. 114 al RCR, fără a se asigura în conformitate cu subpct. (2) al punctului respectiv. Astfel, se impune concluzia, că consecinţele accidentului rutier se află în legătură cauzală cu acţiunea pietonului S.V. În acelaşi timp, lipseşte legătura cauzală dintre acţiunea inculpatului şi consecinţele survenite. Or, dacă S.V. nu ar fi încălcat cerinţele RCR, consecinţele respective nu ar fi survenit. În aşa mod, este evident că, în speţa dată, persistă un caz fortuit". Colegiul penal lărgit al Curții Supreme de Justiție nu a fost de acord cu aceste argumente: instanța de apel a ajuns corect la concluzia privind vinovăţia lui L.V. în comiterea infracţiunii prevăzute la lit. b) alin. (3) art. 264 CP RM. Acesta a încălcat regula prevăzută de subpct. (1) pct. 45 al RCR, şi anume: „conducătorul trebuia să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită". Acest fapt a fost stabilit prin raportul de expertiză nr. 356 din 28.06.2012. Viteza de deplasare a automobilului condus de L.V. era de 75,4 km/h. Conform acestui raport de expertiză, tamponarea pietonului a avut loc cu partea frontală a automobilului în procesul frânării. Urmele de frânare cu o lungime de 32,2 m, lăsate pe partea carosabila a drumului de automobilul condus de L.V., corespunde vitezei de 75,4 km/h. Distanţa necesară pentru oprire în siguranţă a automobilului respectiv în condiţiile comiterii accidentului rutier, pentru viteza calculată de 75,4 km/h este de 64 m".[649]

V.V. Namneasev remarcă: „Nu este corectă poziția unor autori care admit posibilitatea răspunderii penale a persoanelor care conduc mijloace de transport, care încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, și care își cauzează reciproc urmări prejudiciabile".[650] Considerăm că o asemenea posibilitate trebuie admisă. Importă ca cele două sau mai multe persoane care conduc mijloace de transport să manifeste vinovăție, iar fapta comisă de fiecare din ele să fie în legătură cauzală cu urmările prejudiciabile prevăzute de art. 264 CP RM.

Nu poate fi ignorată poziția doctrinarilor, diferită de poziția expusă de V.V. Nemneasev. Spre exemplu, G. Antoniu, T. Toader, M. Safta consideră că „culpa concurentă a victimei, care contribuie la producerea rezultatului, nu înlătură răspunderea penală a făptuitorului".[651] În viziunea lui V. Cioclei, „în ipoteza în care victima are și ea o conduită culpabilă, aceasta nu exclude culpa autorului, dacă legătura de cauzalitate între fapta acestuia și deces există".[652] S. Brînza și V. Stati menționează: „Nu sunt rare cazurile când, de rând cu vinovăţia făptuitorului, se

[649] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 26.05.2015. Dosarul nr. 1ra-339/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4342

[650] Намнясев В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения. În: *Теория и практика общественного развития*, 2014, № 20, p. 111-113.

[651] Antoniu G., Brutaru V., Duvac C. et al. *Explicațiile noului Cod penal. Vol. III (Articolele 188-256).* București: Universul Juridic, 2015, p. 59. 654 p.

[652] Cioclei V. *Drept penal. Partea specială. Infracțiuni contra persoanei*. București: C.H. Beck, 2009, p. 92. 287 p.

atestă şi vina victimei. Pietonii, bicicliştii şi alţi participanţi la trafic devin victime ale accidentelor rutiere, inclusiv, din cauza propriei imprudenţe. În alte cazuri, vinovaţi sunt exclusiv conducătorii mijloacelor de transport, iar alţi participanţi la trafic nu poartă nici o vină”.[653] V. Stati afirmă că „nu trebuie de înţeles că, în toate cazurile, implicarea victimei în accidentul rutier îl absolvă pe conducătorul mijlocului de transport de răspunderea penală”.[654] V. Budeci arată că „încălcările regulilor de circulaţie sau de exploatare a mijloacelor de transport, care au condiţionat apariţia accidentului şi au creat o posibilitate reală de apariţie a consecinţelor menţionate în dispoziţia art. 264 CP RM, se află în legătură de cauzalitate cu rezultatul, chiar dacă această posibilitate este transformată într-o realitate prin comportamentului culpabil al altora”.[655] După părerea lui S.N. Șatilovici, „încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către una din persoanele care conduce mijlocul de transport nu scutește alte persoane care conduc mijlocul de transport de obligația de a lua toate măsurile posibile pentru a preveni accidentul rutier. [...] Legislația și practica nu exclud posibilitatea de a aplica răspunderea penală față de două sau mai multe persoane cu condiția că fiecare din ele a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport și a manifestat vinovăție, și că există legătură cauzală dintre fapta săvârșită de ele și anumite urmări prejudiciabile”.[656]

Într-o speță din practica judiciară, în recursul inculpatului se conține următoarea propoziție: „Instanţa de apel nu a ţinut cont de faptul că partea vătămată a traversat strada într-un loc neautorizat, în speţă, existând vinovăţie reciprocă”.[657] După părerea noastră este reușită această sintagmă – „vinovăție reciprocă”. Într-o formulă concentrată ea exprimă esența ipotezei când doi sau mai mulți participanți la trafic încalcă prevederile RCR sau reglementări similare și își cauzează reciproc urmările prejudiciabile prevăzute de art. 264 CP RM.

O.V. Kurbatova și G.H. Hadisov afirmă: „În cazul încălcării simultane a regulilor de securitate a circulației atât de către persoana care conduce mijlocul de transport, cât și de către pieton în cadrul unui singur accident, în mod obiectiv, prejudiciile sunt comune (unice, coagulate

---

[653] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 435. 1300 p.

[654] Stati V. *Infracţiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârşire a infracţiunii*. Chişinău: CEP USM, 2010, p. 109. 352 p.

[655] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2014, p. 111. 213 p.

[656] Шатилович С.Н. Понятие и признаки обоюдной формы вины в преступлениях о дорожно-транспортных происшествиях. În: *Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования. Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции, посвященной 300-летию российской полиции* / Отв. ред. Р.А. Забавко. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД Российской Федерации, 2018, p. 89-93.

[657] *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 14.11.2018. Dosarul nr. 1ra-1731/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=12343

sau cumulate)".[658] Considerăm că despre vinovăția (culpa) comună este cazul să se vorbească în contextul dreptului civil. De exemplu, art. 17 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule se numește „Cuantumul despăgubirii în caz de culpă comună". Acest articol prevede: „(1) În cazul în care părţile au provocat din culpă accidentul sau majorarea pagubei, fiecare dintre ele va fi obligată să compenseze numai partea din pagubă care îi este imputabilă. În acest caz, întinderea răspunderii fiecărei părţi pentru producerea accidentului de autovehicul va fi determinată prin acte şi alte mijloace probatorii. (2) Dacă este imposibilă determinarea, în condiţiile alin.(1), a întinderii răspunderii fiecărei părţi pentru accidentul produs, răspunderea se va stabili în cote egale, în funcţie de numărul părţilor implicate în accident, fiecare având dreptul la despăgubire în proporţia în care nu poartă răspundere de producerea accidentului".[659]

În contextul dreptului penal nu ar trebui să recurgem la sintagme de genul „vinovăție comună" sau „culpă comună". O interzice principiul caracterului personal al răspunderii penale. A.I. Korobeev are dreptate când spune: „În cazul comiterii infracțiunilor rutiere toți cei implicați acționează în mod individual și, prin urmare, prejudiciile sunt cauzate nu împreună cu alte persoane, ci în mod independent. Răspunderea în acest caz este condiționată numai de acea parte a prejudiciului care se află într-o legătură de cauzalitate directă cu încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către fiecare din persoanele care conduc mijlocul de transport".[660] A. Boroi remarcă: „Nu se produce [...] o compensare a culpelor, fiecare dintre persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru culpa proprie".[661]

De asemenea nu poate fi acceptată sintagma „vinovăție concurentă". Ea rezultă logic din textul „concurență a vinovăției făptuitorului cu cea a victimei"[662] care apare într-o speță din practica judiciară română. Alin. (2) art. 115 CP RM sugerează că situația de concurență presupune alegerea unei entități din două care concurează. Ar reieși că efectul concurenței vinovăției făptuitorului cu cea a victimei ar trebui să se exprime în alegerea uneia din aceste vinovății și în omiterea alteia. O asemenea soluție nu ar fi acceptabilă, fiindcă ambele aceste

---

[658] Курбатова О.В., Хадисов Г.Х. Совершение ДТП, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего: всегда ли виноват водитель? În: *Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018, p. 464-469.
[659] Legea nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 32-35.
[660] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 131. 406 p.
[661] Boroi A. *Infracțiuni contra vieții*. București: All Beck, 1999, p. 192. 249 p.
[662] *Sentința Judecătoriei Hârșova nr. 3 din 14.01.2011*. Disponibil: avocatcatalinpopescu.ro/practica-judiciara/accidente-de-circulatie/91-jurisprudenta-nationala/916-sentin-penal-nr-3-din-14012011-j-harovaucidere-din-culp-.html

persoane au încălcat prevederile RCR sau reglementări similare și și-au cauzat reciproc urmările prejudiciabile prevăzute de art. 264 CP RM.

Cu privire la sintagma „vinovăția victimei" se impune o concretizare. Din alin. (1) art. 3, art. 6, alin. (1) art. 7 etc. din Codul penal rezultă că în dreptul penal termenul „vinovăție" este folosit în raport cu atitudinea psihică a făptuitorului față de acțiunea (inacțiunea) sa și față de urmările prejudiciabile ale acestea. În contextul aceleiași infracțiuni nu poate fi vinovat atât făptuitorul, cât și victima.

Soluția problemei analizate este propusă de O.A. Kanașina: „Despre vinovăție reciprocă se poate vorbi numai atunci când există un comportament infracțional al ambelor părți participante în relație cu cealaltă".[663] Deci, spre deosebire de vinovăția în caz de participație sau de așa-numită „copricinuire imprudentă"[664], vinovăția reciprocă se referă nu la aceeași infracțiune, dar la infracțiuni diferite: de exemplu, victima uneia din infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM este subiect al infracțiunii prevăzute la art. 269 CP RM (sau al infracțiunii prevăzute la art. 264 CP RM, sau al uneia din faptele prevăzute la art. 228, 235-245 CCo RM); în același timp, de exemplu, subiectul uneia din infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM este victima infracțiunii prevăzute la art. 269 CP RM (sau al infracțiunii prevăzute la art. 264 CP RM, sau al uneia din faptele prevăzute la art. 228, 235-245 CCo RM). În asemenea cazuri vinovat se face subiectul uneia din infracțiunile sau faptele contravenționale sus-menționate, care apare în postura de victimă într-o altă infracțiune sau faptă contravențională din cele sus-menționate. Doar sub aspectul acestei concretizări se poate vorbi despre vinovăția victimei.

Dar să revenim la comparații. Trebuie de menționat că participația și așa-numita „copricinuire imprudentă" nu presupun obligatoriu că victima este pasibilă de vreo răspundere. În această situație este destul să fie pasibili de răspundere doar participanții la infracțiune sau cei legați prin așa-numita „copricinure imprudentă". Cu toate acestea, într-o speță din practica judiciară română în care este vorba despre așa-numita „copricinuire imprudentă" a fost stabilită atât vinovăția victimei, cât și vinovăția celor implicați în așa-numita „copricinuire imprudentă": „Instanța a reținut că victima – conducătorul motocicletei – a avut o vină în producerea accidentului, încălcând dispozițiile referitoare la respectarea regimului legal de viteză, și limita maximă de viteză în localități, conducând cu viteză cu mult peste limita legală permisă pe acel

[663] Канашина О.А. *Понятие взаимной вины в уголовном праве*. Самара: Универс-групп, 2006, p. 23. 40 p.
[664] Serbinov I. Subiectul infracțiunilor de neglijență în serviciu (art. 329 din Codul penal) (Partea a II-a). În: *Revista Națională de Drept*, 2017, nr. 10, p. 20-28.

sector de drum, însă, raportat la starea de fapt și prevederile legale incidente, instanța a constatat o culpă comună a celor doi conducători auto”[665].

În sfârșit ultima comparație. În cazul participației și al așa-numitei „copricinuirii imprudente” faptele participanților sau ale celor implicați în așa-numita „copricinuire imprudentă” se află în legătură cauzală cu aceleași urmări prejudiciabile pe care le suportă aceeași victimă (aceleași victime). În cazul vinovăției reciproce urmările prejudiciabile sunt diferite, fiind suportate de victime diferite.

Din cele sus-menționate rezultă că vinovăția reciprocă poate presupune combinații diferite: vinovăția unei persoane care conduce mijlocul de transport versus vinovăția altei persoane care conduce mijlocul de transport; vinovăția unei persoane care conduce mijlocul de transport versus vinovăția pietonului; vinovăția unei persoane care conduce mijlocul de transport versus vinovăția pasagerului etc. Vinovăția reciprocă este produsul unui singur accident rutier în care sunt implicați participanții la trafic ce pot forma combinațiile nominalizate mai sus. Totodată acest singur accident rutier generează o pluralitate de fapte – infracționale sau contravenționale – interdependente, care sunt săvârșite cu vinovăție. „În acest caz subiectul unei fapte apare ca victimă a altei fapte care se află în relație de interdependență cu prima faptă”.[666]

În alt context vom vorbi despre efectul luării în considerare a vinovăției victimei.

Conform pct. 6 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, „[...] nu poate fi temei pentru eliberarea conducătorului auto de răspundere penală în cazul în care în acţiunile lui există componenţa infracţiunii, chiar şi în cazul în care regulile circulaţiei rutiere şi/sau de exploatare a mijloacelor de transport au fost încălcate şi de către pătimit (conducător auto, pieton, pasager ori de către alt participant la trafic). Asemenea circumstanţe pot fi luate în consideraţie de către instanţa judiciară doar ca circumstanţe atenuante”.[667] În doctrină o viziune asemănătoare o exprimă A. Boroi: „[...] Dacă există și o culpă a victimei, aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale [...]”.[668]

Legea penală oferă posibilitatea luării în considerare a vinovăției victimei. Astfel, conform lit. g) alin. (1) art. 76 CP RM, la stabilirea pedepsei se consideră circumstanţă atenuantă „ilegalitatea [...] acţiunilor victimei, dacă ele au provocat infracţiunea”. Deci, pentru atenuarea

---

[665] *Sentința Judecătoriei Sibiu nr. 404 din 12.09.2014*. Disponibil: infodosar.ro/speta.php?id=56912

[666] 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.

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

[668] Boroi A. *Infracțiuni contra vieții*. București: All Beck, 1999, p. 192. 249 p.

pedepsei conform acestei norme este necesar ca victima să săvârșească o acțiune ilegală (inclusiv o infracțiune) și prin această acțiune ilegală să provoace o infracțiune. În circumstanțele unui accident rutier în care vinovăția este reciprocă, este posibilă întrunirea unor astfel de condiții.

O.A. Kanașina arată că „comportamentul victimei poate avea un impact semnificativ asupra gradului de vinovăție a făptuitorului și a limitelor răspunderii penale a acestuia. În cazul în care comportamentul victimei are un caracter infracțional, el ar trebui să aibă un impact și mai mare asupra volumului răspunderii penale a făptuitorului”.[669] Fără vinovăția victimei nu ar fi posibilă vinovăția reciprocă. Anume aceasta trebuie să fie premisa atenuării pedepsei făptuitorului.

Problema este cum să se stabilească proporția de reducere a vinovăției făptuitorului. E.L. Sidorenko remarcă: „Cu cât săvârșirea infracțiunii este mai mult condiționată de „vinovăția victimei”, cu atât este mai redusă libertatea de alegere a făptuitorului și, prin urmare, trebuie să fie mai redusă măsura răspunderii și a pedepsei”.[670] Condiționarea despre care vorbește acest autor depinde de mai mulți factori: săvârșirea faptei cu intenție sau cu imprudență; motivul infracțiunii; numărul de victime; gravitatea urmărilor prejudiciabile.

Într-o speță din practica judiciară română s-a ajuns la următoarea concluzie: „Culpa concurentă a părții vătămate în producerea accidentului de circulație se va reflecta în situația juridică a inculpatului prin reținerea acesteia şi ca circumstanță judiciară atenuantă prevăzută de alin. 2 art. 74 din Codul penal. În raport de circumstanțele concrete ale cauzei, instanța a apreciat faptul că aplicarea unei pedepse pecuniare substanțiale este considerată suficientă şi potrivită pentru satisfacerea nevoilor de apărare socială”.[671] În alte spețe din practica judiciară română s-a stabilit chiar cota procentuală a vinovăției făptuitorului și a vinovăției victimei: „Instanţa a apreciat o culpă concurentă a conducătorului auto – inculpatul – (în procent de 50%) în producerea rezultatului accidentului cu cea a victimei (50%)”[672]; „Instanţa a constatat că gradul de culpă al inculpatului în producerea accidentului este de 75%, acesta încălcând [...] mai multe dispoziţii legale privind circulaţia pe drumurile publice.[673] Observăm că în ultima speță numărul de norme încălcate de către făptuitor a fost comparat cu numărul de norme încălcate de către victimă, aceasta influențând cota procentuală a vinovăției făptuitorului și a vinovăției victimei.

---

[669] Канашина О.А. *Понятие взаимной вины в уголовном праве*. Самара: Универс-групп, 2006, p. 6. 40 p.
[670] Сидоренко Э.Л. *Отрицательное поведение потерпевшего и уголовный закон*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 48. 310 p.
[671] *Decizia nr. 87/R din 23.01.2013 a Secției penale şi de minori a Curții de Apel Cluj*. Disponibil: jurisprudenta.avocats.ro/Proportia-culpei-părtilor-în-producerea-unui-accident-de-circulatie--Imposibilit.php
[672] *Sentinţa Judecătoriei Câmpina nr. 266 din 27.11.2018*. Disponibil: https://www.jurisprudenta.com/jurisprudenta/speta-143ylbsd/
[673] *Sentinţa Judecătoriei Iaşi nr. 804 din 16.03.2010*. Disponibil: https://www.jurisprudenta.com/jurisprudenta/speta-dfg5k8s/

În condițiile dreptului penal al Republicii Moldova o asemenea 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. Reiterăm ceea ce am afirmat anterior: principiul caracterului personal al răspunderii penale invalidează conceptul vinovăției comune; fiecare făptuitor trebuie să răspundă individual, nu solidar cu altcineva.

4.1.2. Motivul și scopul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

Pe lângă vinovăție latura subiectivă a infracțiunii poate conține motiv (mobil) și scop. V. Păvăleanu consideră că „prin mobilul infracțiunii se înțelege motivul sau impulsul interior care determină hotărârea infracțională și, deci, implicit comiterea infracțiunii”.[674] După părerea lui Gh. Alecu „scopul este reprezentarea pe plan mental a rezultatului ce va apărea în urma săvârșirii faptei penale, rezultat urmărit de făptuitor”.[675] Cu alte cuvinte, motivul este acea forță motrice care determină persoana să comită infracțiunea, pe când scopul constituie proiectarea rezultatului pe care făptuitorul urmărește să-l obțină prin săvârșirea infracțiunii.

În literatura de specialitate există câteva poziții cu privire la posibilitatea existenței motivelor în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență.

Prima din aceste poziții exclude o astfel de posibilitate. Astfel A.I. Rarog menționează că „motivele conduitei imprudente se află dincolo de componența infracțiunii săvârșite din imprudență. Prin urmare ele nu sunt niciodată introduse de către legislator în asemenea componențe de infracțiuni și nu reprezintă motive infracționale”.[676] E.V. Maslova arată: „Din punct de vedere psihologic latura subiectivă a infracțiunilor cu formă de vinovăție imprudentă poate fi redusă numai la vinovăție”.[677]

A doua poziție este opusă primei și susține că motivele sunt obligatorii în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență. De exemplu O.D. Sitkovskaia consideră că „noțiunile „intenție” și „imprudență” trebuie să includă în mod necesar motivul și scopul în calitate de

---

[674] Păvăleanu V. *Drept penal general: conform noului Cod penal*. București: Universul Juridic, 2012, p. 143. 503 p.
[675] Alecu Gh. *Instituții de drept penal. Partea generală și partea specială*. Constanța: Ovidius University Press, 2010, p. 57. 671 p.
[676] Рарог А.И. *Настольная книга судьи по квалификации преступлений*. Москва: Проспект, 2011, p. 110-111. 224 p.
[677] Маслова Е.В. *Факультативные признаки субъективной стороны состава преступления: теоретико-прикладное исследование* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Нижний Новгород, 2017, p. 80. 313 p.

elemente sistemice. Intenția este aspirația spre obținerea unui anumit rezultat. Fără indicarea scopului și motivului, noțiunea de intenție își pierde conținutul. Același lucru, deși într-o altă cheie, poate fi reiterat în ceea ce privește imprudența. La urma urmei din punctul de vedere al principiilor vinovăției și echității răspunderea pentru imprudență survine doar în cazul unei conduite direcționate și motivate, care a cauzat un prejudiciu, chiar dacă acesta nu a fost scontat de către făptuitor".[678] D.A. Pleteneva afirmă că „motivul este un semn necesar pentru oricare act voluntar conștient. Prin urmare motivul este caracteristic atât pentru infracțiunile intenționate, cât și pentru cele comise din imprudență. El este un semn obligatoriu al laturii subiective a infracțiunii".[679] I.G. Filanovski are o părere similară: „Motivele sunt caracteristice pentru toate infracțiunile săvârșite cu intenție directă. Prezența lor se observă în cazul comiterii acțiunii (inacțiunii) cu intenție indirectă. Se poate vorbi despre motive în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență, care au cauzat un prejudiciu".[680]

A treia poziție este intermediară. Conform acesteia, în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență motivul se referă numai la fapta prejudiciabilă. Ea nu se referă la infracțiune în întregime. Astfel N.I. Panov menționează că „motivul [...] infracțiunilor comise [...] din imprudență se distinge prin aceea că aparține doar comportamentului ilegal și nu corespunde rezultatului infracțional".[681] M.I. Bajanov arată: „În infracțiunile săvârțite din imprudență se poate vorbi numai despre motivele faptei prejudiciabile, deoarece acestea nu se extind asupra urmărilor prejudiciabile".[682] N.V. Smetanina este de părerea că „în cazul infracțiunilor comise din imprudență nu există motiv al infracțiunii. Există numai motivul încălcării care a condus la survenirea urmărilor prejudiciabile".[683] O.N. Zinovieva afirmă: „Motivele sunt specifice tuturor infracțiunilor, atât celor săvârșite cu intenție directă, cât și celor comise cu intenție indirectă, și chiar celor care se caracterizează prin forma de vinovăție imprudentă. Însă astfel de motive privesc comportamentul socialmente periculos care constituie cauza rezultatului infracțional. Adică astfel de motive nu au fost concepute de făptuitor în vederea săvârșirii unei infracțiuni".[684] M.Iu. Karaseva menționează că „atunci când din imprudență se cauzează urmări prejudiciabile,

---

[678] Ситковская О.Д. Психология вины и ответственности. În: *Вестник Университета прокуратуры Российской Федерации*, 2019, № 1, p. 88-92.
[679] Плетенева Д.А. Мотив как квалифицирующий признак состава преступления. În: *Проблемы совершенствования правовых средств и механизмов противодействия преступности в современном обществе*. Минск: БГУ, 2007, p. 35-37.
[680] Филановский И.Г. *Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению*. Ленинград: ЛГУ, 1970, p. 51-53. 174 p.
[681] Панов Н.И. *Способ совершения преступления и уголовная ответственность*. Харьков: Вища школа, 1982, p. 6. 161 p.
[682] Бажанов М.І. *Кримінальне право України. Загальна частина*. Дніпропетровськ: Пороги, 1992, p. 57. 167 p.
[683] Сметаніна Н.В. Злочинність та її прояви: питання класифікації. În: *Публічне право*, 2013, № 2, p. 151-157.
[684] Зиновьева О.Н. Мотив как факультативный признак преступления. În: *Вестник студенческого научного общества*, 2018, Том 4, № 1, p. 277-280.

motivele [...] conduitei umane nu se referă la aceste urmări (de exemplu, un constructor aruncă gunoi de la înălțime, iar în rezultat decedează un trecător. În acest caz constructorul este ghidat nu de motive [...] infracționale. El este ghidat de motivul de a-și curăța locul de muncă). Prin urmare în cazul infracțiunilor comise din imprudență nu putem vorbi despre [...] motive infracționale".[685] V.E. Kvașis arată: „Trebuie de precizat că vorbim despre motivul faptei prejudiciabile [...], deoarece la momentul comiterii sale, urmările prejudiciabile sunt în afara motivației [...]. Cu alte cuvinte urmările prejudiciabile ale încălcării comise sunt nemotivate, deși însăși încălcarea regulilor este motivată".[686] D.P. Kotov afirmă că „specificul motivării în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență este că motivul nu se extinde asupra urmărilor prejudiciabile, ci determină numai comiterea anumitor acțiuni (inacțiuni) care determină survenirea acestor urmări".[687] A.V. Savcenko remarcă: „Devine evident că în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență motivul [...] „explică", „justifică" (de pe poziția subiectului) numai actul de încălcare din imprudență a unor reguli (atât în cazul încălcării lor conștiente, cât și în cazul în care nu li s-a acordat o atenție suficientă), nu însă urmările prejudiciabile".[688]

A treia poziție menționată mai sus este cea mai fundamentată. Din art. 18 CP RM rezultă că în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență făptuitorul fie consideră în mod ușuratic că urmările prejudiciabile vor putea fi evitate (în cazul încrederii exagerate), fie nu prevede posibilitatea survenirii urmărilor prejudiciabile (în cazul neglijenței). Adică la momentul conceperii de către făptuitor a infracțiunii comise din imprudență motivul nu se proiectează asupra urmărilor prejudiciabile. Prin urmare, în cazul infracțiunilor comise din imprudență se poate vorbi despre motiv, însă el se referă doar la fapta prejudiciabilă.

Totodată, nu trebuie de uitat că în cazul infracțiunilor materiale comise din imprudență (de exemplu, al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM) fapta prejudiciabilă privită izolat de urmările prejudiciabile nu are relevanță penală. La fel nu trebuie de uitat că în esență infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM se consideră infracțiuni săvârșite din imprudență. Dacă ele ar fi considerate în esență infracțiuni intenționate, atunci gradul de pericol social al acestor infracțiuni ar fi redus la gradul de pericol social al faptelor prevăzute de art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM. Aceasta ar fi incorect, întrucât urmările prejudiciabile prevăzute de art. 149 și

---

[685] Карасёва М.Ю. Мотив и цель как факультативный признак субъективной стороны преступления. În: *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*, 2016, № 10, p. 158-161.
[686] Квашис В.Е. *Профилактика неосторожных преступлений*. Киев: НИ и РИО КВШ МВД, 1981, p. 41-43. 76 p.
[687] Котов Д.П. Цель и целеполагание в неосторожных преступлениях. În: *Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции*. Владивосток: Дальневосточный университет, 1976, p. 40-47.
[688] Савченко А.В. *Мотив і мотивація злочину*. Київ: Атіка, 2002, p. 69. 144 p.

157 CP RM reprezintă factorul „criminalizator” pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM.

Fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM nu are rolul de factor „criminalizator” pentru infracțiunile prevăzute de acest articol. Prin urmare, nu ar fi corect ca motivul faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM să fie considerat motiv al infracțiunilor prevăzute de acest articol.

În ce privește scopul în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență, există două poziții relativ diferite.

Prima poziție este că asemenea infracțiuni nu au un scop. De exemplu, M. Mureșan afirmă: „Nici infracţiunile săvârşite cu intenţie indirectă, nici infracţiunile imprudente nu pot include în componenţa lor un scop special”.[689] B.S. Volkov consideră că „în cazul imprudenței lipsește o activitate direcționată a făptuitorului. Această teză se referă în egală măsură la încrederea exagerată și la neglijență”.[690] V.A. Obrazțov este de părerea că „în cazul unei infracțiuni intenționate, fiind conștient de semnificația [...] acțiunii (inacțiunii) comise, făptuitorul urmărește un anumit scop. În cazul unei infracțiuni comise din imprudență nu este urmărit niciun scop”.[691] Și I. Serbinov exclude prezența scopului în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență: „Deloc întâmplător, tentativa nu este posibilă în cazul infracțiunilor comise din imprudență. Or, conform art. 27 CP RM, „se consideră tentativă de infracţiune acţiunea sau inacţiunea intenţionată <u>îndreptată nemijlocit spre săvârşirea unei infracţiuni</u> (sublinierea îi aparține lui I.S. – *n.a.*) dacă, din cauze independente de voinţa făptuitorului, aceasta nu şi-a produs efectul”. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 329 CP RM, acţiunea sau inacţiunea nu poate fi îndreptată nemijlocit spre săvârşirea unei infracţiuni. Aceasta întrucât, în acord cu art. 18 CP RM, imprudența presupune că făptuitorul fie consideră în mod uşuratic că urmările prejudiciabile vor putea fi evitate, fie nu prevede posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile. În concluzie, scopul infracțiunii [...] este de neconceput în ipoteza infracțiunilor prevăzute la art. 329 CP RM”.[692]

A doua poziție presupune că în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență scopul nu se referă la infracțiune în întregime. El se referă numai la fapta prejudiciabilă. Astfel N.I. Panov menționează că „scopul infracțiunilor săvârșite [...] din imprudență se particularizează prin aceea

---

[689] Mureșan M. *Aspecte teoretico-normative şi practice ale motivului şi scopului infracțiunii* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2009, p. 74. 202 p.
[690] Волков Б.С. *Мотивы преступлений. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование*. Казань: Издательство Казанского университета, 1982, p. 79. 152 p.
[691] Образцов В.А. *Выявление и изобличение преступника*. Москва: Юристъ, 1997, p. 86. 336 p.
[692] Serbinov I. Latura subiectivă a infracțiunilor de neglijență în serviciu (art. 329 din Codul penal). În: *Revista Națională de Drept*, 2017, nr. 11, p. 11-19.

că aparține doar comportamentului ilegal și nu corespunde rezultatului infracțional”.[693] M.I. Enikeev arată că „în cazul infracțiunilor săvârșite din imprudență [...] rezultatul infracțional nu corespunde cu [...] scopul faptei. Rezultatul infracțional apare în virtutea capacității insuficiente a subiectului de a prevedea posibilele urmări prejudiciabile ale faptei sale”.[694] V.E. Kvașis consideră că în cazul infracțiunilor comise din imprudență „urmările prejudiciabile nu sunt cuprinse de scopul faptei prejudiciabile. Ele apar ca un rezultat colateral al acestei fapte”.[695] D.P. Kotov remarcă: „Există o neconcordanță între scopul făptuitorului și rezultatul dorit de acesta. Din această cauză survin urmări prejudiciabile colaterale care nu sunt cuprinse de scop. Prin urmare, o infracțiune săvârșită din imprudență se caracterizează fie prin realizarea insuficientă a scopului infracțiunii (făptuitorului nu i-a reușit să prevină producerea presupuselor urmări prejudiciabile), fie prin realizarea în exces a acestuia (urmările prejudiciabile produse depășesc limitele predicției făptuitorului)”.[696]

Suntem de acord cu a doua poziție. Ea este convergentă cu poziția a treia cu privire la motivul infracțiunilor săvârșite din imprudență, analizată mai sus. Apelând la parafrazare vom spune că scopul faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM nu ar trebui considerat scop al infracțiunilor prevăzute de acest articol. Cauza constă în aceea că fapta prejudiciabilă prevăzută la art. 264 CP RM nu are rolul de factor „criminalizator” pentru infracțiunile prevăzute de acest articol.

După ce am stabilit că în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM motivul și scopul se referă exclusiv la fapta prejudiciabilă, urmează de văzut care este conținutul acestui motiv și scop.

În literatura de specialitate se acordă o atenție aproape exclusivă conținutului motivului faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport.

De exemplu, S. Brînza și V. Stati arată că motivul acestei fapte este „superficialitatea manifestată de făptuitor în raport cu respectarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[697] S. Cernomoreț și D.M. Hortopan vorbesc despre

---

[693] Панов Н.И. *Способ совершения преступления и уголовная ответственность*. Харьков: Вища школа, 1982, p. 6. 161 p.
[694] Еникеев М.И. *Юридическая психология*. Москва: Норма, 2003, p. 52. 256 p.
[695] Квашис В.Е. *Профилактика неосторожных преступлений*. Киев: НИ и РИО КВШ МВД, 1981, p. 41-43. 76 p.
[696] Котов Д.П. Цель и целеполагание в неосторожных преступлениях. În: *Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции*. Владивосток: Дальневосточный университет, 1976, p. 40-47.
[697] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 436. 1300 p.

„demonstrarea de îndrăzneală, grabă sau ignorarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[698] V.I. Julev menționează „teribilismul, bravada, năzuința de a demonstra putere, îndrăzneală, atitudinea disprețuitoare față de interdicții, năzuința de a încheia munca mai repede”.[699] L.F. Rogatâh și V.B. Malinin nominalizează „supraevaluarea propriei experiențe și abilități, demonstrarea măiestriei, bravadă, atitudinea disprețuitoare față de interdicții, lipsa de atenție în conducerea mijlocului de transport etc.”[700] În afară de motivele specificate de L.F. Rogatâh și V.B. Malinin, O.V. Radcenko și E.A. Taiurskaia amintesc despre „necesitatea de producție în măsura în care aceasta este înțeleasă de către făptuitor”.[701] G. Krainik vorbește despre „năzuința de a nu întârzia la lucru, la o întâlnire etc., de a demonstra cele mai bune abilități de conducere (de conducere pe contrasens, de depășire, de virare etc.)”.[702]

Alți teoreticieni încearcă să sistematizeze motivele faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Aceștia vorbesc despre: egoism, năzuința de realizare a obiectivelor personale, de asigurare a propriei bunăstări (exploatarea neautorizată a mijloacelor de transport, devierea din motive personale de la ruta predeterminată etc.); năzuința de a ascunde alte încălcări admise din imprudență; interesele de producție înțelese eronat, atunci când, de exemplu, persoana care conduce mijlocul de transport dorește să efectueze deplasarea în orice condiții dificile (de exemplu, condiții meteo nefavorabile); manifestarea nihilismului juridic, atunci când făptuitorul ignoră reglementările în materie numai pentru că le consideră formale sau excesive într-o situație concretă; motive huliganice, exprimate în teribilism, bravadă, sfidarea limitelor impuse de lege, năzuința de a-i imita pe alții (de a ține pasul cu alții, de a nu pierde fața)[703].[704]

O veritabilă clasificare a motivelor faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport este propusă de V.V. Luneev: 1) motivele de evaluare eronată a condițiilor rutiere dificile; 2) motivele de distragere externă sau internă a atenției făptuitorului („am vorbit cu pasagerul”, „am căzut pradă gândurilor”, „am ațipit”). În aceste cazuri făptuitorul nu este ghidat de motivele de a conduce mijlocul de transport. Aceste

---

[698] Cernomoreţ S., Hortopan, D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.
[699] Жулев В.И. *Предупреждение дорожно-транспортных происшествий*. Москва: Юридическая литература, 1989, p. 122. 224 p.
[700] 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, p. 37. 60 p.
[701] Радченко О.В., Таюрская Е.А. *Юридический анализ дорожно-транспортных происшествий*. Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015, p. 38. 95 p.
[702] Крайник Г. *Мотиви злочинів, вчинених з необережності*. În: Юридична Україна, 2014, № 12, p. 65-70.
[703] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 322. 406 p.
[704] *Криминология* / Под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. Москва: Юристъ, 2004, p. 476-477. 734 p.

motive sunt înlocuite de impulsul care este pentru făptuitor cel mai actual în acel moment și care nu are legătură cu conducerea mijlocului de transport; 3) motivele cu caracter de serviciu (năzuința de a respecta termenele de transportare stabilite, de a îndeplini sarcina în avans, de a câștiga timp pe parcursul deplasării etc.). Ghidat de aceste motive, făptuitorul încalcă regulile conștient și „de dragul cauzei" (depășește viteza, conduce în pofida luminii roșii a semaforului, depășește în locuri nepermise alte mijloace de transport, pornește în deplasare cu un mijloc de transport defectat din punct de vedere tehnic); 4) alte motive: pierderea stăpânirii de sine, năzuința de a demonstra experiența de conducere sau capacitățile pe care le are mijlocul de transport, neoprirea după orbirea de farurile altui mijloc de transport, încercarea de a depăși un alt mijloc de transport („nu am vrut să înghit praful de sub roțile celorlalți"), necedarea trecerii mijlocului de transport care se apropie din sens opus etc."[705]

D.V. Tokmanțev grupează motivele faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport în: 1) motive pozitive; 2) motive neutre; 3) motive negative. Conform opiniei acestui autor, din grupurile respective fac parte: 1) năzuința de a ajuta prietenii sau colectivul, năzuința de a încheia mai rapid munca, necesitatea de producție; 2) speranța că alții vor acționa corect, experiența personală, condițiile meteo favorabile, fiabilitatea tehnicii utilizate, năzuința de relaxare, de simplificare a sarcinilor profesionale; 3) interesul material, motivele huliganice, năzuința de a câștiga autoritate în cercul de prieteni.[706]

Cum putem vedea motivul faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport poate avea un conținut foarte variat. Bineînțeles, particularitățile acestui conținut trebuie luate în considerare.

Probabil, cel mai grăitor exemplu în acest sens îl constituie motivele huliganice.

M.V. Barancikova menționează: „Se pare că în cazurile când conducătorul auto participă la curse pe străzile urbane, încălcând grav regulile de circulație rutieră, conducând periculos și atrăgând atenția celorlalți, dacă lipsesc urmările prejudiciabile specificate în art. 264 „Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport" din Codul penal al Federației Ruse, calificarea faptei trebuie făcută conform art. 267^1 din Codul penal al Federației Ruse[707], ca fiind comisă din motive huliganice".[708] Articolul 267^1 din Codul penal al

[705] Лунеев В.В. *Мотивация преступного поведения*. Москва: Наука, 1991, p. 274-275. 383 p.
[706] Токманцев Д.В. Форма вины и мотивы нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263 УК РФ). În: *Журнал российского права*, 2016, № 3, p. 115-122.
[707] Уголовный кодекс Российской Федерации. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25.
[708] Баранчикова М.В. Хулиганские побуждения и состояние опьянения как признаки транспортных преступлений. În: *Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право*, 2019, Т. 9, № 1, p. 101-108.

Federației Ruse prevede răspunderea pentru săvârșirea din motive huliganice a acțiunilor care periclitează exploatarea în siguranță a mijloacelor de transport.

În Codul penal al Republicii Moldova lipsește un asemenea articol. În Codul contravențional există norme care se aseamănă cu art. 267^1 din Codul penal al Federației Ruse. În primul rând este vorba de art. 241^1 „Încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor de circulaţie rutieră prin comportament agresiv" din Codul contravențional. La lit. d) alin. (3) art. 33 al Legii nr. 131/2007 sunt punctate mai multe exemple de comportament agresiv: 1) deplasarea succesivă, neregulamentară, de pe o bandă de circulaţie pe alta în scopul devansării, ocolirii vehiculelor; 2) efectuarea manevrei de întoarcere prin folosirea sistemului de frânare; 3) pornirea de pe loc a vehiculului prin demarare bruscă; 4) agresarea conducătorului unui vehicul prin apropierea excesivă din spate sau din lateral, în mod repetat sau continuu, prin gesturi, cuvinte sau expresii obscene; 5) folosirea repetată a semnalelor sonore şi/sau luminoase pentru obligarea conducătorului vehiculului care circulă regulamentar în faţa sa de a elibera, în mod nejustificat, banda de circulaţie; 6) neasigurarea între două vehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, care circulă pe aceeaşi bandă în afara localităţii, a spaţiului necesar revenirii pe bandă a unui vehicul care a efectuat depăşirea; 7) frânarea bruscă a vehiculului, în mod nejustificat, la revenirea pe bandă, imediat după depăşirea unui vehicul, obligând conducătorul acestuia să schimbe direcţia de mers sau să frâneze brusc pentru a evita impactul; 8) depăşirea unei coloane de vehicule, obligate să oprească sau să încetinească la pătrunderea într-o intersecţie, la trecerea la nivel cu calea ferată sau în caz de forţă majoră, în scopul de a plasa vehiculul în faţă sau în interiorul coloanei; 9) circulaţia cu viteză în limita stabilită sau depășind această limită la o distanţă foarte redusă faţă de un alt vehicul, înaintea, în spatele acestuia ori în lateral, în scopul agresării sau intimidării conducătorului acestuia; 10) conducerea unui ciclomotor sau a unei motociclete pe o singură roată ori a unui cvadriciclu pe cele două roți din spate; 11) circulaţia cu viteză redusă nejustificat pe o altă bandă decât prima, împiedicând circulaţia regulamentară a vehiculelor care se deplasează în urma sa; 12) mersul înapoi cu spatele în scopul agresării sau intimidării celorlalţi participanţi la circulaţie; 13) deplasarea neautorizată în grup (câte doi și mai mulți, cu excepţia coloanelor oficiale) cu vehicule și/sau motociclete sau ciclomotoare care circulă pe aceeaşi bandă sau pe benzi paralele, depășind limita de viteză ori cu viteză redusă nejustificat, sau fără asigurarea între oricare două vehicule consecutive a spaţiului necesar revenirii pe bandă a unui vehicul care a efectuat depăşirea.[709]

[709] Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.

În al doilea rând, având în vedere fenomenul „street racing” („liniuță”), trebuie să vorbim despre art. 243^1 „Deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice” din Codul contravențional. Acest articol prevede răspunderea pentru: participarea conducătorilor de vehicule la deplasarea neautorizată în grup (cu excepţia coloanelor oficiale) pe drumurile publice, care a condiţionat crearea impedimentelor în circulaţia rutieră (alin. (1)); participarea la desfăşurarea neautorizată pe drumurile publice a concursurilor, antrenamentelor, competiţiilor cu vehicule sau cu animale (alin. (2)); încălcarea de către conducătorul de vehicul a dispozițiilor prevăzute la alin. (1) şi (2) care a generat riscul producerii unui accident de circulaţie (alin. (3)); organizarea acţiunilor prevăzute la alin.(1) şi (2) (alin. (4)).

Ne întrebăm cum ar trebui calificată cauzarea urmărilor prejudiciabile prevăzute de art. 264 CP RM în urma încălcării din motive huliganice a regulilor de circulație, dacă această încălcare se exprimă în încălcarea de către persoanele care conduc mijloace de transport a regulilor de circulaţie prin comportament agresiv ori în deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice. Opinia noastră este că în acest caz trebuie aplicat doar art. 264 CP RM. Nici în acest articol, nici în art. 241^1 și 243^1 CCo RM nu este indicat niciun motiv special. Astfel rezultă că motivele acestor fapte pot fi oricare, inclusiv motivele huliganice. Nu este necesar ca, în afară de art. 264 CP RM, să fie aplicat art. 287 CP RM sau art. 354 CCo RM. În situația analizată este exclus concursul ideal dintre una din infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM și una din faptele prevăzute la art. 287 CP RM sau art. 354 CCo RM. În acest sens nu suntem de acord cu A.N. Podcerneaev care are o părere opusă[710]. Din conținutul art. 241^1 și 243^1 CCo RM rezultă că motivele huliganice se numără printre principalele motive ale faptelor contravenționale respective. Încălcările prevăzute la art. 241^1 și 243^1 CCo RM pot să formeze conținutul faptei prejudiciabile prevăzute la art. 264 CP RM. În acest caz motivele huliganice devin semn constitutiv al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În doctrina penală există opinii cu privire la luarea în considerare a particularităților prin care motivele huliganice se deosebesc de alte motive. Astfel O.V. Cepurnâh arată: „Un pericol social deosebit îl prezintă participarea conștientă a streetracerilor la cursele de stradă, fiindcă aceștia manifestă intenție directă la încălcarea regulilor de securitate a circulației”.[711] A.G. Nikulnikov menționează că „participanții și organizatorii curselor de stradă, care încalcă regulile de desfășurare a competițiilor, exprimă prin acțiunile lor o vădită lipsă de respect față de

[710] Подчерняев А.Н. Управление транспортным средством в состоянии опьянения как признак состава преступления. În: *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова*, 2016, № 1, p. 84-88.

[711] Чепурных О.В. «Стритрейсинг» как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Современные проблемы уголовной политики. V Международная научно-практическая конференция* / Под ред. А.Н. Ильяшенко, 2014, Том. III, p. 191-197.

societate și față de normele etice și juridice general acceptate, se contrapun altora, înfruntă ordinea publică consacrată. Aceste trăsături sunt caracteristice pentru motivele huliganice”.[712] Atunci când se referă la situația dată, E.S. Steșici vorbește despre „motive hedoniste, motive de autoafirmare, de dominare, care se manifestă prin demonstrarea puterii mijlocului de transport, prin propria exclusivitate, prin demonstrarea bravurii și încrederii că fapta va rămâne nepedepsită”.[713] S. Cernomoreț și D.M. Hortopan consideră că „în condiţiile în care conducătorului auto i se pretinde diligenţă şi prudenţă maximă, dorinţa de a fi „tare în trafic” poate fi un eventual motiv care va influenţa individualizarea judiciară a pedepsei penale, nu şi calificarea”.[714] O.N. Bondarcik remarcă: „În doctrina dreptului penal se fac propuneri de diferențiere a răspunderii penale pentru infracțiunile rutiere în funcție de [...] motive („bravură”, motive huliganice sau alte motive josnice)”.[715]

De exemplu, năzuința de a ajuta o persoană apropiată (când se exclude starea de extremă necesitate) sau înțelegerea eronată a obligațiilor de serviciu demonstrează, de regulă, un grad prejudiciabil mai scăzut în comparație cu cel al motivelor huliganice. Aceste particularități ale motivului faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie luate în considerare la individualizarea pedepsei stabilite de art. 264 CP RM, nu la diferențierea răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la acest articol. Legislația în vigoare conține mecanismul necesar pentru luarea în considerare a acestor particularități la individualizării pedepsei stabilite de art. 264 CP RM. Conform pct. 1) alin. (1) art. 394 din Codul de procedură penală, partea descriptivă a sentinței de condamnare trebuie să cuprindă inclusiv motivele infracţiunii. Potrivit alin. (1) art. 75 CP RM, la stabilirea categoriei şi termenului pedepsei, instanţa de judecată ţine cont inclusiv de motivul infracțiunii săvârșite.

Nu ar fi suficient de întemeiat ca art. 264 CP RM să fie completat cu un alineat în care să se prevadă răspundere agravată pentru săvârșirea infracțiunii din motive huliganice. Există motive (de exemplu, interesul material) cu un grad prejudiciabil comparabil ca gravitate. Nu ar fi justificat să completăm art. 264 CP RM cu alineate în care să se prevadă toate aceste motive. Tot așa nu ar fi justificat să completăm acest articol cu un alineat în care să se prevadă răspundere

---

[712] Никульников А.Г. Уголовная ответственность за стритрейсинг (уличные гонки). În: *Образовательная система: вопросы продуктивного взаимодействия наук в рамках технического прогресса сборник научных трудов*. Казань, 2019, p. 123-126.

[713] Стешич Е.С. Роль мотивации в уголовно-правовой и криминологической оценке неосторожных преступлений, связанных с лишением жизни. În: *Вестник Академии Генеральной Прокуратуры Российской Федерации*, 2018, № 1, p. 72-78.

[714] Cernomoreţ S., Hortopan D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.

[715] Бондарчик О.Н. *Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты*: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Санкт-Петербург, 2005, p. 131. 226 p.

agravată pentru săvârșirea infracțiunii din motive josnice (negative). Astfel de formulări ambigui vor contribui la agravarea neîntemeiată a răspunderii penale.

Conținutul scopului faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport reiese din descrierea motivului acestei fapte. Pentru ce făptuitorul își ajută prietenii sau colectivul, încălcând regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport? Pentru a câștiga încrederea, bunăvoința, protecția, favorul, sprijinul acestora. Pentru ce făptuitorul încheie mai rapid munca, încălcând regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport? Pentru a beneficia de mai mult timp liber, a reuși prestarea la termen a unei alte munci, a rezolva o urgență ivită etc. Pentru ce făptuitorul încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, fiind ghidat de necesitatea de producție? Pentru a realiza indicatorii de performanță, a nu fi disponibilizat, a fi avansat în funcție, a obține sporul de performanță etc. Exemplele date ar putea continua. „Așa cum putem vedea toate ele constituie proiectarea rezultatului pe care făptuitorul urmărește să-l obțină prin săvârșirea uneia din infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM”.[716]

Specificul scopului urmărit la săvârșirea faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie luat în considerare la individualizarea pedepsei stabilite de art. 264 CP RM.

4.2. Subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM

După părerea lui V.A. Nikonov, „procesul de calificare a infracțiunii trebuie să înceapă cu examinarea caracteristicilor subiectului și ale laturii obiective. Aceste elemente constitutive, care conțin informații inițiale cu privire la fapta comisă și autorul acesteia, sunt percepute direct de către cei care aplică legea penală. În baza acestor elemente constitutive sunt stabilite obiectul și latura subiectivă a infracțiunii”.[717] Această sugestie este potrivită în contextul calificării unei fapte în baza art. 264 CP RM. Or, acest articol prevede răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către un subiect special (și anume – de către persoana care conduce mijlocul de transport), încălcare ce cauzează din imprudență anumite urmări prejudiciabile. În cazul în care o asemenea faptă este săvârșită de către altcineva decât o persoană care conduce mijlocul de transport, își pierde sensul stabilirea obiectului și a laturii subiective a infracțiunii.

---

[716] 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.
[717] Никонов В.А. *Научные основы квалификации преступлений*. Тюмень: Юридический институт МВД России, 1996, p. 20. 72 p.

Interpretarea art. 21 CP RM arată că subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, este persoana fizică responsabilă care, la momentul comiterii faptei, a atins vârsta de 16 ani. Astfel, condițiile generale, ce caracterizează subiectul acestor infracțiuni, sunt: 1) vârsta minimă de 16 ani; 2) responsabilitate.

În opinia lui R.I. Miheev și S.V. Polubinskaia, „vârsta constituie etapa dezvoltării socio-psihologice și juridice a individului, care determină limitele răspunderii unei persoane vinovate, nivelul de maturitate care permite luarea deciziilor cu privire la un comportament conștientizat și selectiv, precum și conștientizarea unora dintre prevederile legale”.[718]

În art. 21 CP RM sunt prevăzute două bareme de vârstă minimă a subiectului infracțiunii: 14 ani și 16 ani. Regula generală este stabilită în alin. (1) al acestui articol, conform căruia „sunt pasibile de răspundere penală persoanele fizice responsabile care, în momentul săvârşirii infracţiunii, au împlinit vârsta de 16 ani”. În alin. (2) art. 21 CP RM, ce conține excepția la regula generală sus-menționată, sunt prevăzute normele din partea specială a Codului penal, care incriminează fapte săvârșite de persoane persoanele care au vârsta între 14 şi 16 ani. Art. 264 CP RM nu se regăsește printre aceste norme. Rezultă că subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, este persoana fizică care, la momentul comiterii faptei, a atins vârsta de 16 ani.

Subiectului dat îi revine respectarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. Aceasta presupune exercitarea anumitor drepturi și executarea anumitor obligații. În mod implicit, despre aceasta ne vorbesc sancțiunile din art. 264 CP RM. Astfel sancțiunea din alin. (1) al acestui articol presupune ca posibilă pedeapsă privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport. Sancțiunile din alin. (2)-(6) art. 264 CP RM presupun, printre altele, anularea dreptului de a conduce mijloace de transport. Dreptul de a conduce mijlocul de transport este un drept distinct de exercitare a unei anumite activități. Aceasta rezultă din interpretarea sistemică a următoarelor norme din Codul penal: „Privarea de dreptul de a ocupa anumite funcţii sau de a exercita o anumită activitate constă în interzicerea de a ocupa o funcţie sau de a exercita o activitate de natura aceleia de care s-a folosit condamnatul la săvârşirea infracţiunii” (alin. (1) art. 65); „Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport pe drumurile publice” (alin. (1) art. 65^1). Așadar, conducerea mijlocului de transport este o activitate care presupune drepturi și obligații.

[718] Михеев Р.И., Полубинская С.В. Лица, подлежащие уголовной ответственности. În: *Уголовный закон: опыт теоретического моделирования* / Отв. ред. В.Н. Кудрявцев, С.Г. Келина. Москва: Наука, 1987, p. 65-80. 276 p.

Alte reglementări vin în sprijinul acestor idei. Astfel, pct. 8 al RCR prevede: „Vârsta minimă a conducătorului de autovehicul este condiţionată de tipul, destinaţia, particularităţile de conducere a acestuia şi este reglementată prin actele normative în vigoare. [...]”. La lit. a) pct. 13 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007 se stabilește: „Persoana care solicită examinarea în vederea obţinerii permisului de conducere trebuie să îndeplinească următoarele condiţii [...] să corespundă vârstei: de 16 ani – pentru subcategoriile AM, A1 şi B1; de 18 ani – pentru categoriile B, BE, H şi subcategoriile A2, C1, C1E; de 20 ani: pentru categoria A, în cazul în care persoana face dovada conducerii pe o perioadă de cel puţin 2 ani pe un motociclu din subcategoria A2; pentru conducerea triciclului cu o putere ce depăşeşte 15 kW; de 21 ani – pentru categoriile C, CE, F, I şi subcategoriile D1, D1E; de 24 ani – pentru categoria A, D şi DE”. Astfel, în cazul în care deține permis de conducere, subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie să aibă vârsta minimă de 16 ani. Este justificat ca aceeași vârstă să o aibă subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, care nu deține permis de conducere. Or, în ambele cazuri, activitatea de conducere a mijlocului de transport prezintă pericole similare pentru ordinea de drept.

În concluzie, este întemeiată stabilirea vârstei minime de 16 ani pentru subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

În afară de vârsta minimă de 16 ani, responsabilitatea se numără printre condițiile generale ce caracterizează subiectul infracțiunilor analizate.

Conform art. 22 CP RM, „responsabilitatea este starea psihologică a persoanei care are capacitatea de a înţelege caracterul prejudiciabil al faptei, precum şi capacitatea de a-şi manifesta voinţa şi a-şi dirija acţiunile”. Această definiție legislativă validează afirmația făcută de V.A. Ivannikov: „Responsabilitatea și vinovăția determină conținutul principiului incriminării subiective. Astfel, responsabilitatea trebuie privită ca stare psihică, care se exprimă în capacitatea de a conștientiza atât caracterul faptic al celor săvârșite, cât și legătura de cauzalitate, precum și de a prevedea urmările prejudiciabile”.[719]

M.V. Muhortova operează cu noțiunea de responsabilitate specială (profesională), care presupune „capacitatea persoanei de a exercita anumite funcții profesionale și de a preveni producerea unor urmări grave în condiții extreme”.[720] Conducerea mijlocului de transport nu întotdeauna reprezintă o profesie. În acest caz trebuie să vorbim mai degrabă despre o activitate

[719] Иванников В.А. *Психологические механизмы волевой регуляции*. Санкт-Петербург: Питер, 2006, p. 82, 208 p.

[720] Мухортова М.В. *Преступления, связанные с нарушением специальных правил: природа и особенности элементов состава* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2016, p. 127. 260 p.

ocupațională. În cazul subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care deține permis de conducere, responsabilitatea specială (ocupațională) rezultă din dispoziția de la lit. b) pct. 13 al Hotărârii Guvernului nr. 1452/2007: „Persoana care solicită examinarea în vederea obţinerii permisului de conducere trebuie să îndeplinească următoarele condiţii [...] să fie aptă din punct de vedere psihofiziologic și intelectual pentru a conduce autovehicule pe drumurile publice". Este justificat ca aceeași aptitudine ocupațională să o aibă subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, care nu deține permis de conducere.

Pentru calificarea faptei în baza art. 264 CP RM, nu are importanță dacă subiectul infracțiunii: este un cetățean al Republicii Moldova, cetățean al unui stat străin, pluripatrid sau apatrid; își desfășoară activitatea în cadrul unei persoane juridice de drept public sau al unei persoane juridice de drept privat; are vechime în conducerea mijloacelor de transport sau nu.

În afară de condițiile generale ce caracterizează subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, este obligatoriu ca acesta să aibă o calitate specială. Se are în vedere calitatea de persoană care conduce mijlocul de transport.

Orice mijloc de transport este un mijloc tehnic. În viziunea lui V.A. Nersesean, „subiecții infracțiunilor în domeniul utilizării mijloacelor tehnice, săvârșite din imprudență, posedă un rol specific în sistemul relațiilor sociale cu privire la funcționarea normală și sigură a mijloacelor date. Activitatea unor asemenea subiecți presupune exploatarea, întreținerea și/sau repararea unor sisteme tehnice complexe, care constituie izvoare de pericol sporit. În virtutea acestui fapt, majoritatea infracțiunilor în domeniul utilizării mijloacelor tehnice, săvârșite din imprudență, au subiecți speciali".[721] Subiecții infracțiunilor în domeniul utilizării mijloacelor tehnice, săvârșite din imprudență (printre care se numără subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM), participă la anumite relații sociale. A.A. Ter-Akopov afirmă just: „Relațiile sociale speciale presupun o anumită ordine de comportament, de activitate, care reprezintă obiectul de reglementare al unor norme juridice speciale, și care asigură îndeplinirea funcțiilor corespunzătoare".[722] În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, ca specie de reguli speciale, trebuie respectate nu de către o persoană oarecare, ci de către persoana care conduce mijlocul de transport. Nicio altă persoană nu poate participa la relațiile sociale reglementate de astfel de reguli speciale.

---

[721] Нерсесян В.А. *Ответственность за неосторожные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, p. 140-141. 223 p.
[722] Тер-Акопов А.А. *Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве*. Москва: Юркнига, 2003, p. 150. 478 p.

După părerea lui M.V. Midloveț și A.V. Soleanoi, persoana, care însoţeşte animale izolate, turme, cirezi etc., animale de povară sau de călărie, poate fi echivalată cu persoana care conduce mijlocul de transport.[723] O astfel de interpretare nu este conformă cu prevederile legislației Republicii Moldova. Conform art. 2 al Legii nr. 131/2007, conducător este „persoana care conduce pe un drum public un vehicul, un grup de persoane, însoţeşte animale izolate, turme, cirezi etc., animale de povară sau de călărie, precum şi persoană care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului". Noțiunea de conducător, în sensul acestui articol, este mai largă decât noțiunea de persoană care conduce mijlocul de transport, în sensul art. 264 CP RM.

În concluzie, nu pot fi subiecți ai infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM: persoana care conduce pe un drum public un alt vehicul decât mijlocul de transport; persoana care conduce pe un drum public un grup de persoane; persoana care însoţeşte animale izolate, turme, cirezi etc., animale de povară sau de călărie. Astfel de persoane sunt subiecți ai infracțiunii prevăzute la art. 269 CP RM, întrucât cad sub incidența noțiunii „alt participant la trafic", care se utilizează în acest articol. Asemenea persoane participă la relațiile sociale reglementate de altfel de reguli speciale, și anume – regulile privind menţinerea ordinii şi securitatea circulaţiei.

Conducerea mijlocului de transport este activitatea desfășurată de subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Caracterizând această activitate, S. Brînza și V. Stati vorbesc despre „acea operaţie tehnică prin care o persoană pune în mişcare mijlocul de transport şi îl dirijează potrivit cu scopurile urmărite de ea".[724] Opinia dată este completată de C. Turianu, care menționează: „Dirijarea şi manevrarea unui mijloc de transport împins cu mâna, în scopul de a porni motorul, constituie o activitate de conducere. [...] Se consideră conducere şi dirijarea unui mijloc de transport ce se deplasează pe o şosea, în pantă, coborând în virtutea inerţiei, nu prin acţionarea dispozitivului mecanic de propulsie".[725] Așadar, conducerea mijlocului de transport presupune, în primul rând, ipoteza în care mijlocul de transport se află în mișcare, în dinamică.

În opinia lui C. Turianu, conducerea mijlocului de transport poate presupune, de asemenea, o altă ipoteză: „Trebuie să se reţină existenţa unei activităţi de conducere, în condiţii ilegale, atunci când conducătorul a fost găsit în timp ce staţiona cu mijlocul de transport, însă din probele administrate rezultă neîndoielnic că mai înainte de a se fi oprit el a condus mijlocul de transport în acele condiţii".[726] La ipoteza în care mijlocul de transport se află în poziție statică se referă, de

---

[723] Мидловец М.В., Соляной А.В. Проблемы определения субъекта дорожно-транспортного преступления. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2016, Т. 2, № 1, p. 110-115.
[724] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 436. 1300 p.
[725] Turianu C. *Infracţiunile rutiere*. Bucureşti: ALL Beck, 2000, p. 23. 248 p.
[726] Ibidem, p. 23.

asemenea, R.D. Șarapov, S.N. Șatilovici și S.A. Zvorâghina: „O serie de reguli de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport se aplică persoanei, care conduce mijlocul de transport, în momentul în care aceasta nu se află la volan și, prin urmare, nu exercită controlul direct asupra mijlocului de transport în timpul mișcării acestuia. În special, este vorba despre regulile privind: oprirea și parcarea unui mijloc de transport; utilizarea avertizorului de avarie și a triunghiului de presemnalizare etc.”.[727]

De exemplu, RCR conține următoarele reguli care interzic încălcarea regulilor de securitate a circulației în ipoteza în care mijlocul de transport se află în poziție statică: „Avertizorul de avarie trebuie pus în funcţiune: a) în cazul accidentului în traficul rutier; b) când vehiculul a fost oprit fortuit, constituind un obstacol pentru ceilalţi participanţi la trafic; c) în cazul îmbarcării şi debarcării copiilor din vehiculul semnalizat prin semnul distinctiv 5 (anexa nr. 6)”; d) când este necesară semnalizarea celorlalţi participanţi la trafic despre un pericol iminent” (subpct. 1) pct. 37); „În cazul în care vehiculul nu este echipat cu avertizor de avarie sau acesta este defectat, conducătorul trebuie să semnalizeze prin amplasarea triunghiului de presemnalizare (a lanternei portative cu lumină roşie intermitentă) în spatele vehiculului ori, după caz, în faţa acestuia pe aceeaşi bandă, la o distanţă de cel puţin 30 m, astfel încât să poată fi văzut de la o distanţă suficientă de conducătorii vehiculelor care se apropie. În localităţi, în cazul circulaţiei intense, triunghiul de presemnalizare poate fi amplasat la o distanţă mai mică, astfel încât să poată fi observat de conducătorii de vehicule care se apropie” (subpct. 2) pct. 37); „Conducătorul poate părăsi vehiculul doar după ce a luat măsurile necesare pentru a exclude pornirea de la sine a vehiculului sau utilizarea lui în lipsa conducătorului” (subpct. 1) pct. 71); „Se interzice deschiderea portierelor vehiculului oprit, în cazul în care se expune pericolului conducătorul sau pasagerii ori se creează obstacole altor participanţi la trafic” (subpct. 2) pct. 71); „În caz de oprire fortuită, în locurile unde oprirea este interzisă, conducătorul trebuie să ia măsuri pentru deplasarea vehiculului din locurile în cauză, iar dacă aceasta este imposibil − să semnalizeze autovehiculul în conformitate cu punctul 37, subpunctul 1), litera b) din prezentul Regulament” (subpct. 3) pct. 71); „În cazul staţionării pe carosabil pe timp de noapte, în locurile neiluminate ale drumurilor publice, autovehiculul trebuie să fie semnalizat conform punctului 34 subpunctul 4) din prezentul Regulament” (subpct. 1) pct. 72); „Pe timp de noapte, pe drumurile publice este interzisă staţionarea maşinilor autopropulsate, a remorcilor [...]” (subpct. 2) pct. 71); „Parcarea vehiculelor este permisă numai în locurile destinate acestui scop, semnalizate prin indicatoarele 5.48.1 - 5.48.3 şi/sau marcajul 1.1.1, d)” (pct. 73) etc.

[727] Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. *Субъект транспортного преступления*. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018, p. 48. 114 p.

Conducerea mijlocului de transport trebuie deosebită de predarea (încredințarea) conducerii acestuia.

Conform lit. b) pct. 14 al RCR, „conducătorului de vehicul îi este interzis [...] să încredinţeze conducerea autovehiculului unei persoane care nu posedă permis de conducere de categoria (subcategoria) respectivă (cu excepţia cazurilor în care se efectuează instruirea în conducere, în conformitate cu punctul 108 din prezentul Regulament), sau care se află în stare de ebrietate, sub influenţa drogurilor ori altor substanţe contraindicate, sub influenţa preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacţiei, este bolnavă, traumatizată sau într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere”.

În opinia lui V.I. Julev, „persoana, care a încălcat regulile privind predarea conducerii mijlocului de transport, nu este la momentul respectiv o persoană care conduce mijlocul de transport, așa cum o cere art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. Însă, o astfel de persoană a comis o încălcare în timp ce conducea mijlocul de transport. Încălcarea acestei persoane a devenit una dintre cauzele accidentului rutier provocat de o persoană care era în stare de ebrietate sau insuficient de diligentă, și care se afla la volan. Practica judiciară în astfel de cazuri califică pe bună dreptate acțiunile ambelor persoane ca încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport”.[728] La fel de contradictorie este părerea lui R.D. Șarapov, S.N. Șatilovici și S.A. Zvorâghina: „Desigur, persoana, care a predat conducerea mijlocului de transport contrar interdicției legale, se consideră persoană care a încălcat regulile de exploatare a mijloacelor de transport. […] Cu toate acestea, persoana dată nu încetează să fie persoană care conduce mijlocul de transport”.[729] Nu este posibil să fii în același timp atât persoană care a predat conducerea mijlocului de transport unei alte persoane, cât și persoană care conduce mijlocul de transport. Din aceste considerente nu pot fi susținute opiniile lui V.I. Julev, R.D. Șarapov, S.N. Șatilovici și S.A. Zvorâghina.

Persoana, care predă conducerea mijlocului de transport, poate răspunde doar în baza: alin. (4) art. 231 CCo RM (pentru predarea conducerii vehiculului către o persoană care nu are permis de conducere sau dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (cu excepţia instruirii, în prezenţa instructorului), care este privată de dreptul de a conduce vehicule sau care are permis de conducere de o categorie necorespunzătoare); alin. (2) art. 232 CCo RM (pentru predarea conducerii vehiculului către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere sau dovadă înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului); alin. (2) art. 233 CCo RM (pentru predarea cu

[728] Жулев В.И. *Транспортные преступления. Комментарий законодательства*. Москва: Спарк, 2001, p. 80-81. 190 p.
[729] Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. *Субъект транспортного преступления*. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018, p. 48. 114 p.

bună ştiinţă a conducerii vehiculului către o persoană care se află sub influenţa alcoolului ori în stare de ebrietate produsă de alcool ce depăşeşte gradul maxim admisibil stabilit de lege sau în stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante și/sau de alte substanțe cu efecte similare, dacă fapta nu constituie infracţiune); alin. (2) art. 264^1 CP RM (pentru predarea cu bună ştiinţă a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acţiune a provocat urmările prejudiciabile indicate la art. 264 CP RM).

Aceste norme descriu o încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport. Însă, o asemenea încălcare nu poate fi în legătură de cauzalitate cu urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM (cu excepția ipotezei descrise în alin. (2) art. 264^1 CP RM). „Or, aceste urmări prejudiciabile se află în legătură de cauzalitate cu fapta unei persoane care, la momentul comiterii acesteia, conduce mijlocul de transport, nu cu fapta unei persoane care a predat conducerea mijlocului de transport”.[730]

La o ipoteză interesantă se referă D.Iu. Kraev: „În principiu, nu sunt excluse situațiile în care mijlocul de transport este condus concomitent de două persoane: de exemplu, o tânără îi cere prietenului ei să o învețe cum să conducă, iar acesta, aflându-se la volan, o ia în brațe. Ea apasă pedala de frână și cea de accelerare, comută transmisia și direcționează mijlocul de transport. El, de asemenea, ține volanul dacă este necesar, apasă aceleași pedale și comută transmisia. Fiind cuprinși complet de activitatea de conducere în comun a mijlocului de transport, ei nu observă un pieton care este tamponat letal pe trecerea de pietoni. În acest caz, răspunderea prevăzută la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse se aplică ambelor persoane care au condus împreună mijlocul de transport. Dacă însă, în exemplul examinat, doar tânăra ar fi condus mijlocul de transport, iar rolul prietenului ei așezat pe scaunul de pasager ar fi constat exclusiv în a da sfaturi verbale cu privire la conducerea mijlocului de transport, atunci acesta nu ar putea fi tras la răspundere în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, deoarece dânsul nu ar fi fost persoana care conduce mijlocul de transport”.[731]

Așadar, conduce mijlocul de transport cel care se află pe scaunul destinat persoanei care conduce mijlocul de transport, ținând volanul, apăsând pedala de frână și cea de accelerare, comutând transmisia și direcționând mijlocul de transport. Dacă două persoane conduc simultan mijlocul de transport, ambele vor avea calitatea de subiect al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

---

[730] 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.

[731] Краев Д.Ю. *Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2019, p. 16. 44 p.

În alt context, în sensul art. 264 CP RM, conducerea mijlocului de transport reprezintă o activitate faptică, nu juridică.

În această ordine de idei, V. Stati menționează: „Calitatea cerută subiectului în art. 264 CP RM este determinată de natura activităţii pe care o efectuează persoana (conducerea unui mijloc de transport), iar nu de existenţa unei abilitări pentru desfăşurarea acestei activităţi. Este suficient ca făptuitorul să conducă *de facto* un mijloc de transport, chiar dacă această calitate nu se sprijină pe o recunoaştere oficială”.[732] În pct. 7 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 se arată: „Lipsa permisului de conducere a mijloacelor de transport sau privarea de acest permis nu poate servi drept temei pentru eliberarea subiectului de responsabilitate penală”.[733]

Astfel, subiect al infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, poate fi nu numai persoana, care a susținut examenul pentru obţinerea permisului de conducere, și care a obținut permisul corespunzător, ci și oricare altă persoană care conduce mijlocul de transport. Pentru aplicarea acestui articol nu contează dacă făptuitorul: avea permis de conducere în momentul conducerii mijlocului de transport; a fost lipsit de acesta; nu a avut deloc permis de conducere.

Calificarea faptei în baza art. 264 CP RM nu exclude aplicarea unor norme din Codul contravențional: alin. (1) art. 231 (pentru conducerea vehiculului cu permis de conducere de o categorie necorespunzătoarese); alin. (2) art. 231 (pentru conducerea vehiculului fără permis de conducere sau dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (cu excepţia conducerii în cazul instruirii, în prezenţa instructorului) sau conducerea în decursul termenului de aplicare a măsurii de siguranţă privind ridicarea provizorie a permisului de conducere a mijloacelor de transport); alin. (1) art. 232 (pentru conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere ori dovadă înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului).

Conform pct. 7 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, „nu este un semn obligatoriu al subiectului nici raportul cu mijlocul de transport, adică este el proprietar sau arendator al mijlocului de transport, l-a răpit, sau este o oarecare persoană, căreia proprietarul i-a predat conducerea unităţii de transport”.[734]

Persoană, care conduce mijlocul de transport, trebuie considerat cel care conduce fie propriul mijloc de transport, fie mijlocul de transport ce aparține altcuiva. De asemenea, nu contează dacă mijlocul de transport este condus în temeiuri legale sau în lipsa acestora. Dacă

---

[732] Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, p. 153-154. 352 p.
[733] *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
[734] Ibidem.

mijlocul de transport este condus fără temeiuri legale, atunci, în afară de art. 264 CP RM, poate fi aplicat art. 186-191 sau 192[1] CP RM.

În continuare apare necesitatea să stabilim subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, în ipoteza de instruire în conducerea mijloacelor de transport.

În RCR la această ipoteză se referă Secţiunea a 15-a „Instruirea în conducerea autovehiculelor" care conține doar pct. 108: „1) Instruirea teoretică şi practică în vederea obţinerii permisului de conducere, precum şi pentru obţinerea categoriilor sau subcategoriilor noi poate fi efectuată doar în cadrul cursurilor organizate de instituţiile licenţiate și/sau acreditate în domeniu. 2) Instruirea iniţială în conducerea vehiculului trebuie efectuată pe terenuri închise circulaţiei sau pe terenurile amenajate şi destinate acestui scop. Instruirea pe drumurile publice poate fi efectuată numai pe itinerarele autorizate de poliţie doar în cazul în care cursanţii au dexteritate suficientă în conducerea autovehiculului, cunosc şi respectă exigenţele prezentului Regulament, vehiculul deplasându-se numai pe banda extremă dreapta (excepţie cazurile de ocolire, depăşire, virare la stânga sau întoarcere). 3) Instructorul, în cazul instruirii pe drumurile publice, trebuie să posede permis de conducere valabil pentru categoria din care face parte vehiculul pentru instruire, precum şi certificat de atestare profesională care îi acordă dreptul de a instrui. 4) Vehiculul destinat instruirii trebuie să fie echipat cu oglindă retrovizoare pentru instructor, semnalizat conform punctului 34 subpunctul 3) litera b) şi punctului 36 din prezentul Regulament, precum şi echipat cu comandă dublă cel puțin asupra ambreiajului și frânei".

În dependență de situația concretă, instructorul sau/și cursantul poate evolua ca subiect al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Conform art. 2 al Legii nr. 131/2007, instructor în conducere auto este „cadrul didactic atestat profesional în condiţiile prezentei legi pentru instruirea practică în conducerea autovehiculelor a cursanţilor în cadrul unităţii de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, în vederea obţinerii permisului de conducere". Potrivit aceluiași articol, prin „conducător" se înţelege, între altele, persoana care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului.

Pct. 8 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 prevede: „În caz de încălcare a regulilor circulaţiei rutiere şi/sau de exploatare a mijloacelor de transport în timpul instruirii cursanţilor, răspunderea o poartă instructorul auto, dacă el nu a întreprins la timp măsuri pentru a preveni consecinţele menţionate în art. 264 C.P., dar nu persoana ce efectuează pregătirea practică".[735]

[735] *Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de*

M.V. Midloveț și A.V. Soleanoi detaliază situațiile în care instructorul este pasibil de răspundere: „Cursantul poate să nu răspundă penal dacă, din neglijență sau din ignoranță, a comis o încălcare, iar instructorul nu și-a îndeplinit obligațiile de a asigura și a coordona acțiunile cursantului său. [...] În cazul în care instructorul dă instrucțiuni incorecte cursantului, răspunderea trebuie să-i revină instructorului”.[736] R.D. Șarapov, S.N. Șatilovici și S.A. Zvorâghina relatează despre situații similare: „Instructorul dă instrucțiuni ilegale cursantului, de fapt, determinându-l să încalce regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, pe care cursantul, din cauza lipsei de experiență, le cunoaște aproximativ, fiind provocat un accident rutier cu urmări grave, survenite din imprudență. În acest caz, vinovăția și răspunderea revine în totalitate instructorului. Răspunderea cursantului în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse se exclude datorită executării de către acesta a unui ordin sau a unei dispoziții obligatorii pentru cursant”.[737]

Așadar, dacă instructorul a inițiat încălcarea de către cursant a regulilor de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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.

Nu doar instructorul este pasibil de răspundere în baza acestui articol. Așa cum afirmă just S.A. Zvorâghina, „problema răspunderii instructorului și a cursantului în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse depinde de prezența în comportamentul unei sau altei persoane a semnelor laturii obiective și ale laturii subiective a infracțiunii corespunzătoare”.[738] Din aceste considerente, nu poate fi susținută părerea lui S. Malkov, care menționează: „Cursantul, care este instruit sub supravegherea unui instructor pe un mijloc de transport echipat cu comandă dublă, nu este supus răspunderii penale. În timpul unei astfel de instruiri, răspunderea pentru siguranța conducerii revine instructorului însuși”.[739]

Mai flexibilă și mai reușită este opinia lui A.I. Korobeev: „Regula generală este că accidentele, provocate de cursant în timpul instruirii în conducerea mijloacelor de transport

---

securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[736] Мидловец М.В., Соляной А.В. Проблемы определения субъекта дорожно-транспортного преступления. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2016, Т. 2, № 1, p. 110-115.

[737] Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. *Субъект транспортного преступления*. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018, p. 45-46. 114 p.

[738] Зворыгина С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений. În: *Юридическая наука и правоохранительная практика*, 2011, № 3, p. 66-76.

[739] Мальков С. Уголовная ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации военных машин (ст. 350 УК РФ). În: *Уголовное право*, 2010, № 2, p. 43-47.

echipate cu comandă dublă, cad sub răspunderea instructorului, nu a cursantului. Situația se schimbă atunci când cursantul ignoră conștient instrucțiunile instructorului și încalcă grav regulile de securitate a circulației. În acest caz, cursantul trebuie să răspundă în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse".[740] Argumentul în susținerea acestei opinii îl conține prevederea de la subpct. 2) pct. 108 al RCR: „Instruirea pe drumurile publice poate fi efectuată numai pe itinerarele autorizate de poliţie *doar în cazul în care cursanţii au dexteritate suficientă în conducerea autovehiculului, cunosc şi respectă exigenţele prezentului Regulament* (evid. ns.)". Astfel, în ipoteza de instruire în conducerea mijloacelor de transport, cursantul nu este scutit de obligația legală de a respecta regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. 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. Cauza constă în lipsa în fapta instructorului a laturii obiective și a laturii subiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

Nu este exclus ca răspunderea prevăzută la acest articol să revină ambilor – atât instructorului, cât și cursantului. La o asemenea situație se referă M.V. Midloveț și A.V. Soleanoi: „Dacă cursantul încalcă intenționat regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, iar instructorul „închide ochii la aceasta", atunci ambii sunt pasibili de răspundere".[741] L.F. Rogatâh și V.B. Malinin afirmă că „dacă atât cursantul, cât și instructorul comit o încălcare gravă a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, atunci aceștia vor răspunde pentru copricinuirea urmărilor prejudiciabil".[742]

Considerăm că nu contează dacă instructorul și cursantul încalcă intenționat sau din imprudență regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport. La fel, nu contează dacă aceștia comit o încălcare gravă a regulilor date sau nu. În cazul în care atât instructorul, cât și cursantul încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, iar această încălcare cauzează din imprudenţă una dintre urmările prevăzute la art. 264 CP RM, apare temeiul ca ambii să poarte răspundere conform acestui articol.

---

[740] Коробеев А.И. *Транспортные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003, p. 140. 406 p.

[741] Мидловец М.В., Соляной А.В. Проблемы определения субъекта дорожно-транспортного преступления. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2016, Т. 2, № 1, p. 110-115.

[742] 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, p. 33. 60 p.

În mod similar trebuie tratată ipoteza remorcării mijloacelor de transport, care presupune, la fel, interacțiunea dintre două persoane care conduc mijlocul de transport. Spre deosebire de instruirea în conducerea mijloacelor de transport, remorcarea mijloacelor de transport presupune că cele două persoane implicate în acest proces conduc nu unul, dar două mijloace de transport. Conform pct. 75 al RCR, „remorcarea autovehiculelor rămase în pană se va efectua respectând următoarele condiţii: [...] d) la volanul vehiculului tractor trebuie să se afle un conducător care are mai mult de un an vechime în conducere; e) în cazul remorcării prin intermediul legăturii flexibile sau al barei metalice, la volanul autovehiculului remorcat trebuie să se afle un conducător care posedă permis de conducere de categoria (subcategoria) corespunzătoare”.

Așadar, atât mijlocul de transport tractor, cât și mijlocul de transport remorcat sunt conduse de persoane care îndeplinesc condițiile cerute pentru subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Care dintre aceste persoane trebuie să răspundă în baza articolului dat?

După părerea lui C. Turianu, „în situaţia tractării, în scopul de a fi pornit motorul, cel aflat la volanul mijlocului de transport remorcat efectuează o activitate de conducere propriu-zisă”.[743] A.V. Habarov, caracterizând subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, afirmă că „în baza acestui articol poate purta răspundere persoana care conduce mijlocul de transport remorcat”.[744] O viziune mai reușită o are N.I. Pikurov: „În acest caz, în esență, există o îmbinare a eforturilor de conducere a două mijloace de transport, fiecare dintre persoanele care le conduc având opțiuni de luare a unor decizii relativ autonome. Din aceasta putem concluziona că, în cazul unei încălcări a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către una dintre aceste persoane sau de către ambele, încălcare ce a condus la urmările prejudiciabile specificate la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, răspunderea în baza acestui articol este suportată de către persoana vinovată de încălcare”.[745]

Sintetizând, putem spune că aplicarea sau neaplicarea art. 264 CP RM față de persoana, care conduce mijlocul de transport tractor, și față de persoana, care conduce mijlocul de transport remorcat, depinde de prezența sau absența în cele comise de aceste persoane a laturii obiective și a laturii subiective a infracțiunilor prevăzute de articolul dat.

O altă problemă, referitoare la subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, este delimitarea acestor infracțiuni de faptele incriminate la art. 382 CP RM.

---

[743] Turianu C. *Infracţiunile rutiere*. Bucureşti: ALL Beck, 2000, p. 23. 248 p.
[744] Хабаров А.В. *Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. Ч. 1*. Тюмень: ТГУ, 2005, p. 14. 756 p.
[745] Пикуров Н.И. *Квалификация дорожно-транспортных преступлений*. Волгоград: Издательство Волгоградской академии МВД России, 2001, p. 31. 56 p.

În doctrina penală autohtonă se face această delimitare. Spre exemplu, X. Ulianovschi menționează că infracţiunile prevăzute la art. 382 CP RM se deosebesc de cele prevăzute la art. 264 CP RM prin aceea că subiectul primelor infracţiuni este general, iar al celor secunde – special, și anume un militar.[746] În opinia lui V. Stati, „nu se va aplica art. 264 CP RM, dacă urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol sunt provocate de încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a maşinilor de luptă, speciale sau de transport. În acest caz, făptuitorul trebuie să fie nu pur şi simplu persoana care conduce astfel de maşini. El trebuie să aibă şi calitatea de militar. De aceea, se va aplica art. 382 CP RM”.[747] De asemenea, S. Brînza și V. Stati afirmă: „Dacă o persoană civilă încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, conducând o maşină de luptă, specială sau de transport (de exemplu, anterior răpită), iar această încălcare a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, răspunderea i se va aplica potrivit [...] art. 264 CP RM. Dacă un militar, conducând un mijloc de transport (nu o maşină de luptă, specială sau de transport), încalcă regulile de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, iar această încălcare a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii, răspunderea i se va aplica, de asemenea, conform [...] art. 264 CP RM”.[748]

Art. 382 CP RM prevede răspunderea pentru încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a maşinilor de luptă, speciale sau de transport, dacă aceasta a provocat, după caz: vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii ori daune în proporţii mari (alin. (1)); vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (lit. a) alin. (2)); decesul unei persoane (lit. b) alin. (2)); decesul mai multor persoane (alin. (3)). Interdicția, stabilită în acest articol, este asemănătoare în unele privințe cu cea stabilită în art. 382 CP RM.

Prima deosebire vădită între infracțiunile prevăzute la art. 264 și 382 CP RM constă în calitatea specială a subiectului. Spre deosebire de subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 382 CP RM trebuie să aibă calitatea specială de militar.

Conform art. 2 al Legii nr. 162 din 22.07.2005 cu privire la statutul militarilor, militarii sunt „cetăţenii Republicii Moldova care îndeplinesc serviciul militar în baza obligaţiunii militare

[746] Ulianovschi X. *Conceptul infracțiunii militare în dreptul penal*. Chișinău: ULIM, 2009, p. 76. 553 p.
[747] 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 2, p. 54-68.
[748] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 437-438. 1300 p.

sau a încadrării prin contract, în conformitate cu legislaţia în vigoare”.[749] Potrivit alin. (2) art. 4 al Legii nr. 1245 din 18.07.2002 cu privire la pregătirea cetăţenilor pentru apărarea Patriei, „serviciul militar este obligatoriu pentru toţi bărbaţii, cetăţeni ai Republicii Moldova, şi se îndeplineşte în următoarele forme: a) serviciul militar prin contract; b) serviciul militar în termen; c) serviciul militar cu termen redus; d) serviciul militar ca rezervişti concentraţi sau mobilizaţi”.[750]

S. Brînza și V. Stati precizează că „militar este nu doar cetăţeanul Republicii Moldova, dar şi reprezentantul forţei militare străine în Republica Moldova”.[751] Conform art. 2 al Legii nr. 448 din 13.11.2003 cu privire la statutul forţei militare străine în Republica Moldova, forţă militară străină în Republica Moldova se consideră „efectivul trupelor militare ale uneia dintre părţile la acordurile internaționale, cu armamentul şi tehnica militară din dotare, în timpul aflării lor provizorii pe teritoriul Republicii Moldova sau al tranzitării acestuia în legătură cu participarea la activităţi comune”.[752]

Din prima deosebire vădită între infracțiunile, prevăzute la art. 264 și 382 CP RM, derivă cea de-a doua: mijlocul de săvârșire a infracțiunii. În cazul infracțiunilor prevăzute la art. 382 CP RM, mijloc de săvârșire a infracțiunii este nu un oarecare mijloc de transport, ci maşina de luptă, specială sau de transport. Maşini de luptă, specială sau de transport trebuie considerate mijloacele de transport care aparțin forţelor destinate apărării naţionale. Conform alin. (1) art. 9 al Legii nr. 345 din 25.07.2003 cu privire la apărarea naţională, „forţele destinate apărării naţionale sunt Forţele Armate compuse din Armata Naţională şi Inspectoratul General de Carabinieri”.[753]

În concluzie, 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 Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 382 CP RM. În cazul în care urmările prevăzute în art. 264 CP RM sunt legate cauzal de încălcarea de către o persoană care nu are statutul de militar a regulilor de conducere sau de exploatare a mijloacelor de transport care aparțin Armatei Naţionale sau Inspectoratului General de

[749] Legea nr. 162 din 22.07.2005 cu privire la statutul militarilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 129-130.
[750] Legea nr. 1245 din 18.07.2002 cu privire la pregătirea cetăţenilor pentru apărarea Patriei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 137-138.
[751] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 224. 1328 p.
[752] Legea nr. 448 din 13.11.2003 cu privire la statutul forţei militare străine în Republica Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2004, nr. 6-12.
[753] Legea nr. 345 din 25.07.2003 cu privire la apărarea naţională. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2004, nr. 6-12.

Carabinieri, atunci se aplică art. 264 CP RM. În cazul în care urmările prevăzute în art. 264 CP RM sunt legate cauzal de încălcarea de către un militar a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport care nu aparţin Armatei Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 264 CP RM.

Încheind analiza subiectului infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, este necesar să abordăm problema cooperării a două sau mai multor persoane în legătură cu săvârşirea acestor infracțiuni.

Conform art. 41 CP RM, „se consideră participaţie cooperarea cu intenţie a două sau mai multor persoane la săvârşirea unei infracţiuni intenţionate". Infracțiunile, prevăzute la art. 264 CP RM, nu sunt infracțiuni intenționate. De aceea, participația în sensul art. 41 CP RM nu este posibilă în cazul acestor infracțiuni.

Însă, este posibilă favorizarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. De exemplu, într-o speță, B.D. a fost condamnat în baza alin. (1) art. 323 CP RM. La 01.02.2017, fiind în stradă în satul Leuşeni, raionul Teleneşti, acesta a aflat că G.V. a săvârșit o infracțiune gravă soldată cu decesul persoanei. Astfel, B.D. a aflat că, în noaptea de 01.02.2017, fiind la volanul automobilului de model „Nissan Sunny", G.V. a tamponat pietonul L.P., care a decedat pe loc. Deși nu i-a promis din timp că îl va favoriza pe G.V. la comiterea acestei infracțiuni, având scopul de a-l ajuta pe acesta, de a împiedica desfășurarea în condiții normale a urmăririi penale, de a îngreuna și a zădărnici tragerea lui G.V. la răspundere penală, de a crea obstacole în descoperirea probelor, B.D. a contribuit la ascunderea urmelor infracțiunii prin ajutorul acordat lui G.V. la transportarea victimei de la locul accidentului rutier la domiciliul victimei".[754]

În primul rând, favorizarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM este posibilă, deoarece favorizarea presupune implicarea într-o infracțiune deja săvârșită, nu într-o infracțiune care urmează a fi săvârșită sau care este în proces de săvârșire. De aceea, în cazul favorizării nu are importanță dacă două sau mai multe persoane cooperează în legătură cu săvârşirea unor infracțiuni comise cu intenție sau din imprudență.

În al doilea rând, favorizarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM este posibilă, deoarece art. 49 și 323 CP RM nu exclud această posibilitate.

Conform art. 49 CP RM, „favorizarea infractorului, precum şi tăinuirea mijloacelor sau instrumentelor de săvârşire a infracţiunii, a urmelor acesteia sau a obiectelor dobândite pe cale criminală atrag răspunderea penală, în condiţiile art. 323, numai în cazul în care nu au fost promise din timp". Alin. (1) art. 323 CP RM prevede răspunderea pentru „favorizarea dinainte

[754] *Sentința Judecătoriei Orhei (sediul Teleneşti) din 19.04.2018. Dosarul nr. 38-1-12024-16112017.* https://jor.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/e4916eba-e443-e811-80d5-0050568b7027

nepromisă a infracţiunii grave, deosebit de grave sau excepţional de grave”. Așadar, favorizarea infracțiunii poate avea ca obiect o infracţiune gravă, deosebit de gravă sau excepţional de gravă.

Interpretând art. 16 CP RM, putem stabili că alin. (3)-(6) art. 264 CP RM prevăd răspunderea pentru infracțiuni grave care pot să constituie obiectul favorizării în sensul art. 323 CP RM. La alin. (1) și (2) art. 264 CP RM se prevede răspunderea pentru infracțiuni mai puțin grave care nu pot să constituie obiectul favorizării în sensul art. 323 CP RM.

În ultima speță, G.V. a săvârșit o infracțiune gravă, prevăzută la lit. b) alin. (3) art. 264 CP RM. Deci, este întemeiată tragerea lui B.D. la răspundere conform alin. (1) art. 323 CP RM.

4.3. Concluzii la Capitolul 4

În rezultatul examinării elementelor subiective ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, putem formula următoarele concluzii:

1) pot fi identificate două caracteristici ale infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, care lasă o amprentă specifică asupra conținutului vinovăției celui care comite aceste infracțiuni: a) fapta prejudiciabilă, prevăzută la art. 264 CP RM, constă în încălcarea unor reguli stabilite de norme din afara legislației penale; b) în lipsa urmărilor prejudiciabile, fapta prejudiciabilă ar trebui să atragă răspundere contravențională;

2) infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM au la temelie o faptă contravențională (prevăzută de art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM) și o infracțiune (prevăzută de art. 149 sau 157 CP RM). Dacă nu ar exista art. 264 CP RM, atunci calificarea ar trebui făcută conform art. art. 228, 235-242 sau 243^1 CCo RM și art. 149 sau 157 CP RM;

3) art. 19 CP RM nu caracterizează conținutul vinovăției în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

4) infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM se deosebesc prin conținutul vinovăției de infracțiunile prevăzute la art. 214, alin. (2) art. 214^1, lit. b) alin. (2) şi la lit. c) alin. (3) art. 216, art. 225, alin. (2) art. 264^1, art. 268, 270, 271 și 363 CP RM;

5) 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;

6) 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 săvârşită fără vinovăţie (art. 20 CP RM);

7) în cazul infracțiunilor cu componență formală, prezența obligativității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a conștientiza caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârşită fără vinovăţie. În cazul infracțiunilor cu componență materială, prezența obligativității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul obiectiv al neglijenței) și prezența posibilității de a prevedea survenirea urmărilor prejudiciabile (criteriul subiectiv al neglijenței) este ceea ce deosebește neglijența de fapta săvârşită fără vinovăţie. În cazul neglijenței sunt prezente ambele aceste criterii. În cazul faptei săvârşite fără vinovăţie, lipsește fie criteriul obiectiv al neglijenței, fie criteriul subiectiv al neglijenței, fie ambele aceste criterii;

8) dacă nivelul de dexteritate nu-i permite făptuitorului să prevadă situaţiile periculoase, rezultă că lipsește criteriul subiectiv al neglijenței și că este incident art. 20 CP RM;

9) nu este necesară completarea art. 20 CP RM cu o prevedere de genul celei din alin. 2 art. 28 din Codul penal al Federației Ruse. Prezența în art. 20 CP RM a sintagmei „nu putea să le prevadă" face inutilă o asemenea completare;

10) săvârșirea faptei în stare de extremă necesitate nu este o faptă prejudiciabilă, dar este o faptă săvârșită cu vinovăție;

11) în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate nu putem vorbi despre lipsa vinovăției. Articolul 20 CP RM nu este o normă generală pentru art. 38 CP RM. Persoana, care comite fapta în stare de extremă necesitate, își dă seama de caracterul prejudiciabil al acţiunii sau inacţiunii sale și prevede posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile. Vinovăția în cazul săvârșirii faptei în stare de extremă necesitate se poate exprima fie în intenție, fie în imprudență concretizată în încredere exagerată;

12) 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;

13) particularitățile motivului și scopului faptei de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport trebuie luate în considerare la

individualizarea pedepsei stabilite de art. 264 CP RM, nu la diferențierea răspunderii penale pentru infracțiunile prevăzute la acest articol;

14) nu ar fi suficient de întemeiat ca art. 264 CP RM să fie completat cu un alineat în care să se prevadă răspundere agravată pentru săvârșirea infracțiunii din motive huliganice, din interes material etc.;

15) 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 circulaţie prin comportament agresiv ori în deplasarea neautorizată în grup pe drumurile publice;

16) în cazul în care deține permis de conducere, subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, trebuie să aibă vârsta minimă de 16 ani. Este justificat ca aceeași vârstă să o aibă subiectul infracțiunilor, prevăzute la art. 264 CP RM, care nu deține permis de conducere. Or, în ambele cazuri, activitatea de conducere a mijlocului de transport prezintă pericole similare pentru ordinea de drept;

17) persoana, care predă conducerea mijlocului de transport, poate răspunde doar în baza alin. (4) art. 231, alin. (2) art. 232 sau alin. (2) art. 233 CCo RM sau a alin. (2) art. 264^1 CP RM. Aceste norme descriu o încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport. Însă, o asemenea încălcare nu poate fi în legătură de cauzalitate cu urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 CP RM (cu excepția ipotezei descrise în alin. (2) art. 264^1 CP RM). Or, aceste urmări prejudiciabile se află în legătură de cauzalitate cu fapta unei persoane care, la momentul comiterii acesteia, conduce mijlocul de transport, nu cu fapta unei persoane care a predat conducerea mijlocului de transport;

18) conduce mijlocul de transport cel care se află pe scaunul destinat persoanei care conduce mijlocul de transport, ținând volanul, apăsând pedala de frână și cea de accelerare, comutând transmisia și direcționând mijlocul de transport. Dacă două persoane conduc simultan mijlocul de transport, ambele vor avea calitatea de subiect al infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

19) dacă instructorul a inițiat încălcarea de către cursant a regulilor de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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;

20) 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. Cauza constă în lipsa în fapta instructorului a laturii obiective și a laturii subiective a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

21) aplicarea sau neaplicarea art. 264 CP RM față de persoana, care conduce mijlocul de transport tractor, și față de persoana, care conduce mijlocul de transport remorcat, depinde de prezența sau absența în cele comise de aceste persoane a laturii obiective și a laturii subiective a infracțiunilor prevăzute de articolul dat;

22) 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 Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 382 CP RM;

23) în cazul în care urmările prevăzute în art. 264 CP RM sunt legate cauzal de încălcarea de către o persoană care nu are statutul de militar a regulilor de conducere sau de exploatare a mijloacelor de transport care aparțin Armatei Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 264 CP RM;

24) în cazul în care urmările prevăzute în art. 264 CP RM sunt legate cauzal de încălcarea de către un militar a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport care nu aparțin Armatei Naţionale sau Inspectoratului General de Carabinieri, atunci se aplică art. 264 CP RM;

25) participația în sensul art. 41 CP RM nu este posibilă în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM. Însă, este posibilă favorizarea acestor infracțiuni.

5. STAREA DE EBRIETATE A SUBIECTULUI INFRACŢIUNILOR DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAŢIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT

5.1. Noțiunea de stare de ebrietate: conotații legislative, doctrinare și jurisprudențiale

În opinia lui D.I. Ozem și D.I. Makațaria, „procesul de circulație a mijloacelor de transport reprezintă fasciculul de relații interdependente care apar în sistemul de referință „conducător al mijlocului de transport-mijloc de transport-drum-mediu”. Pentru a respecta condițiile de securitate în acest sistem, trebuie să fie sigure nu doar mijlocul de transport și drumul, ci și acțiunile întreprinse de conducătorul mijlocului de transport, ținându-se cont de situația rutieră în continuă schimbare. În acest sistem, siguranța conducătorului mijlocului de transport constituie ansamblul de calități ce caracterizează abilitatea acestuia de a alege modul optim de circulație, adică evaluarea corectă de către conducătorul mijlocului de transport a situației rutiere”[755].

În condițiile descrise, impactul stării de ebrietate asupra săvârșirii infracțiunilor, în general, și a infracțiunilor în domeniul transporturilor, în special, nu poate fi pus la îndoială. În literatura de specialitate sunt exprimate puncte de vedere convergente cu privire la conotațiile de favorizare a infracționalității pe care le comportă starea de ebrietate. Astfel, în opinia lui E.A. Budanova, „starea de ebrietate generează un întreg complex de tulburări comportamentale: dezechilibru emoțional; conflictualitate și agresivitate sporită; modificarea perceperii realității; reducerea autocontrolului și a atitudinii critice față de propriul comportament”[756]. Din punctul de vedere a lui V.V. Aghildin, „starea de ebrietate sporește pericolul social al faptelor comise. Pericolul social sporit al acestei stări se explică prin aceea că ebrietatea perturbă activitatea normală a sistemului nervos și a creierului. Alcoolul destinde mecanismul de inhibare. O persoană beată își pierde treptat funcția de autocontrol. Calitățile negative ale caracterului și ale personalității, inerente aproape oricărei persoane, stăvilite într-o stare normală, se manifestă în cazul stării de ebrietate: persoana devine nepoliticoasă, insolentă, irascibilă. În plus, adesea, persoana pierde orientarea adecvată în mediu. În starea de ebrietate, făptuitorul provoacă, de

[755] Озем Д.И., Макацария Д.Ю. Психологические особенности поведения участников дорожного движения, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. În: *Психология и коммуникации в правовой системе: сборник статей*. Могилев: Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь, 2016, p. 97-99.

[756] Буданова Е.А. Уголовно-правовое значение состояния опьянения в современном российском законодательстве. În: *Вестник Воронежского института МВД России*, 2017, № 3, p. 128-133.

regulă, prejudicii mai grave decât atunci când se află într-o stare normală”[757]. În viziunea lui I.V. Bokșa și S.F. Milovidova, „Alcoolul, drogurile și substanțele similare cu efect euforizant, împreună cu alți factori, au o semnificație deloc neglijabilă în procesul de dezechilibrare a mecanismelor de excitare și de inhibare, provocând, în cele din urmă, anomalii mentale. Specialiștii, inclusiv medicii și psihologii, constată că starea de ebrietate poate să reducă sau să amplifice activitatea mentală și motorică a unei persoane, să înrăutățească în mod semnificativ concentrarea de atenție, să elibereze instinctele, să reducă drastic controlul și autocontrolul. În starea de ebrietate, persoanei îi este dificil sau aproape imposibil să-și controleze trăirile și emoțiile ce caracterizează trăsăturile ascunse ale personalității sale, trăiri și emoții pe care le stăpânește atunci când se află într-o stare normală”[758].

Luând în considerare impactul stării de ebrietate asupra săvârșirii infracțiunilor, este important să stabilim în cele ce urmează conotațiile juridico-penale ale acestei stări. În această analiză vom acorda atenție prioritară implicațiilor stării de ebrietate asupra încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport.

Stabilirea conotațiilor juridico-penale ale stării de ebrietate nu poate să nu înceapă cu examinarea definiției noțiunii „starea de ebrietate”.

În teoria dreptului penal sunt exprimate păreri mai mult sau mai puțin apropiate cu privire la conținutul noțiunii „starea de ebrietate”. De exemplu, A. Boroi, M. Gorunescu și M. Popescu consideră că starea de ebrietate este „starea indusă de consumul de alcool sau de alte substanțe și care constă în limitarea sau modificarea capacităților psihomotorii ale persoanei”[759]. Din punctul de vedere a lui Gh. Diaconescu, stare de ebrietate „este acea stare provocată de consumul alcoolului, în care, în raport cu cantitatea ingerată și felul alcoolului, precum și al altor factori cu rol frenator sau accelerator în instalarea ei, apar o suită de efecte (simptome) caracteristice, în trepte corespunzătoare evoluției acestei stări – euforie, scăderea autocontrolului, a atenției, a voinței, întârzierea răspunsurilor psiho-tehnice, tulburări psiho-senzoriale, incoerență, inconștiență, abolirea reflexelor, paralizie”[760]. A. Boroi înțelege prin „stare de ebrietate” „starea de tulburare psihofizică (psihosenzorială și neuromusculară) produsă sub influența intoxicației

[757] Агильдин В.В. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения. În: *Всероссийский криминологический журнал*, 2010, № 3, p. 9-13.
[758] Бокша, И.В., Миловидова С.Ф. Состояние опьянения как признак состава преступления «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». În: *Транспортное дело России*, 2015, № 3, p. 174-175.
[759] Boroi A., Gorunescu M., Popescu M. *Dicționar de drept penal*. București: All Beck, 2004, p. 113. 417 p.
[760] Diaconescu Gh., Duvac C. *Tratat de drept penal. Partea specială*. București: C.H. Beck, 2009, p. 112. 1158 p.

alcoolice asupra însușirilor psihofizice ale individului”[761]. După părerea lui V. Cioclei, „starea de ebrietate se caracterizează prin diminuarea reacțiilor organice, a manifestărilor individuale, a vorbirii și a exprimării, a capacității psiho-fizice de răspuns la diferiți stimuli exteriori, aspecte ce se pot manifesta diferit la fiecare persoană în parte, în funcție de mai mulți factori cum ar fi, de exemplu, constituția fizică, toleranța la alcool, putându-se instala prin urmare înainte ca îmbibația alcoolică să atingă limita maximă prevăzută de lege”[762].

La rândul lor, B. Spasennikov și S. Spasennikov înțeleg prin „stare de ebrietate” „starea în care o persoana responsabilă fie nu conștientizează în deplină măsură caracterul faptic și (sau) pericolul social al acțiunilor (inacțiunii) sale, fie dirijează acțiunile (inacțiunile) sale în rezultatului consumului conștient-volitiv de alcool, de droguri sau de alte substanțe euforizante”[763]. O opinie asemănătoare este exprimată de E.A. Șișcenko și I.A. Samsonenko[764]. A.V. Naumov afirmă că starea de ebrietate reprezintă acea stare a unei persoane, care apare în rezultatul consumării arbitrare a băuturilor alcoolice și a drogurilor, și care presupune că comportamentul persoanei depinde în mod direct de doza de substanțe pe care le consumă”[765]. V.V. Aghildin susține: „Prin „stare de ebrietate” trebuie de înțeles simpla ebrietate fiziologică (obișnuită) alcoolică sau narcotică, care nu este o boală psihică și care este provocată de consumul de alcool, de droguri sau de analogii drogurilor”[766]. I.I. Kozarenko consideră că „starea de ebrietate este o stare mentală anomală a unei persoane, atestată în momentul comiterii infracțiunii, provocată de consumul de alcool sau de produse care conțin alcool, de substanțe stupefiante, de substanțe psihotrope sau de alte substanțe psihoactive”[767]. În viziunea lui L.V. Inogamova-Hegai, „prin „stare de ebrietate” se înțelege o astfel de stare care apare în rezultatul intoxicării cu alcool sau cu alte substanțe neurotropice, și care se caracterizează printr-un complex de tulburări mentale, vegetative și somatoneurologice”[768]. M.I. Melnik și M.I. Havroniuk exprimă opinia, conform căreia „starea de ebrietate este starea psihică a unei persoane în momentul săvârșirii infracțiunii, provocată de consumul de băuturi alcoolice, de droguri sau

---

[761] Boroi A. *Infracțiuni contra vieții*. București: All Beck, 1999, p. 206. 249 p.
[762] Cioclei V. *Drept penal: partea specială*. București: C.H. Beck, 2013, p. 72. 355 p.
[763] Спасенников Б., Спасенников С. Определение понятия «опьянение» в уголовном праве. În: *Уголовное право*, 2007, № 4, p. 67-71.
[764] Шищенко Е.А., Самсоненко Ю.А. Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета*, 2017, № 129, p. 670-688.
[765] Наумов А.В. *Российское уголовное право. Т. 1: Общая часть*. Москва: Юридическая литература, 2004, p. 222. 496 p.
[766] Агильдин В.В. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения. În: *Всероссийский криминологический журнал*, 2010, nr. 3, p. 9-13.
[767] Козаренко Ю. И. *Состояние опьянения: уголовно-правовые и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Волгоград, 2014, p. 74. 215 p.
[768] *Уголовное право Российской Федерации. Том 1. Общая часть* / Под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай. Москва: Инфра-М, 2002, p. 134. 384 p.

de alte substanțe euforizante, care, după regula generală, nu exclude responsabilitatea, care se caracterizează prin afectarea sferei intelectuale și volitive a activității psihice a persoanei, și care, prin urmare, poate fi un indicator al fapei și al personalității făptuitorului, care sporește în mod semnificativ gradul de pericol social al celor comise și care sporește răspunderea acelei persoane”[769]. A.A. Grebenkov este de părerea că starea de ebrietate reprezintă starea unei persoane determinată de prezența a trei caracteristici: formală (consumul de alcool sau de alte substanțe euforizante), materială (prezența modificărilor psihicului) și cauzală (existența unei legături de cauzalitate între consumul unor asemenea substanțe și funcționarea defectuoasă a organismului)”[770].

Ultima dintre opiniile, prezentate mai sus, reușește să exprime cel mai coerent esența juridică a stării de ebrietate. Într-adevăr, prezența celor trei caracteristici, specificate de A.A. Grebenkov, este obligatorie în oricare stare de ebrietate. Dacă lipsește una dintre caracteristicile respective, atunci lipsește starea de ebrietate.

Aceeași concepție este pusă la baza definiției legislative a stării de ebrietate. Ne referim la definiția formulată în alin. (1) art. 134^{12} CP RM: „Prin stare de ebrietate se înţelege starea de dereglare psihofuncţională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare”. Definiții aproape identice se conțin în alte două acte normative: „stare de ebrietate – stare survenită în urma consumului de alcool, droguri, substanţe psihotrope şi/sau alte substanţe ce provoacă ebrietate, având ca urmare dereglarea psihofuncţională a organismului” (art. 1 al Legii nr. 713 din 06.12.2001 privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope[771] (în continuare – Legii nr. 713/2001)); „stare de ebrietate – stare survenită în urma consumului de alcool, droguri şi/sau alte substanţe ce provoacă ebrietate şi care are drept urmare dereglarea psihofuncţională a organismului” (pct. 2 al Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei[772] (în continuare – Hotărârii Guvernului nr. 296/2009)).

---

[769] Мельник М.І. *Науково-практичний коментар Кримінального Кодексу* / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. Київ: Атіка, 2005, p. 67-68. 1064 p.

[770] Гребеньков А.А. *Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Краснодар, 2009, p. 10. 32 p.

[771] Legea nr. 713 din 06.12.2001 privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 36-38.

[772] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 80-81.

Din aceste definiții deducem prezența următoarelor trei caracteristici:

1) caracteristica formală (consumul de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare);

2) caracteristica materială (dereglarea psihofuncţională a organismului);

3) caracteristica cauzală (existența unei legături de cauzalitate între consumul de alcool, de droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare și dereglarea psihofuncţională a organismului).

Mai există o definiție oficială a noțiunii „starea de ebrietate". Avem în vedere definiția din pct. 11 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999[773]: „Prin stare de ebrietate se înţelege starea de dereglare psihofuncţională a organismului, survenită atât în urma consumului de alcool, cât şi a folosirii drogurilor şi/sau altor substanţe, cu efecte similare". Definiția dată constituie rezultatul adoptării Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 4 din 15.05.2017 pentru modificarea şi completarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport în cadrul regulilor de securitate"[774]. Înainte de 15.05.2017, definiția din pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 avea următorul conținut: „Prin „stare de ebrietate" se subînţelege o stare survenita atât în urma consumului de alcool, cât şi a folosirii drogurilor, substanţelor toxice şi a altor substanţe ce provoacă turmentarea care are drept urmare formarea unei stări psihofuncţionale neobişnuite". Observăm că definiția nouă reproduce, în mare parte, definiția veche, făcând abstracție în anumite privințe de prezența în art. 134^{12} CP RM a definiției legislative a noțiunii „starea de ebrietate".

În legătură cu proiectul[775] care a stat la baza modificării și completării Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999, V. Stati menționează: „În pct. 10 al Proiectului nr. 1 se specifică, printre altele: „Punctul 11 va avea următorul cuprins: [...] Prin stare de ebrietate se înţelege starea de dereglare psihofuncţională a organismului survenită atât în urma consumului de alcool, cât și a folosirii drogurilor şi/sau altor substanţe cu efecte similare. [...]". [N]u este clar

---

[773] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[774] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 4 din 15.05.2017 pentru modificarea şi completarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport în cadrul regulilor de securitate.* Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=247

[775] *Proiectul Hotărârii cu privire la modificarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei în cadrul examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport, modificată de Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 25 din 29.10.2001*. Disponibil: https://goo.gl/LmOJSw

de ce definiția noțiunii „stare de ebrietate”, reprodusă *supra*, diferă de definiția din alin. (1) art. 134^{12} CP RM [...]. Comparând cele două definiții, putem ajunge la concluzia că, în sensul [p]roiectului [...], starea de ebrietate presupune consumul *atât* de alcool, *cât și* de droguri şi/sau alte substanţe cu efecte similare. Totuși, din alin. (1) art. 134^{12} CP RM rezultă că starea de ebrietate presupune consumul *fie* de alcool, *fie* de droguri şi/sau alte substanţe cu efecte similare. [...] Drept urmare, recomandăm ca explicația precitată din pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 să aibă următorul conținut: „[...] Prin stare de ebrietate se înţelege starea de dereglare psihofuncţională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare””[776]. O opinie similară a fost exprimată într-o altă publicație semnată de V. Stati[777].

Într-o publicație anterioară, V. Stati a propus ca în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 să fie formulată următoarea explicație: „În sensul art. 264 şi 264^1 CP RM, noţiunea „stare de ebrietate” are înţelesul stabilit în alin. (1) art. 134^{12} CP RM: starea de dereglare psihofuncţională a organismului survenită în urma consumului de alcool, de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare”[778].

Suntem de acord cu argumentele prezentate de V. Stati. O hotărâre explicativă a Plenului Curţii Supreme de Justiţie nu poate conține o definiție care diferă de definiția legislativă a aceleiași noțiuni. Plenul Curţii Supreme de Justiţie nu are și nu poate avea prerogativa corectării voinței legiuitorului. Cu toate acestea, nu ar fi rezonabilă nici reproducerea definiției din alin. (1) art. 134^{12} CP RM în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999. Mai potrivită ar fi ca, în acest punct al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999, să se facă referirea la definiția din alin. (1) art. 134^{12} CP RM: „În art. 264 şi 264^1 CP RM, noţiunea „stare de ebrietate” are înţelesul stabilit în alin. (1) art. 134^{12} CP RM”.

În ce privește previzibilitatea definiției legislative a noțiunii de ebrietate, considerăm că este admisibil să facem o paralelă cu situația din România. În Codul penal al României din 1968[779], art. 49 se numea „Beția”. În același timp, în partea specială a respectivei legiuiri, se folosea nu termenul „beție”, dar sintagma „stare de ebrietate”. Această alternanță terminologică a constituit cauza sesizării Curții Constituționale a României în vederea verificării

[776] Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.
[777] 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.
[778] 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 2, p. 54-68.
[779] Codul penal al României din 21.06.1968. În: *Buletinul Oficial*, 1968, nr. 79-79 bis.

constituționalității sintagmei în cauză. În motivarea excepţiei de neconstituţionalitate, autorii sesizării au menționat: „Dispoziţiile legale criticate contravin Legii fundamentale, deoarece agravanta referitoare la starea de ebrietate este o noţiune vagă, nedeterminată şi nedefinită şi nu permite destinatarului să-şi corijeze în mod corespunzător conduita sau să anticipeze într-o măsură rezonabilă consecinţele care pot apărea din consumarea alcoolului. De asemenea, cele două texte nu conţin criterii precise de determinare a stării de ebrietate”[780].

În pct. 7-9 din Decizia Curții Constituționale a României nr. 1329 din 11.10.2011 referitoare la excepţia de neconstituţionalitate a dispoziţiilor art. 178 alin. 3 şi art. 184 alin. 41 din Codul penal (în continuare – Decizia Curții Constituționale a României nr. 1329/2011), autoritatea de jurisdicţie constituţională a României a exprimat următoarea poziție: „Codul penal face trimitere în art. 49 la starea de beţie, care, atunci când este [...] voluntară poate constitui, după caz, o circumstanţă atenuantă ori agravantă. [...] Prin urmare, jurisprudenţa şi doctrina au asanat aceste aspecte referitoare la stabilirea stării de beţie voluntare şi complete, fie că este ocazională, fie că este premeditată. Astfel, prin stare de beţie se înţelege o stare de ameţeală, de întunecare a conştiinţei provocată de consumul de băuturi alcoolice, o tulburare psihofiziologică şi psihosenzorială caracterizată prin dezorientare, confuzie, alterarea judecăţii, a memoriei, tulburări neuromusculare referitoare în special la echilibru şi coordonare. Starea de ebrietate şi starea de îmbibaţie alcoolică ce depăşeşte limita legală nu se suprapun întotdeauna. Diagnosticul stării de ebrietate nu se bazează numai pe analize de laborator referitoare la îmbibaţia alcoolică în aerul expirat ori în sânge, ci pe modul evident de comportare, atitudine, orientare în timp şi spaţiu, facultatea de a descrie, de a calcula, pe mers, siguranţa gesturilor mâinilor, miros, starea pupilelor etc., pentru că starea de ebrietate produsă de consumul de alcool este diferită din punctul de vedere al concentraţiei de la persoană la persoană, în funcţie de metabolismul fiecăreia, şi se stabileşte prin orice mijloc de probă. [...] Prin urmare, înţelesul sintagmei stare de ebrietate este suficient de inteligibil şi de accesibil oricărui cetăţean, sens în care nu poate fi primită critica autorului excepţiei”[781].

Din această concluzie a Curții Constituționale a României rezultă că noțiunile „beție” și „stare de ebrietate” au avut, în contextul Codul penal al României din 1968, același înțeles. În doctrina penală română, noțiunile „beție” și „stare de ebrietate” sunt, de asemenea, considerate noțiuni sinonime[782]. Din aceste considerente, nu putem accepta următoarea opinie a lui V. Florea: „După părerea noastră, savanţii penalişti români nu fac deosebire între stare de ebrietate

[780] Decizia Curții Constituționale a României nr. 1329 din 11.10.2011 referitoare la excepţia de neconstituţionalitate a dispoziţiilor art. 178 alin. 3 şi art. 184 alin. 41 din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2011, nr. 885.
[781] Ibidem.
[782] Boroi A., Gorunescu M., Popescu M. *Dicționar de drept penal*. București: All Beck, 2004, p. 379. 417 p.

şi beţie, deşi sunt două stări diferite. C. Bulai defineşte beţia ca „starea psihofizică anormală, în care se găseşte o persoană din cauza efectelor, pe care le au asupra organismului sau şi asupra facultăţilor sale mintale anumite substanţe excitante sau narcotice consumate de acea persoană ori introduse în corpul său”[783]. Toate aceste semne caracteristice se referă mai degrabă la starea de ebrietate, dar nu la beţie”[784].

C. Bulai a definit o noțiune utilizată, în primul rând, în textul legii penale. Or, așa cum ne-am putut convinge, în perioada acțiunii Codului penal al României din 1968, noțiunea „beție” era, întâi de toate, o noțiune legală, și, doar într-al doilea rând, o noțiune doctrinară. Definiția, pe care o formulează C. Bulai, păstrează coordonatele pe care le remarcăm în definiția noțiunii „stare de beție” din Decizia Curții Constituționale a României nr. 1329/2011. Definind această noțiune și caracterizând starea de beție, autoritatea de jurisdicţie constituţională a României a confirmat constituționalitatea sintagmei „stare de ebrietate”, utilizate în partea specială a Codului penal al României din 1968. În acest fel, a fost recunoscută echipolența noțiunilor „beție” și „stare de ebrietate”.

După ce ne-am referit la definiția noțiunii „stare de ebrietate”, să vorbim despre tipologia stării de ebrietate în funcție de substanțele care provoacă ebrietatea. Or, tocmai o astfel de tipologie rezultă din alin. (1) art. 134^{12} CP RM: 1) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alcool; 2) stare de ebrietate survenită în urma consumului de droguri; 3) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alte substanțe cu efecte similare.

În art. 1 al Legii nr. 713/2001 sunt formulate următoarele două definiții: „abuz de băuturi alcoolice – consum frecvent şi sistematic de băuturi alcoolice în cantităţi care provoacă un grad de ebrietate ce depăşeşte cadrul moral acceptat sau care devine o obişnuinţă, reflectându-se negativ asupra relaţiilor personale, situaţiei materiale a familiei, asupra educaţiei copiilor şi asupra sănătăţii publice în genere”; „consum ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope – administrare nejustificată a drogurilor şi a altor substanţe psihotrope (toxice) în scopul periculos de a cunoaşte şi a simţi efectul lor asupra fizicului şi psihicului, de regulă în cantităţi mai mari decât dozele terapeutice, fără ca ele să fi fost prescrise de medic şi fără ca în organism să se ateste procese patologice care ar face indicată administrarea lor”.

Noțiunile „abuz de băuturi alcoolice” și „consum ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope”, definite în art. 1 al Legii nr. 713/2001, doar se intersectează cu noțiunile „consum

[783] Bulai C. *Manual de drept penal. Partea generală*. Bucureşti: ALL, 1997, p. 259. 647 p.
[784] Florea V. Problema responsabilităţii pentru infracţiunile comise în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică. În: *Rolul societăţii şi a organelor de drept în contracararea narcomaniei: Materialele conf. şt.-practice intern.*, 9 oct. 2008/ col. red.: A. Pogurschi, S. Carp, Iu. Odagiu [et al.]. Chișinău: Academia de Poliție „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne, 2009, p. 55-61. 230 p.

de alcool", „consum de droguri" și „consum de alte substanțe cu efecte similare". Această intersectare nu presupune echipolența noțiunilor comparate. Or, pentru existența stării de ebrietate în sensul alin. (1) art. 134^{12} CP RM, nu este obligatoriu să se abuzeze de alcool, de droguri sau de alte substanțe cu efecte similare. „Nu este indispensabil ca asemenea substanțe să fie consumate frecvent şi sistematic. La fel, nu are importanță dacă consumul de alcool, de droguri sau de alte substanțe cu efecte similare este licit sau ilicit".[785]

În conformitate cu Protocolul clinic standardizat „Intoxicaţia acută exogenă cu alcool (etanol) la copil", aprobat de Ministerul Sănătăţii al Republicii Moldova, „alcoolul este o substanţă organică din clasa alcoolilor"[786]. Alcool se consideră: etanolul; metanolul; izopropanolul; ciclohexanolul etc. De cele mai dese ori, prin „alcool" se are în vedere alcoolul etilic potabil, adică „alcoolul etilic de origine agricolă rectificat, diluat cu apă potabilă dedurizată până la concentraţia alcoolului etilic de 95% în volum" (art. 1 al Legii nr. 1100 din 30.06.2000 cu privire la fabricarea şi circulaţia alcoolului etilic şi a producţiei alcoolice[787]). Însă, nu se exclude ca oricare alt alcool să provoace starea de ebrietate.

Pentru a fi în prezența stării de ebrietate, nu contează dacă acesta este potabil sau nu, rafinat sau nerafinat, denaturat sau nedenaturat, contrafăcut sau veritabil. De asemenea, nu are importanță dacă alcoolul este consumat ca atare sau sub formă de băutură alcoolică. Conform subpct. 1) pct. 3 al Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 317 din 23.05.2012 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice „Definirea, descrierea, prezentarea şi etichetarea băuturilor alcoolice", prin „băutură alcoolică" se înțelege „producţia alcoolică, destinată consumului uman, având caracteristici organoleptice specifice şi concentraţia alcoolică de minimum 15% vol., fabricat fie din distilat de origine agricolă sau din alcool etilic de origine agricolă rectificat, sau prin cupajarea lor, cu sau fără adaos de sucuri, macerate, morse, extracte, produse cu conţinut de zahăr, arome naturale sau substanţe aromatice, alte ingrediente şi apă condiţionată, fie numai din ingrediente naturale"[788].

Nu doar consumul de alcool, dar și consumul de droguri poate fi cauza stării de ebrietate. Noțiunea de droguri este definită chiar în legea penală. Astfel, conform alin. (1) art. 134^{1} CP

---

[785] Postovanu N. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârşită în stare de ebrietate: consideraţii introductive. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Ştiinţe sociale"*, 2019, nr. 3, p. 233-246.

[786] *Protocolul clinic standardizat „Intoxicaţia acută exogenă cu alcool (etanol) la copil"*. Disponibil: http://old.ms.gov.md/_files/14482-PCS-%2520Intoxicatia%2520acuta%2520cu%2520%2520%2520alcool-aprobat.pdf

[787] Legea nr. 1100 din 30.06.2000 cu privire la fabricarea şi circulaţia alcoolului etilic şi a producţiei alcoolice. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2000, nr. 130-132.

[788] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 317 din 23.05.2012 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice „Definirea, descrierea, prezentarea şi etichetarea băuturilor alcoolice". În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2012, nr. 104-108.

RM, „prin droguri se înţeleg plantele sau substanţele stupefiante ori psihotrope, sau amestecurile ce conţin asemenea plante ori substanţe, stabilite de Guvern”. O definiție aproape identică o conține art. 1 al Legii nr. 382 din 06.05.1999 cu privire la circulaţia substanţelor stupefiante, psihotrope şi a precursorilor[789]. Substanțele stupefiante, substanțele psihotrope, precum și plantele care conțin astfel de substanțe sunt specificate în compartimentele I, II și, respectiv, III ale Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 79 din 23.01.2006 privind aprobarea Listei substanţelor stupefiante, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora[790]. Substanțele stupefiante și substanțele psihotrope, supuse controlului, sunt enumerate în tabelele I-III din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1088 din 05.10.2004 cu privire la aprobarea tabelelor şi listelor substanţelor stupefiante, psihotrope şi precursorilor acestora, supuse controlului[791].

Precizăm că, pentru a fi în prezența stării de ebrietate, nu interesează dacă drogurile sunt utilizabile sau nu în scopuri medicale, dacă au o origine naturală sau sintetică, dacă au fost depistate în trafic ilicit sau nu.

În fine, după cum reiese din alin. (1) art. 134^{12} CP RM, în afară de alcool și droguri, alte substanțe cu efecte similare pot provoca starea de ebrietate.

În Hotărârea Guvernului nr. 296/2009 este folosită o noțiune apropiată – „alte substanţe ce provoacă ebrietate”. Potrivit pct. 2 al acestui act normativ, această noțiune se referă la „produsele ori substanţele stupefiante sau medicamentele cu efecte similare acestora, precum şi substanţele ce provoacă turmentare”. În legătură cu această definiție, S. Brînza și V. Stati menționează: „Prin prisma acestei definiţii, putem ajunge la concluzia că sintagma „alte substanţe cu efecte similare” [...] se referă la alte substanţe decât alcoolul (băuturi alcoolice), decât substanţele narcotice şi substanţele psihotrope. Considerăm că aceste alte substanţe sunt: 1) analoagele substanţelor narcotice sau psihotrope; 2) drogurile (altele decât substanţele narcotice şi substanţele psihotrope); 3) substanţele toxice; 4) substanţele cu efecte puternice. Cu privire la ultimele două categorii de substanţe, se impune precizarea că ele trebuie să poată provoca starea de ebrietate. Pentru că relevant este nu care anume substanţe a consumat făptuitorul (sau i-au fost

[789] Legea nr. 382 din 06.05.1999 cu privire la circulaţia substanţelor stupefiante, psihotrope şi a precursorilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 1999, nr. 73-77.

[790] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 79 din 23.01.2006 privind aprobarea Listei substanţelor stupefiante, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2006, nr. 16-19.

[791] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1088 din 05.10.2004 cu privire la aprobarea tabelelor şi listelor substanţelor stupefiante, psihotrope şi precursorilor acestora, supuse controlului. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2004, nr. 186-188.

administrate făptuitorului). Relevant este că substanţele respective i-au provocat starea de ebrietate”[792].

Luând în considerare efectele adoptării Legii nr. 193 din 28.07.2016 pentru modificarea şi completarea unor acte legislative[793], considerăm că alte substanțe cu efecte similare (altele decât alcoolul și drogurile) sunt: 1) produsele etnobotanice (în sensul alin. (5) art. 134^1 CP RM); 2) analogii substanţelor stupefiante sau psihotrope (în sensul alin. (6) art. 134^1 CP RM); 3) substanţele toxice (în sensul Listei nr. 1 din Tabelul nr. 5, aprobat prin Hotărârea Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătăţii, procesul-verbal nr. 7 din 01.12.1998[794] (în continuare – Hotărârea CPCD nr. 7/1998)); 4) substanţele cu efecte puternice (în sensul Listei nr. 2 din Tabelul nr. 5, aprobat prin Hotărârea CPCD nr. 7/1998); 5) alte substanțe al căror consum provoacă dereglarea psihofuncţională a organismului. O astfel de dereglare poate îndeplini condițiile stabilite în: Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de alcool”, aprobat de Ministerul Sănătății[795]; Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de opiacee”, aprobat de Ministerul Sănătății[796], etc.

În cazul în care substanțele consumate nu sunt susceptibile să provoace starea de ebrietate, lipsește temeiul atestării stării de ebrietate. De asemenea, starea de ebrietate lipsește în cazul în care a fost consumat alcool, droguri sau alte substanțe cu efecte similare, însă acestea nu au avut drept efect dereglarea psihofuncţională a organismului. Așadar, esențială pentru constatarea stării de ebrietate în sensul alin. (1) art. 134^{12} CP RM este nu prezența în organism a alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe cu efecte similare, dar dereglarea psihofuncţională a organismului.

Dereglarea psihofuncţională a organismului nu se confundă cu prezenţa simptomelor acţiunii alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe cu efecte similare, care sunt specificate în pct. 10 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009: mirosul de alcool din gură; instabilitatea pozei; dereglarea mersului; tremurul accentuat al degetelor, pleoapelor, limbii; comportarea neadecvată. Prezența unor astfel de simptome poate genera doar suspiciuni privind dereglarea

---

[792] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 442. 1300 p.

[793] Legea nr. 193 din 28.07.2016 pentru modificarea şi completarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 315-328.

[794] Hotărârea Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătăţii, procesul-verbal nr. 7 din 01.12.1998. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1999, nr. 16-18.

[795] *Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de alcool”*. Disponibil: http://sanatatemintala.md/images/documente/2017_alcool_pcn20.pdf

[796] *Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de opiacee”*. Disponibil: http://sanatatemintala.md/images/documente/2013_opiacee_pcn10.pdf

psihofuncţională a organismului în rezultatul consumului de alcool, de droguri sau de alte substanțe cu efecte similare. „Despre dereglarea psihofuncţională a organismului în rezultatul consumului unor astfel de substanțe se poate vorbi numai în cazul în care respectivele suspiciuni și-au găsit confirmarea juridică și medicală. Aceasta presupune stabilirea stării de ebrietate în conformiate cu reglementările în materie și în corespundere cu criteriile medicale aplicate în domeniul narcologiei”.[797]

După examinarea definiției noțiunii „starea de ebrietate”, vom stabili acele conotații ale stării de ebrietate care se desprind din partea generală a Codului penal.

A.A. Gabiani propunea „liberarea de răspundere penală a persoanelor care: au fost aduse în stare de ebrietate gravă prin violență sau prin înșelăciune și au comis infracțiunea aflându-se în această stare; datorită ignoranței lor sau din oricare alte motive, la momentul consumării de alcool sau de droguri, nu au prevăzut și nu au avut posibilitatea să prevadă apariția stării de ebrietate gravă; din cauza lipsei de voință, nu au putut să se opună dorinței de a consuma alcool sau droguri”[798]. Această concepție doctrinară este implementată în legile penale ale unor state. De exemplu, conform art. 29 din Codul penal al României din 2009[799], „nu este imputabilă fapta prevăzută de legea penală săvârșită de persoana care, în momentul comiterii acesteia, nu putea să-și dea seama de acțiunile sau inacțiunile sale ori nu putea să le controleze, din cauza intoxicării involuntare cu alcool sau cu alte substanțe psihoactive”. De asemenea, pct. 2) art. 21 din Codul penal al Spaniei[800] stabilește că „nu este supus răspunderii penale cel care la momentul comiterii infracțiunii se afla fie în stare de ebrietate alcoolică gravă, fie sub influența substanțelor stupefiante toxice sau euforizante, a substanțelor psihotrope sau a altor substanțe, și care nu a avut intenția de a comite infracțiunea ori nu a prevăzut și nu a putut să prevadă posibilitatea comiterii ei, fie sub influența sindromului de abstinență datorită efectului produs de astfel de substanțe, ceea ce l-a împiedicat să înțeleagă ilegalitatea faptei sale și să o controleze”.

În legea penală autohtonă lipsesc asemenea prevederi. În conformitate cu art. 24 CP RM, „persoana care a săvârşit o infracţiune în stare de ebrietate, produsă de alcool sau de alte substanţe, nu este liberată de răspundere penală. Cauzele ebrietăţii, gradul şi influenţa ei asupra săvârşirii infracţiunii se iau în considerare la stabilirea pedepsei”. Acest articol urmează după art. 23 „Iresponsabilitatea” și art. 23^1 „Responsabilitatea redusă” din Codul penal. În acest mod,

[797] Postovanu N. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârșită în stare de ebrietate: consideraţii introductive. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Ştiinţe sociale”*, 2019, nr. 3, p. 233-246.

[798] Габиани А.А. *Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения*. Тбилиси: Менциереба, 1967, p. 104-105. 160 p.

[799] Codul penal al României din 17.07.2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510.

[800] *Уголовный кодекс Испании* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Ф.М. Решетникова. Москва: Зерцало, 2001, p. 17. 218 p.

legiuitorul a delimitat clar noțiunile „stare de ebrietate”, „iresponsabilitate” și „responsabilitate redusă”. Aceste noțiuni se pot intersecta, însă nu pot avea același conținut.

S. Botnaru consideră că ebrietatea patologică este un exemplu de tulburare psihică temporară și reprezintă una dintre cauzele iresponsabilității[801]. În opinia lui N.S. Taganțev, „conduita unei persoane în stare de ebrietate depinde nu doar de doza substanțelor psihoactive consumate, dar și de educație, de nivelul de cultură, de obiceiurile pe care le are etc. Aceasta constituie una dintre cauzele pentru care starea de ebrietate nu poate fi raportată la stările morbide ale psihicului. Excepție poate fi considerată doar starea de ebrietate care poartă un caracter patologic, atunci când persoanele, care nu consumă alcool, dar au modificări ale stării de sănătate (traumatisme craniene, neuroinfecții, meteodependență), chiar și în cazul unor doze mici de alcool, ajung în stare de inconștiență completă, pierzând capacitatea de a analiza faptele pe care le comit”[802]. De asemenea, T.V. Rodionova menționează: „În psihiatrie, ebrietatea patologică se referă la grupul de tulburări psihice acute de scurtă durată. Această stare poate apărea în rezultatul consumării nu neapărat a unor doze semnificative de alcool. Starea de ebrietate patologică se caracterizează printr-o modificare fulminantă a conștiinței. În tabloul clinic al ebrietății patologice se îmbină, de regulă, indicatorii unei tulburări crepusculare a conștiinței, ai delirului și ai halucinațiilor, rezultând într-o percepție inadecvată a mediului. În starea de ebrietate patologică, acțiunile făptuitorului nu reprezintă o reacție la evenimentele reale care au loc. Această stare se încheie la fel cum începe: spontan. Uneori, starea de ebrietate trece în somn, după care survine, de cele mai dese ori, amnezia completă. Cu toate acestea, nu se exclude păstrarea unor amintiri fragmentare cu privire la experiența trăită”[803].

Precizăm că în partea generală a Codului penal, sintagma „stare de ebrietate” se folosește în art. 24, lit. i) alin. (1) art. 76, lit. j) alin. (1) art. 77 și art. 134^{12} CP RM. În toate aceste norme se are în vedere nu ebrietatea patologică, dar ebrietatea fiziologică, stare care nu exclude răspunderea penală.

În această ordine de idei, V. Grosu afirmă: „Starea de ebrietate fiziologică nu exclude caracterul medical al responsabilității. Această stare survine treptat prin consumul conștient de băuturi alcoolice, de aceea responsabilitatea nu se exclude când infracțiunea este comisă de o persoană aflată în stare de ebrietate fiziologică, dat fiind faptul că consumul de astfel de substanțe este conștient și ea își dă bine seama de starea care poate să survină în urma acestui

[801] Botnaru S. Iresponsabilitatea – cauză care înlătură vinovăţia făptuitorului: definitivarea conceptului. În: *Revista Națională de Drept*, 2014, nr. 2, p. 33-37.
[802] Таганцев Н.С. *Русское уголовное право: Т. 1. Общая часть*. Москва: Наука, 1994, p. 305. 375 p.
[803] Родіонова Т.В. Відповідальність за злочини, вчинені у стані сп’яніння. In: *Правова держава*, 2005, № 8, p. 187-192.

fapt”.[804] La rândul său, T. Carpov și E.M. Tuca menționează: „Responsabilitatea nu se exclude atunci când infracţiunea este comisă de o persoană aflată în stare de ebrietate fiziologică, dat fiind faptul că consumul de astfel de substanţe este conştient şi ea îşi dă bine seama de starea care poate să survină în urma acestui fapt. În stare de ebrietate fiziologică recepţionarea realităţii obiective nu este complet denaturată; are loc o oarecare dereglare temporară a proceselor psihice, care se poate manifesta prin frânarea gândirii şi reacţiei, a controlului asupra actelor sale”.[805]

Așadar, în ipoteza săvârșirii infracțiunii în stare de ebrietate fiziologică, este prezent temeiul răspunderii penale, iar făptuitorul este responsabil. În legătură cu deosebirea dintre ebrietatea fiziologică și cea patologică, în teoria dreptului penal sunt exprimate opinii asemănătoare. P.M. Mirzaeva afirmă: „Starea de ebrietate obișnuită diferă de stările morbide ale psihicului, care condiționează iresponsabilitatea, prin două particularități esențiale: în primul rând, starea de ebrietate obișnuită este provocată deliberat, intenționat și, într-al doilea rând, starea de ebrietate obișnuită nu este asociată cu halucinații și cu perceperea iluzorie a mediului”[806]. P.L. Fris susține: „Ebrietatea patologică constituie nu gradul superior al ebrietății fiziologice, ci o tulburare psihică temporară care exclude responsabilitatea. Subiectul, care a comis o faptă în starea de ebrietate patologică, nu are capacitatea fie de a conștientiza caracterul faptic și pericolul social al faptelor sale, fie de a le controla. În prezența acestui temei, subiectul în cauză poate fi recunoscut iresponsabil printr-o expertiză judiciară psihiatrică”[807]. Din punctul de vedere a lui V. Grosu, „starea de ebrietate patologică se deosebește de cea fiziologică nu din punct de vedere cantitativ (în funcție de cantitatea băuturilor consumate), ci sub aspect calitativ. În psihiatrie aceasta este privită ca o tulburare psihică temporară care poate apărea și în cazul consumării unor cantități mici de alcool. Starea de ebrietate patologică apare pe neașteptate, este însoțită de o denaturare în recepționarea realității, iar faptele comise nu reprezintă o reacție la anumite evenimente ce au loc”[808]. În viziunea lui C. Gurschi și Gh. Ulianovschi, „starea de ebrietate obişnuită, simplă, fiziologică trebuie deosebită de starea de ebrietate patologică. Diferenţa dintre ele nu constă în gradul de gravitate al ebrietăţii. Starea de ebrietate patologică în psihiatrie este recunoscută ca o tulburare psihică (*delirium tremens*, halucinaţii alcoolice, paranoie alcoolică etc.), din cauza căreia persoana este lipsită de capacitatea de înţelegere şi de

[804] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2012, p. 218. 327 p.
[805] Carpov T., Tuca E.-M. Beția (starea de ebrietate) ca circumstanţă atenuantă sau agravantă. În: *Studii Juridice Universitare,* 2009, nr. 3-4, p. 106-118.
[806] Мирзаева П.М. *Ответственность за преступление в состоянии опьянения*. Disponibil: https://www.scienceforum.ru/2013/173/1845
[807] Фріс П.Л. *Кримінальне право України. Загальна частина*. Київ: Атіка, 2004, p. 118. 488 p.
[808] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2012, p. 218-219. 327 p.

dirijare a voinţei sale. În aceste cazuri suntem în prezenţa celor două criterii (medical şi juridic) ale iresponsabilităţii, persoana care a săvârşit o faptă prejudiciabilă într-o atare stare fiind recunoscută iresponsabilă (art. 23 CP)".[809]

Articolul 24 CP RM urmează imediat după art. 23^1 CP RM. Potrivit acestui din urmă articol, „persoana care a săvârşit o infracţiune ca urmare a unei tulburări psihice, constatată prin expertiza medicală efectuată în modul stabilit, din cauza căreia nu-şi putea da seama pe deplin de caracterul şi legalitatea faptelor sale sau nu le putea dirija pe deplin este pasibilă de responsabilitate penală redusă" (alin. (1)); „instanţa de judecată, la stabilirea pedepsei sau a măsurilor de siguranţă, ţine cont de tulburarea psihică existentă, care însă nu exclude răspunderea penală" (alin. (2)).

N. G. Ivanov raportează starea de ebrietate la anomaliile psihice și ajunge la concluzia că norma din legea penală rusă cu privire la starea de ebrietate este o normă specială față de norma din aceeași lege cu privire la responsabilitatea redusă[810]. Considerând starea de ebrietate exemplu de responsabilitate redusă, N. G. Ivanov recurge la o generalizare. În opinia noastră, raportarea stării de ebrietate la responsabilitatea redusă este cazuală, nu generalizată. Nu este exclus ca, în anumite cazuri, starea de ebrietate să presupună responsabilitatea redusă a făptuitorului. Așa cum reiese din alin. (1) art. 23^1 CP RM, responsabilitatea redusă poate fi stabilită doar prin expertiză medicală. Dacă starea de ebrietate ar implica în toate cazurile responsabilitatea redusă, aceasta ar reieși din art. 23^1, 24, lit. i) alin. (1) art. 76 și lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM. Însă, din aceste norme nu rezultă o astfel de concluzie.

În alt context, în partea generală a Codului penal al Republicii Moldova, starea de ebrietate este caracterizată ca circumstanță cu caracter alternativ. În această privință, în dispoziția de la lit. i) alin. (1) art. 76 CP RM se stabilește: „La stabilirea pedepsei se consideră circumstanţe atenuante: [...] săvârşirea infracţiunii de către o persoană în stare de ebrietate, provocată de consumarea involuntară sau forţată a substanţelor menţionate la art. 24 sau de consumarea de aceste substanţe fără a fi conştientă de efectul lor". Totodată, în dispoziția de la lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM se arată: „La stabilirea pedepsei se consideră circumstanţe agravante: [...] săvârşirea infracţiunii de către o persoană în stare de ebrietate, provocată de consumarea substanţelor menţionate la art. 24. Instanţa de judecată este în drept, în funcţie de caracterul infracţiunii, să nu considere aceasta ca o circumstanţă agravantă".

---

[809] Barbăneagră A., Berliba V., Gurschi C. et al. *Codul penal comentat și adnotat*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005, p. 47. 655 p.; Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova: Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale.)*. Chișinău: Sarmis, 2009, p. 61. 860 p.

[810] Иванов Н.Г. *Аномальный субъект преступления: проблемы уголовной ответственности*. Москва: Юнити, Закон и право, 1998, p. 203, 204. 224 p.

În legătură cu circumstanța prevăzută la lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM, în pct. 8 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 8 din 11.11.2013 cu privire la unele chestiuni ce vizează individualizarea pedepsei penale se precizează: „[...] Instanţele de judecată trebuie să verifice datorită căror circumstanţe persoana a ajuns în această stare. Îndeosebi, poate să nu fie considerată circumstanţă agravantă starea de ebrietate a minorului în timpul săvârşirii infracţiunii, dacă el a fost adus premeditat la această stare pentru a săvârşi infracţiunea. Astfel, în funcţie de caracterul infracţiunii, instanţa de judecată este în drept să nu considere aceasta circumstanţă agravantă”[811].

Anumite concretizări referitoare la natura alternativă a circumstanței comiterii infracțiunii în stare de ebrietate atestăm și în doctrina penală. De exemplu, V. Grosu susține: „Atunci când infracțiunea a fost săvârșită în stare de ebrietate de către un minor, la îndemnul sau sub influența altor persoane (mature), sau când efectul acestor substanțe nu le era cunoscut din start, aceste situații, în funcție de circumstanțele concrete ale cauzei, ar putea fi apreciate drept atenuante ori, cel puțin, să nu fie luate în considerare la stabilirea pedepsei”[812]. Gh. Ulianovschi exprimă următoarea poziție: „În cazul în care făptuitorul a ajuns în starea de ebrietate independent de voința sa (prin înșelăciune i se dă persoanei o băutură în care s-a introdus o substanță narcotică sau este constrâns să consume substanțe toxice etc.) sau starea de ebrietate nu are legătură cu infracțiunea, instanța de judecată poate să nu recunoască această stare ca circumstanță agravantă”. După părerea lui E.A. Șișcenko și A. Samsonenko, „starea de ebrietate poate influența măsura vinovăției și măsura răspunderii penale. Pentru a determina gradul acestei influențe, este recomandabilă reliefarea celor mai tipice situații de consumare a alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe euforizante: 1) aducerea propriei persoane în starea de ebrietate pentru a facilita comiterea unei infracțiuni, sau, altfel spus, „pentru mai mult curaj”; 2) consumul pentru plăcere, cu precizarea că se conștientizează particularitățile propriului comportament; 3) consumul pentru plăcere, când există încrederea exagerată că se va putea preveni producerea urmărilor prejudiciabile; 4) consumul pentru prima dată, de regulă, din curiozitate; 5) consumul împotriva voinței persoanei: din eroare sau în rezultatul constrângerii. Prima situație ar trebui privită ca circumstanță agravantă. Situațiile 2), 3) și 4) pot fi luate în considerare în baza principiului general al răspunderii penale. A cincea situație poate fi considerată, în unele cazuri,

[811] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 8 din 11.11.2013 cu privire la unele chestiuni ce vizează individualizarea pedepsei penale*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=127

[812] Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. I.* Chișinău: Tipografia Centrală, 2012, p. 220. 327 p.

circumstanță atenuantă”[813]. A. Bolocan-Holban și M. Vidaicu afirmă: „Beţia voluntară este starea în care ajunge o persoană care consumă voit bauturi alcoolice ori substanţe al caror efect ebriant îl cunoaşte. În doctrina penala, beţia voluntară este cunoscuta sub două forme: beţie voluntară simplă și beţie voluntară preordinată. Importanţa acestei distincţii constă în consecinţele juridice pe care le poate avea asupra răspunderii penale. Beţia preordinată sau premeditată este întotdeauna o circumstanţa agravantă a răspunderii penale, deoarece persoana şi-a provocat anume aceastăstare pentru a avea mai mult curaj în savârşirea faptei ori pentru a o invoca drept scuzăa savârşirii faptei. Dimpotrivă, beţia simplă poate fi şi o circumstanţa atenuantă, căci făptuitorul, în momentul când şi-a provocat această stare, nu avea intenţia să săvârşească o faptă prevazută de legea penală”[814]. A.B. Kecemaikina menționează: „În cazul în care făptuitorul a consumat în mod voluntar alcoolul, substanțele psihotrope, substanțele stupefiante etc., aceasta reprezentând punctul de pornire în procesul de comitere a infracțiunii, starea de ebrietate trebuie considerată circumstanță agravantă. Dacă însă o persoană a fost adusă forțat în starea de ebrietate (de exemplu, drogurile i-au fost introduse forțat în organism), atunci starea de ebrietate n-ar trebui considerată circumstanță agravantă”[815]. În viziunea lui I.A. Semențova, „în cazurile în care ebrietatea este forțată sau inconștientă, săvârșirea infracțiunii într-o astfel de stare ar trebui considerată circumstanță care atenuează pedeapsa. Ebrietatea forțată constituie cazul când persoana este adusă într-o asemenea stare împotriva voinței sale, prin constrângere. Ebrietatea inconștientă se atestă în cazurile în care persoana, care consumă substanțe psihoactive, nu știa și nu putea să știe despre efectele specifice ale acestora asupra organismului său, și, cu atât mai puțin, nu avea cum să știe că putea comite o infracțiune în rezultatul ebrietății sale”[816]. S.Ș. Țaghikian și N.I. Zograbian exprimă următoarea opinie: „Cel mai adesea, ebrietatea involuntară se referă la cazurile în care aceasta este provocată inconștient, adică nu de către făptuitor, ci de către terți. Ebrietatea poate fi considerată involuntară și în cazul în care este provocata de consumul fie al medicamentelor administrate în conformitate cu prescripția medicului și în limitele dozelor prescrise, fie al medicamentelor care, în mod normal, nu provoacă un comportament imprevizibil și agresivitate, indiferent dacă acestea sunt luate în

[813] Шищенко Е.А., Самсоненко Ю.А. Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета*, 2017, № 129, p. 670-688.
[814] Bolocan-Holban A., Vidaicu M. Influenţa stării de ebrietate asupra răspunderii penale în dreptul penal comparat. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe Sociale”*, 2014, nr. 3, p. 142-146.
[815] Кечемайкина А.В. *Уголовно-правовая оценка состояния опьянения при квалификации преступлений*. Disponibil: saransk.ruc.su/upload/medialibrary/c69/kechemaikina.pdf
[816] Семенцова И.А. Особенности уголовной ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки*, 2014, № 6, p. 122-126.

cantități normale sau în exces (de exemplu, preparatele sedative precum benzodiazepinele)”[817]. I.B. Stepanova și O.V. Sokolova susțin: starea de ebrietate trebuie considerată circumstanță agravantă în cazurile în care contribuie la comiterea unei infracțiuni, de exemplu, atunci când persoana, care are o intenție infracțională, consumă alcool în mod deliberat „pentru mai mult curaj”. Agravarea pedepsei este posibilă și în situațiile în care persoana, care consumă alcool sau droguri, cunoaște cu bună știință că, datorită caracteristicilor individuale ale psihicului său ori a bolilor de care suferă, efectul consumului acestor substanțe va consta în irascibilitate, agresivitate, pierderea parțială a controlului asupra acțiunilor sale. Iar aceasta, în cele din urmă, va contribui la comiterea de acte antisociale și ilegale, inclusiv de acte infracționale”[818]. În opinia lui M.O. Luzan, „ebrietatea forțată sau survenită în rezultatul erorii sau al înșelării poate fi raportată la circumstanțele atenuante, întrucât a apărut în pofida voinței și a conștiinței persoanei”[819]. Nu în ultimul rând, G.N. Borzenkov afirmă: „Nu în toate cazurile, ebrietatea trebuie considerată circumstanță agravantă”[820].

Sintetizând opiniile prezentate mai sus, putem menționa următoarele: starea de ebrietate poate fi considerată circumstanță agravantă doar atunci când făptuitorul își dă seama că substanțele pe care le consumă benevol și conștient pot provoca starea de ebrietate care, la rândul său, poate înlesni comiterea unei infracțiuni. În cazul în care lipsesc astfel de condiții, starea de ebrietate poate fi considerată circumstanță atenuantă.

Spre deosebire de legea penală autohtonă, unele legi penale străine stabilesc mai nuanțat condițiile în care starea de ebrietate poate fi considerată circumstanță agravantă / circumstanță atenuantă. De exemplu, în dispoziția de la lit. f) art. 77 din Codul penal al României din 2009[821], se menționează: „Următoarele împrejurări constituie circumstanțe agravante: [...] săvârșirea infracțiunii în stare de intoxicație voluntară cu alcool sau cu alte substanțe psihoactive, când a fost provocată în vederea comiterii infracțiunii”. În conformitate cu art. 18 din Codul penal al Republicii Albania, „persoana nu poate fi liberată de răspundere penală, dacă comite infracțiunea în stare de ebrietate. În cazul în care starea de ebrietatea își are cauza în anumite împrejurări accidentale și a redus capacitatea mentală, această circumstanță trebuie luată în considerare la

---

[817] Цагикян С.Ш., Зограбян Н.Ю. Правовые вопросы уголовной ответственности за совершение преступления в состоянии опьянения. În: *Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки*, 2010, № 2, p. 178-181.

[818] Степанова И.Б., Соколова О.В. К вопросу об уголовно-правовом значении состояния опьянения. În: *Научный поиск*, 2015, № 14, p. 41-44.

[819] Лузан М.О. Кримінальна відповідальність за злочини, скоєні в стані сп'яніння. În: *Наукові записки НаУКМА*, 2002, Том 20, Спеціальний випуск: у двох частинах. Частина 2, p. 346-348.

[820] *Новое уголовное право России. Общая часть* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой. Москва: Зерцало, ТЕИС, 1996, p. 107. 168 p.

[821] Codul penal al României din 17.07.2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510.

atenuarea pedepsei. În cazul în care starea de ebrietate a fost provocată cu intenția de a comite o infracțiune, această circumstanță va fi luată în considerare la agravarea pedepsei. Regulile sus-menționate se aplică și atunci când infracțiunea este comisă sub efectul consumului de droguri sau de alte substanțe”[822]. Potrivit alin. 3 art. 15 din Codul penal al Republicii Filipine[823], „starea de ebrietate trebuie considerată circumstanță atenuantă atunci când făptuitorul a săvârșit o infracțiune gravă sub imperiul stării de ebrietate, dacă acesta nu era obișnuit să săvârșească astfel de infracțiuni sau dacă acesta nu se pregătise să comită infracțiunea. În cazul în care starea de ebrietate este o stare în care făptuitorul se află frecvent sau această stare a fost provocată premeditat de către făptuitor, ea trebuie considerată circumstanță agravantă”. Printr-un anumit specific se distinge poziția legiuitorului lituanian. Astfel, în corespundere cu art. 19 din Codul penal al Republicii Lituania[824], „persoana, care comite un delict penal, o infracțiune din imprudență sau o infracțiune intenționată de gravitate medie sau redusă, este liberată de răspunderea penală în cazul în care a fost forțată să consume substanțe euforizante și, din această cauză, nu a putut conștientiza în deplină măsură pericolul faptei sale ori nu a putut să o controleze. Dacă, în condițiile sus-menționate, persoana a comis o infracțiune gravă sau deosebit de gravă, răspunderea penală se aplică, însă pedeapsa poate fi atenuată”.

Astfel de particularități sunt firești, fiind condiționate de necesitățile de politică penală, diferite pentru fiecare națiune. Dincolo de aceste particularități, comun pentru legea penală a Republicii Moldova, a României, a Republicii Filipine și a Republicii Lituania este caracterul alternativ (bivalent) al circumstanței săvârșirii infracțiunii în stare de ebrietate. În context, Şt. Daneş şi V. Papadopol menționează că săvârşirea infracţiunii în starea de ebrietate constituie o circumstanţă judiciară bivalentă[825]. Cu alte cuvinte, starea de ebrietate poate constitui, după caz, o circumstanţă atenuantă sau o circumstanță agravantă; opțiunea agravării sau atenuării pedepsei aparține instanței de judecată. Referindu-se la cadrul reglementar autohton, A. Bolocan-Holban și M. Vidaicu susțin: „Legislaţia Republicii Moldova prevede posibilitatea aplicării stării de ebrietate atât în calitate de circumstanţă agravantă (la discreţia instanţei de judecată), cât şi ca

[822] *Criminal Code of the Republic of Albania*. Disponibil: http://www.legislationline.org/documents/section/criminal-codes/country/47
[823] *The Revised Penal Code of the Philippines*. Disponibil: www.officialgazette.gov.ph/1930/12/08/act-no-3815-s-1930/
[824] *Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas*. Disponibil: http://www.skelbimas.lt/istatymai/baudziamasis_kodeksas.htm
[825] Daneş Şt., Papadopol V. *Individualizarea judiciară a pedepselor*. Bucureşti: Editura Juridică, 2002, p. 225. 512 p.

circumstanţă atenuantă (atunci când consumul este unul involuntar sau forţat) atunci când se decide categoria şi mărimea pedepsei aplicate pentru comiterea unei infracţiuni”[826].

Considerăm că abordarea alternativă (bivalentă) a semnificației juridice a stării de ebrietate, statuată în legea penală autohtonă, este preferabilă în comparație cu cea statuată, de exemplu, în legea penală rusă. Potrivit art. 23 din Codul penal al Federației Ruse[827], „persoana, care a săvârșit o infracțiune în stare de ebrietate provocată de consumul de alcool, de substanțe stupefiante, de substanțe psihotrope sau de analogii acestora, de noile substanțe psihoactive potențial periculoase sau de alte substanțe euforizante, este pasibilă de răspundere penală”. Este de precizat că starea de ebrietate nu este menționată nici în art. 61 „Circumstanțele care atenuează pedeapsa” din Codul penal al Federației Ruse, nici în art. 63 „Circumstanțele care agravează pedeapsa” din acest Cod. În felul acesta, legiuitorul rus consideră strarea de ebrietate circumstanță neutră care nici nu atenuează pedeapsa, nici nu o agravează. Pe bună dreptate, I.B. Stepanova și O.V. Sokolova se pronunță critic în legătură cu o astfel de stare de lucruri: „Starea de ebrietate nu poate avea aceeași semnificație juridico-penală pentru toate infracțiunile. Această semnificație trebuie să poată fi diferită. Instanțele judecătorești trebuie să aibă dreptul, în funcție de particularitățile cauzei, să ia în considerare starea de ebrietate fie ca circumstanță agravantă, fie ca circumstanță atenuantă, fie să nu o ia în considerare în genere, dacă această stare nu prezintă relevanță pentru cauza respectivă”[828].

În legea penală autohtonă sunt stabilite condițiile pentru manifestarea de către instanța de judecată a rolului activ în planul individualizării pedepsei pentru infracțiunile săvârșite în stare de ebrietate. În acest fel, persoanei recunoscute vinovate de săvârşirea unei infracţiuni în stare de ebrietate i se poate aplica aplica o pedeapsă echitabilă cu luarea în calcul a prevederilor de la art. 24, lit. i) alin. (1) art. 76 sau lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM.

În Decizia Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 15 din 07.02.2017 de inadmisibilitate a sesizării nr. 13g/2017 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 67 alin. (4) din Codul penal și a unor prevederi ale articolului 194 alin. (2) din Codul de executare (munca neremunerată în folosul comunității), se menționează, printre altele: „Orice pedeapsă din legea penală are drept scop restabilirea echităţii sociale, corectarea condamnatului, precum şi prevenirea săvârşirii de noi infracţiuni atât din partea condamnaţilor, cât şi din partea altor

[826] Bolocan-Holban, A., Vidaicu M. Influența stării de ebrietate asupra răspunderii penale în dreptul penal comparat. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe Sociale”*, 2014, nr. 3, p. 142-146.
[827] Уголовный кодекс Российской Федерации. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25.
[828] Степанова И.Б., Соколова О.В. К вопросу об уголовно-правовом значении состояния опьянения. În: *Научный поиск*, 2015, № 14, p. 41-44.

persoane, ceea ce presupune o individualizare adecvată a pedepsei”[829]. În Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 10 din 10.05.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi ale articolului 345 alin. (2) din Codul contravențional (individualizarea sancțiunii) (Sesizările nr. 26g/2016 și nr. 34g/2016) se arată, printre altele: „Individualizarea judiciară se poate realiza doar în baza unor mecanisme de apreciere reglementate de lege, fiind astfel o expresie a principiului legalităţii”[830]. Nu în ultimul rând, în Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 2 din 30.01.2018 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi din art. 10 pct. 4 din Legea nr. 845-XII din 3 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi (Sesizarea nr. 154g/2017), se menționează, printre altele: „Lipsa posibilității instanței de judecată de a aplica criteriile pentru individualizarea sancțiunii în cauza concretă [...] nu asigură caracterul ei echitabil”[831].

Considerăm că, prin oferirea instanțelor de judecată din Republica Moldova a dreptului de a stabili efectul atenuant sau agravant al stării de ebrietate a făptuitorului, prevederile Capitolului VIII din partea generală a Codului penal își găsesc exprimarea într-o măsură mai pronunțată.

În altă ordine de idei, Gh. Alecu[832] și V. Stati[833] admit posibilitatea existenței unor situaţii când făptuitorul poate să nu-şi dea seama că se află în stare de ebrietate. M. Arzamasțev admite, de asemenea, o astfel de posibilitate: „Este posibilă eroarea de fapt esențială, dacă, în pofida voinței sale, în rezultatul înșelăciunii sau din greșeală (de exemplu, consumând alimente sau băuturi), făptuitorul a ingerat o substanță stupefiantă, o substanță psihotropă sau o substanță euforizantă, care a cauzat ebrietatea. Având în vedere proprietățile caracteristice ale alcoolului (gust și miros pronunțat), utilizarea frauduloasă sau accidentală a acestuia este practic exclusă”.[834] Rezultă că, în cazul substanțelor stupefiante și a celor psihotrope și, cu o probabilitate mai redusă, în cazul alcoolului, este posibil ca făptuitorul să nu-şi dea seama că se află în stare de ebrietate.

---

[829] Decizia Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 15 din 07.02.2017 de inadmisibilitate a sesizării nr. 13g/2017 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 67 alin. (4) din Codul penal și a unor prevederi ale articolului 194 alin. (2) din Codul de executare (munca neremunerată în folosul comunității). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2017, nr. 119-126.

[830] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 10 din 10.05.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi ale articolului 345 alin. (2) din Codul contravențional (individualizarea sancțiunii) (Sesizările nr. 26g/2016 și nr.34g/2016). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 204-205.

[831] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 2 din 30.01.2018 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi din art. 10 pct. 4 din Legea nr. 845-XII din 3 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi (Sesizarea nr. 154g/2017). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2018, nr. 108-112.

[832] Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracţiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier. În: *Revista Naţională de Drept*, 2008, nr. 4, p. 68-70.

[833] Stati V. *Infracţiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârşire a infracţiunii*. Chișinău: CEP USM, p. 153-154. 352 p.

[834] Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления. În: *Уголовное право*, 2010, № 1, p. 4-8.

În ipoteza analizată, M. Arzamașev invocă prezența unei erori de fapt esențiale. După E.-G. Simionescu, eroarea de fapt esenţială „reprezintă pentru făptuitorul aflat în eroare o justificare a activităţii lui şi exclude vinovăţia. Aceasta priveşte date de fapt referitoare la elementele constitutive ale infracţiunii, de care depinde însăşi existenţa infracţiunii”.[835] Totuși, starea de ebrietate este o circumstanță agravantă a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, și nu un element constitutiv al acestora. Ca urmare, lipsa acestei stări nu poate avea ca efect lipsa acestor infracțiuni. Dacă subiectul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM nu-și dă seama că se află în stare de ebrietate, atunci, în acord cu art. 20 CP RM, nu-i poate fi imputată circumstanța agravantă prevăzută de alin. (2), (4) sau (6) ale acestui articol. Cu alte cuvinte, odată ce vinovăția făptuitorului nu cuprinde această circumstanță agravantă, el urmează să răspundă în baza alin. (1), (3) sau (5) art. 264 CP RM, pentru infracțiunea în varianta simplă (tip).

În ipoteza analizată mai sus eroarea de fapt este negativă. Referitor la eroarea de fapt pozitivă, M. Arzamașev afirmă: „Reprezentarea eronată a subiectului cu privire la prezența stării sale de ebrietate trebuie privită ca varietate a erorii cu privire la pericolul social al faptei comise. Deci, dacă făptuitorul consideră greșit că se află în stare de ebrietate, însă, în rezultatul verificării, prezența acestei stări nu a fost stabilită, infracțiunea ar trebui calificată conform alineatelor corespunzătoare ale art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 CP RM – *n.a.*), fără a se lua în calcul circumstanța agravantă în cauză”.[836] Astfel, M. Arzamașev consideră că eroarea de fapt pozitivă și eroarea de fapt negativă produc aceleași efecte juridice. Nu putem fi de acord cu această poziție care se întemeiază pe premisa că reprezentarea eronată a subiectului cu privire la prezența stării sale de ebrietate trebuie privită ca varietate a erorii cu privire la pericolul social al faptei comise. A.I. Rarog deosebește just eroarea cu privire la pericolul social al faptei comise și eroarea cu privire la circumstanțele care agravează răspunderea penală.[837] A.Iu. Prohorov menționează că eroarea cu privire la circumstanțele care agravează răspunderea penală trebuie privită nu ca o varietate a erorii cu privire la pericolul social al faptei comise. Ea trebuie privită ca o eroare cu privire la gradul de pericol social al faptei comise.[838] Așadar, în cazul în care făptuitorul consideră eronat că se află în stare de ebrietate, vom fi în prezența uneia dintre infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM, cu

---

[835] Simionescu E.-G. Eroarea din perspectiva dreptului penal. În: *Analele Universităţii „Constantin Brâncuşi” din Târgu Jiu, Seria Ştiinţe Juridice*, 2014, nr. 2, p. 37-48.

[836] Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления. În: *Уголовное право*, 2010, № 1, p. 4-8.

[837] Рарог А.И. *Квалификация преступлений по субъективным признакам*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 173-174. 304 p.

[838] Прохоров А.Ю. *Институт ошибки в романо-германском уголовном праве: компаративистский и теоретико-прикладной аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Краснодар, 2014, p. 147. 222 p.

precizarea că gradul de pericol social al infracțiunii săvârșite va fi mai redus decât cel al infracțiunii aflate în reprezentarea făptuitorului.

În legătură cu eroarea de fapt pozitivă cu privire la circumstanțele care agravează răspunderea penală, A.I. Rarog susține: „Este determinantă reflectarea circumstanței agravante în conștiința făptuitorului, nu prezența sau lipsa obiectivă a acesteia. Fapta trebuie calificată în corespundere cu conținutul și orientarea intenției. Ea nu poate fi calificată ca infracțiune consumată, deoarece infracțiunea săvârșită nu conține circumstanța care are ca efect sporirea pericolului social”.[839] Această idee concordă cu dispoziția art. 27 CP RM: „Se consideră tentativă de infracţiune acţiunea sau inacţiunea intenţionată îndreptată nemijlocit spre săvârşirea unei infracţiuni dacă, din cauze independente de voinţa făptuitorului, aceasta nu şi-a produs efectul”. „Odată ce, din cauze independente de voinţa făptuitorului, nu-și produce efectul circumstanța agravantă prevăzută la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, rezultă că vom fi în prezența tentativei de infracțiune prevăzute la unul dintre aceste alineate. Aceasta trebuie să fie soluția de calificare în cazul reprezentării eronate a subiectului acestor infracțiuni cu privire la prezența stării sale de ebrietate”.[840]

După prezentarea acestei soluții, se impune o precizare: în esență, infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM trebuie considerate infracțiuni săvârșite din imprudență. Or, urmările prejudiciabile prevăzute la art. 149 și 157 CP RM reprezintă factorul „criminalizator” pentru infracțiunile prevăzute la art. 264 CP RM. Totuși, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, făptuitorul poate manifesta intenție față de fapta prejudiciabilă. În această situație este îndeplinită condiția cerută de art. 27 CP RM: „Se consideră tentativă de infracţiune *acţiunea sau inacţiunea intenţionată îndreptată* (evid. ns.) nemijlocit spre săvârşirea unei infracţiuni dacă, din cauze independente de voinţa făptuitorului, aceasta nu şi-a produs efectul”.

În linii mari, această situație nu diferă de cea despre care vorbește S. Brînza: „În cazul constrângerii în scopul realizării raportului sexual, a actului de homosexualitate sau al satisfacerii poftei sexuale în forme perverse, urmate de decesul victimei înainte de începerea acestor acţiuni, calificarea se face conform art. 27 şi lit. e) alin. (3) art. 171 sau art. 27 şi lit. d) alin. (3) art. 172 CP RM”.[841] În acest caz, făptuitorul manifestă imprudență față de decesul victimei (similar cu

---

[839] *Энциклопедия уголовного права. Т. 4. Состав преступления*. Санкт-Петербург: Издание профессора Малинина, 2005, p. 782. 797 p.

[840] 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.

[841] Brînza S. Expunere de motive vizând proiectul unei noi hotărâri explicative a Plenului Curţii Supreme de Justiţie dedicate practicii judiciare în cauzele referitoare la infracţiunile privind viaţa sexuală (Partea II). În: *Revista Naţională de Drept*, 2010, nr. 9-10, p. 2-14.

manifestarea, în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, a imprudenței față de vătămarea medie sau gravă ori față de deces). În același timp, circumstanța agravantă prevăzută la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, care se referă la fapta prejudiciabilă a infracțiunii, nu-și produce efectul. În mod similar, în situația relatată de S. Brînza, nu-și produce efectul acțiunea principală din cadrul faptei prejudiciabile. Sub acest aspect, nu putem fi de acord cu poziția lui V. Papadopol și D. Pavel: în cazul în care rezultatul praeterintenţionat s-a produs pe linia acţiunii principale a infracţiunii complexe absorbite, infracţiunea praeterintenţionată apare în mod evident ca fiind consumată. Chiar dacă acţiunea adiacentă a rămas în faza de tentativă, rezultatul final praeterintenţionat s-a produs prin amplificarea din culpă a rezultatului acţiunii principale.[842] În Codul penal al Republicii Moldova nu există prevederi de genul art. 30 „Eroarea" și alin. (3) art. 36 „Pedeapsa pentru infracțiunea continuată și infracțiunea complexă" din Codul penal al României. Din perspectiva art. 27 CP RM, contează că fapta săvârșită nu și-a produs efectul sub un anumit aspect prevăzut de dispoziția de incriminare. Nu contează sub care anume aspect fapta săvârșită nu și-a produs efectul.

5.2. Stabilirea stării de ebrietate în cazul infracțiunilor prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM

În pct. 11 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 se menționează: „În cazurile în care accidentul rutier a fost săvârşit în stare de ebrietate, constatarea stării de ebrietate a subiectului se efectuează, în baza testării alcoolscopice sau examinării medicale, efectuate în conformitate cu Regulamentul privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 296 din 16.04.2009"[843].

Considerăm că această explicație nu reflectă conținutul exact al prevederilor Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei[844] (în continuare – Hotărârii Guvernului nr. 296/2009)). Această concluzie rezultă din următoarele definiții formulate în pct. 2 al acestei Hotărâri: „testarea alcoolscopică –

[842] Papadopol V., Pavel D. *Formele unității infracționale în dreptul penal român*. Bucureşti: Şansa, 1992, p. 229. 384 p.
[843] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
[844] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 80-81.

acţiunile angajatului Inspectoratului Naţional de Securitate Publică al Inspectoratului General al Poliţiei sau altei persoane abilitate, instruite în modul corespunzător, orientate spre stabilirea concentraţiei de alcool în aerul expirat la persoana testată, efectuate cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate şi verificate metrologic"; „examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei (examinarea medicală) – complex de acţiuni şi procedee cu caracter medical, stabilite prin actele normative ale Ministerului Sănătăţii ce au drept scop determinarea şi evaluarea stării de ebrietate a persoanei examinate". Așadar, starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Prin testare alcoolscopică se stabilește concentraţia de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentraţia de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentraţie de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate.

Această teză o confirmă implicit chiar instanța supremă. Astfel, în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999, se menționează: „Concluzia medicului „consecinţele consumului de alcool" nu poate fi considerată drept stare de ebrietate"[845]. Prin aceasta, instanța supremă consacră teza, conform căreia nu oricare caz de consum de alcool presupune starea de ebrietate.

Într-adevăr, conform pct. 25 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009, „concluzia examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei se înregistrează în procesul-verbal după cum urmează: a) treaz; b) consum de alcool, treaz; c) consecinţele consumului de alcool, treaz; d) stare de ebrietate alcoolică cu grad minim; e) stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat; f) consecinţele consumului produselor ori substanţelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora, treaz; g) stare de ebrietate provocată de produsele ori substanţele stupefiante sau de medicamente cu efecte similare acestora (concluzia se stabileşte la depistarea în timpul consumului acestora, în cazul în care persoana comunică ce a consumat ori la efectuarea probei la determinarea drogurilor în probele biologice) şi manifestărilor clinice corespunzătoare; h) stare de ebrietate provocată de substanţe ce provoacă turmentare (concluzia fiind provizorie şi se definitivează în conformitate cu rezultatele de laborator a probelor prelevate (sânge, salivă, urina pe parcursul a 3 zile); i) comă generată de consumul alcoolului, produselor ori substanţelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora; j) sindrom de sevraj narcotic, treaz;

[845] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

k) sindrom de servaj alcoolic, treaz; l) concluzia nu este făcută, refuză examinarea medicală şi prelevarea probelor biologice”[846].

Doar în cazurile specificate la lit. d), e), g) și h) din pct. 25 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009, atestăm starea de ebrietate în sensul alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM. Totodată, atragem atenția asupra cazurilor specificate la lit. b) („consum de alcool, treaz”), c) („consecinţele consumului de alcool, treaz”) și f) („consecinţele consumului produselor ori substanţelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora, treaz”) din pct. 25 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009. Tocmai în astfel de cazuri își găsește confirmarea ideile, potrivit cărora: nu oricare caz de consum de alcool presupune starea de ebrietate; nu oricare concentraţie de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate.

Concluzia noastră este validată și de interpretarea sistemică a pct. 5 și lit. a) pct. 6 din Hotărârea Guvernului nr. 296/2009. Astfel, potrivit pct. 5 al acestui act normativ, „testării alcoolscopice, la decizia poliţiei sau altei persoane abilitate de a efectua astfel de testare, se supun următoarele categorii de persoane: a) conducătorii de vehicule bănuiţi de consum de alcool, consum de droguri şi/sau de alte substanţe ce provoacă ebrietate; b) persoanele bănuite de consum de alcool, consum de droguri şi/sau de alte substanţe ce provoacă ebrietate, care încalcă ordinea publică şi/sau care manifestă comportament agresiv şi violent; c) persoanele implicate în accidente în traficul rutier, cu excepţia accidentelor grave soldate cu traumatizarea sau decesul persoanelor”. Totodată, în conformitate cu lit. a) pct. 6 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009, „examinării medicale se supun următoarele categorii de persoane: [...] persoanele la care în urma testării alcoolscopice s-a constatat o concentraţie de alcool în aerul expirat, corespunzătoare stării de ebrietate cu grad avansat de alcoolemie”. Cu alte cuvinte, testarea alcoolscopică poate constitui premisa examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Iar prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei, se poate determina prezența sau lipsa stării de ebrietate. Drept urmare, testarea alcoolscopică poate atesta doar probabilitatea (nu posibilitatea) aflării persoanei testate în stare de ebrietate. În orice caz, testarea alcoolscopică nu este suficientă pentru a se stabili starea de ebrietate.

Continuând firul logic, considerăm că nici analiza de laborator nu reprezintă o probă care să confirme starea de ebrietate. În corespundere cu pct. 2 al Hotărârii Guvernului nr. 296/2009, analiză de laborator constituie „investigaţia de laborator ce are drept scop determinarea în probele biologice a concentraţiei alcoolului, prezenţei drogurilor şi/sau altor substanţe ce

[846] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 80-81.

provoacă ebrietate”. Așadar, scopul analizei de laborator este nu stabilirea stării de ebrietate, ci determinarea în probele biologice a concentraţiei alcoolului, prezenţei drogurilor şi/sau altor substanţe ce provoacă ebrietate. Prezența de alcool, de droguri şi/sau de alte substanţe ce provoacă ebrietate în probele biologice, prelevate de la făptuitor, nu echivalează cu stabilirea stării de ebrietate.

Mai mult, analiza de laborator nu poate avea un caracter de sine stătător. Ea are un caracter accesoriu, doar complinind examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Această concluzie reiese din următoarele prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 296/2009: „În cazul în care în urma examinării medicale se stabileşte stare de ebrietate, recoltarea probelor biologice pentru determinarea concentraţiei alcoolului în sânge şi a prezenţei substanţelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora în sânge şi/sau urină este obligatorie” (pct. 21); „În cazul producerii accidentelor rutiere se efectuează examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei şi a victimei, cu recoltarea şi analiza probelor biologice” (pct. 24); „Starea de ebrietate se stabileşte conform criteriilor prevăzute în prezentul Regulament, confirmată prin rezultatul analizei de laborator a probelor biologice prelevate” (pct. 27); „Concluzia examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei, inclusiv rezultatul analizei de laborator a probelor biologice pot fi contestate de subiectul examinării medicale ori de organul de drept care a dispus examinarea medicală, în termen de 3 zile din data anunţării concluziei, prin solicitarea analizei de laborator repetate în cadrul altei instituţii medicale abilitate, decît cea care a efectuat investigaţia iniţială” (pct. 35).

Concluzia noastră, conform căreia analiza de laborator nu reprezintă o probă care confirmă de sine stătător starea de ebrietate, își adevereşte valabilitatea în următoarea speță: S.Gh. a fost condamnat în baza lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. În fapt, la 03.01.2010, în jurul orei 21.00, acesta, fiind în stare de ebrietate, conducea automobilul personal pe traseul Zaim-Căuşeni. Dând dovadă de încredere exagerată, S.Gh. nu s-a isprăvit cu conducerea, a ieşit pe banda de circulaţie cu sens opus şi s-a ciocnit frontal cu automobilul condus de L.D. În rezultatul tamponării, pasagerului M.O., care se afla în automobilul condus de S.Gh., i-a fost cauzată vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății.

Sentinţa de condamnare a fost atacată cu apel de către procuror. Acesta a solicitat casarea parţială a sentinței, rejudecarea cauzei şi pronunţarea unei noi hotărâri potrivit modului stabilit pentru prima instanţă, prin care S.Gh. să fie condamnat în baza alin. (4) art. 264 CP RM. Argumentul procurorului în susținerea acestei solicitări a fost: instanţa de fond a apreciat incorect probele din dosar, excluzând din probatoriu rezultatul analizei de constatare a consumului de alcool de către S.Gh. din 05.01.2010, din care rezultă că concentraţia alcoolului în

serul colectat de la acesta la 03.01.2010, constituia 0,76 g/l. Prin decizia Colegiului penal al Curţii de Apel Bender, apelul procurorului a fost respins. Instanţa de apel şi-a motivat concluzia prin aceea, că prima instanţă a constatat vinovăţia inculpatului şi a aplicat corect lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM.

Ulterior, procurorul a declarat recurs ordinar împotriva deciziei Colegiului penal al Curţii de Apel Chişinău, solicitând casarea acesteia, cu dispunerea rejudecării cauzei în instanţa de apel, într-un alt complet de judecată. În opinia procurorului, instanţa de apel a indicat neîntemeiat că, la momentul comiterii infracţiunii, S.Gh. nu era în stare de ebrietate, că nu sunt probe care ar demonstra acest fapt. Or, acuzarea a invocat rezultatul analizei din care rezultă că concentraţia alcoolului în serul colectat de la S. Gh. la 03.01.2010 constituie 0,76 g/l. Examinând recursul ordinar, Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție a menționat că instanţa de apel a aplicat corect lit. a) alin. (3) art. 264 CP RM. S-a concluzionat că recursul procurorului urmează a fi declarat inadmisibil, întrucât este vădit neîntemeiat[847].

În pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 este conturat un alt aspect care ține de stabilirea stării de ebrietate: „În toate cazurile, instanţa va clarifica temeinicia actelor, ce confirmă existenţa stării de ebrietate a şoferului, *în momentul săvârşirii accidentului rutier* (evid. ns.). Așadar, starea de ebrietate trebuie să existe în momentul săvârșirii uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Acesta este momentul relevant, nu momentul care precede sau care succede comiterea uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM.

De exemplu, într-o speță din practica judiciară se menționează: „În proba de sânge prelevată de la S.I. la 15.06.2015, ora 08.30, s-a depistat alcool etilic în cantitate de 1,59%, echivalentul a 1,59 g/l, iar la momentul comiterii accidentului rutier, concentraţia de alcool era de 1,91% echivalentul a 1,91 g/l”[848]. Lipsa stării de ebrietate poate fi una dintre consecințele discrepanței dintre indicii de concentrație a alcoolului în sânge la momentul comiterii accidentului rutier și indicii de concentrație a alcoolului în sânge la momentul prelevării probelor de sânge.

Susținem opinia exprimată de V. Manea: „Stabilirea [...] stării de ebrietate alcoolică trebuie făcută doar în funcție de momentul efectuării conducerii mijlocului de transport”[849]. De

---

[847] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 29.05.2013. Dosarul nr. 1ra-592/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=196

[848] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 03.07.2018. Dosarul nr. 1ra-1195/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11546

[849] Manea V. Răspunderea penală pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate: jurisprudența curților constituționale ale Republicii Moldova și României. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2017, Вып. 3, ч. 5, p. 89-94.

asemenea, I.I. Kozarenko afirmă: „Putem vorbi despre semnificația juridică a stării de ebrietate a subiectului infracțiunii doar cu referire la momentul de săvârșire de către acesta a infracțiunii”[850].

Nu putem trece cu vederea nici Decizia Curții Constituționale a României nr. 732 din 16.12.2014 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (1) și (3) din Codul penal. În acest act, autoritatea de jurisdicție constituțională a României ajunge la următoarea concluzie: „Sintagma „la momentul prelevării mostrelor biologice” din cuprinsul dispozițiilor alin. (1) art. 336 din Codul penal al României este neconstituțională. [...] Îmbibația alcoolică se determină prin analiza toxicologică a mostrelor biologice recoltate la un moment de timp mai mult sau mai puțin îndepărtat de momentul săvârșirii infracțiunii, care este cel al depistării în trafic a conducătorului vehiculului. Condiția ca îmbibația alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge să existe la momentul prelevării mostrelor biologice plasează, astfel, consumarea infracțiunii la un moment ulterior săvârșirii ei, în condițiile în care de esența infracțiunilor de pericol este faptul că acestea se consumă la momentul săvârșirii lor. Odată cu oprirea în trafic încetează starea de pericol pentru valorile sociale ocrotite de dispozițiile art. 336 din Codul penal, astfel încât, raportat la momentul prelevării mostrelor biologice, tragerea la răspundere penală nu se justifică. Stabilirea gradului de îmbibație alcoolică și, implicit, încadrarea în sfera ilicitului penal în funcție de momentul prelevării mostrelor biologice, care nu poate fi întotdeauna imediat următor săvârșirii faptei, constituie un criteriu aleatoriu și exterior conduitei făptuitorului în vederea tragerii la răspundere penală, în contradicție cu normele constituționale și convenționale […]”[851].

Parafrazând, postulăm: chiar dacă stabilirea stării de ebrietate se face *post-factum* (adică după săvârșirea uneia dintre infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM), starea de ebrietate trebuie stabilită cu referire la momentul săvârșirii uneia dintre aceste infracțiuni.

Dezvoltând ideea, considerăm nelipsit de interes punctul de vedere exprimat de M. Arzamașev: „Chiar dacă se confirmă starea de ebrietate a făptuitorului, nu înseamnă că în momentul săvârșirii infracțiunii acesta se afla în stare de ebrietate. Or, este posibil ca făptuitorul să fi consumat alcool, substanțe stupefiante, substanțe psihotrope sau alte substanțe euforizante după producerea accidentului rutier”[852]. Fiind de acord cu această părere, menționăm că alin. (2^1) art. 233 CCo RM prevede răspunderea pentru „consumul de alcool, de substanţe narcotice,

---

[850] Козаренко Ю.И. *Состояние опьянения: уголовно-правовые и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Волгоград, 2014, p. 73. 215 p.

[851] Decizia Curții Constituționale a României nr. 732 din 16.12.2014 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (1) și (3) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2015, nr. 69.

[852] Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления. În: *Уголовное право*, 2010, № 1, p. 4-8.

psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier, până la testarea alcoolscopică sau până la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate şi a naturii ei, cu excepţia consumului de medicamente cu efecte similare substanţelor psihotrope, după producerea accidentului de circulaţie şi până la sosirea poliţiei la faţa locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat şi au fost impuse de starea de sănătate".[853]

În consecință, stabilirea stării de ebrietate a făptuitorului, confirmată după producerea accidentului rutier, nu presupune în mod obligatoriu că acesta a încălcat regulile de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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. Într-un asemenea caz, calificarea se poate face în baza alin. (2^1) art. 233 CCo RM.

Încheiem analiza noastră cu un alt aspect legat de stabilirea stării de ebrietate. Astfel, în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 se explică: „În cazurile litigioase, pentru constatarea stării de ebrietate, este necesară efectuarea expertizei medico-legale respective"[854]. De exemplu, într-o speță, vinovăţia lui R.A. a fost confirmată inclusiv prin raportul de expertiză medico-legală privind constatarea stării de ebrietate[855]. Într-o altă speță, se arată: „În cadrul judecării cauzei s-a stabilit cu certitudine conducerea de către Ţ.A. a microbuzului în stare de ebrietate alcoolică, care, conform concluziilor expertizei medico-legale din 28.03.2009, presupunea concentraţia alcoolului etilic în sânge de 0,21 g/l"[856]. Este interesant că, într-o speță, faptul aflării lui C.B. în stare de ebrietate a fost confirmat prin raportul de expertiză chimică[857].

---

[853] 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.

[854] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[855] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 02.05.2012. Dosarul nr. 1ra-491/2012*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php

[856] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 22.02.2011. Dosarul nr. 1ra-123/2011*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php

[857] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 12.12.2012. Dosarul nr. 1ra-1343/2012*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php

Conform pct. 12 al Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 58 din 04.02.2010 pentru aprobarea Regulamentului Centrului de Medicină Legală: „Centrul efectuează următoarele forme de constatări şi expertize medico-legale: […] 2) privind persoanele, în baza documentelor medicale, materialelor cauzelor penale, civile şi de altă natură pentru constatarea: […] d) stării de ebrietate alcoolică şi narcotică”[858].

În viziunea lui I.A. Semențova, „de felul său, starea de ebrietate nu poate să mărturisească nici despre responsabilitate, nici despre iresponsabilitate. De aceea, dacă apar îndoieli privind starea sănătății psihice a persoanei care a săvârșit infracțiunea în stare de ebrietate, devine necesară efectuarea unei expertize judiciare psihologo-psihiatrice”[859]. După părerea lui A.V. Ragulina, „în unele cazuri, ebrietatea obișnuită (simplă) poate agrava deficiențele psihice ale persoanei. În cazul în care sănătatea mentală a unei persoane care comite o infracțiune în stare de ebrietate obișnuită provoacă dubii, este necesar să se efectueze o expertiză judiciară psihologico-psihiatrică cuprinzătoare”[860].

Din textul Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 195 din 24.03.2017 privind aprobarea Nomenclatorului expertizelor judiciare (în continuare – Hotărârii Guvernului nr. 195/2017), rezultă că expertiza psihiatrico-narcologică este cea în cadrul căreia se soluţionează problema capacității persoanelor cu tulburări mentale şi de comportament datorate utilizării de substanţe psihoactive. La rândul său, expertiza psihiatrico-legală este cea prin care: se evaluează starea psihică a bănuitului sau învinuitului; se soluţionează problema capacității persoanei de a înţelege sensul şi caracterul social periculos al acţiunilor sale şi posibilitatea de a le dirija; se soluţionează problema capacității depline a persoanei de a înţelege sensul acţiunilor sale şi de a dirija cu ele.

Potrivit Hotărârii Guvernului nr. 195/2017, atât expertiza psihiatrico-narcologică, cât și expertiza psihiatrico-legală constituie tipuri ale expertizei medico-legale. La astfel de expertize se referă I. A. Semențova și A. V. Ragulina, însă nu aceste expertize se au în vedere în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999. Astfel, în Hotărârea Guvernului nr. 195/2017 găsim următoarea informație: „24. Expertiza medico-legală a persoanelor. 24.01. Expertiza persoanelor. Scop: Examinarea persoanelor în vederea evaluării leziunilor corporale şi a stărilor organismului uman. Probleme rezolvate: […] confirmarea stării de ebrietate alcoolică şi

---

[858] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 58 din 04.02.2010 pentru aprobarea Regulamentului Centrului de Medicină Legală. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2010, nr. 20-22.

[859] Семенцова И.А. Особенности уголовной ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки*, 2014, № 6, p. 122-126.

[860] Рагулина А.В. *Уголовно-правовое значение психических отклонений* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2000, p. 122. 160 p.

narcotice”[861]. Așadar, confirmarea stării de ebrietate alcoolică sau a stării de ebrietate narcotice se face în rezultatul expertizei medico-legale a persoanelor, nu în rezultatul expertizei psihiatrico-narcologice sau al expertizei psihiatrico-legale.

În Hotărârea Guvernului nr. 195/2017 nu găsim răspuns la întrebarea: prin care expertiză se confirmă starea de ebrietate survenită în urma consumului de substanțe psihotrope sau de alte substanțe cu efecte similare (altele decât alcoolul, substanțele stupefiante și substanțele psihotrope)? Considerăm că această lacună trebuie înlăturată.

5.3. Luarea în considerare a gradului de ebrietate la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM

În conformitate cu art. 24 CP RM, „cauzele ebrietăţii, gradul şi influenţa ei asupra săvârşirii infracţiunii se iau în considerare la stabilirea pedepsei”. În opinia lui A. Saharciuk, gradul de ebrietate trebuie luat în considerare la individualizarea pedepsei pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârșită în stare de ebrietate[862]. Sprijinind acest punct de vedere, considerăm necesară examinarea problemei luării în considerare a gradului de ebrietate la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM.

V. Stati subliniază că, la individualizarea pedepsei, urmează a fi luat în considerare: „anume gradul de ebrietate, şi nu însăşi ebrietatea. [...] În conformitate cu alin. (2) art. 77 CP RM, dacă circumstanţele menţionate la alin. (1) al acestui articol sunt prevăzute în articolele din partea specială a Codului penal în calitate de circumstanţe agravante ale infracţiunii corespunzătoare, ele nu pot fi considerate concomitent circumstanţe care agravează pedeapsa. Or, la lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM, ca circumstanţă care agravează pedeapsa e nominalizată „săvârşirea infracţiunii de către o persoană în stare de ebrietate”. În concluzie, aplicarea răspunderii conform alin. (2), (4) şi (6) art. 264 CP RM exclude referirea la lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM”.[863] Această concluzie își găsește confirmarea în pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii

---

[861] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 195 din 24.03.2017 privind aprobarea Nomenclatorului expertizelor judiciare. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2017, nr. 109-118.

[862] Сахарчук А. Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст. 317[1] УК). În: *Судовы весник*, 2007, № 1, p. 61-63

[863] Stati V. Infracţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM): conotaţii practice şi teoretice. În: *Revista Naţională de Drept*, 2009, nr. 9, p. 32-42; 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 3-4, p. 92-106.

Supreme de Justiţie nr. 20/1999: „Aplicând pedeapsa, în baza alin. (2), (4), (6) art. 264 CP, aflarea în stare de ebrietate nu poate fi recunoscută şi ca circumstanţă agravantă”[864].

Din aceste considerente, susținem poziția exprimată de instanţa de apel într-o speță în care a fost aplicat alin. (6) art. 264 CP RM: „Instanţa de fond a reţinut incorect, drept circumstanţă agravantă la stabilirea pedepsei, comiterea infracţiunii în stare de ebrietate. Or, potrivit art. 77 alin. (2) din Codul penal, dacă circumstanţele menţionate la alin. (1) sunt prevăzute la articolele corespunzătoare din Partea specială a prezentului cod în calitate de semne ale acestor componenţe de infracţiuni, ele nu pot fi concomitent considerate drept circumstanţe agravante”[865].

În doctrina penală este propusă diferențierea tipurilor stării de ebrietate în funcție de gravitatea acesteia. De exemplu, I.M. Iubko și R.V. Skacek menționează: „Pentru calificare, suscită interes cele trei grade de ebrietate alcoolică: ușoară; medie; gravă. Sub aspectul impactului asupra siguranței traficului rutier, fiecare dintre aceste grade se distinge prin anumite caracteristici: ebrietatea ușoară – reacție lentă la modificarea condițiilor rutiere, irascibilitate, ostentație, încercări de disimulare, euforie, instabilitate emoțională, dificultăți de concentrare, abaterea atenției etc.; ebrietatea medie – comportament însoțit de încălcarea normelor etice, evaluarea incorectă a condițiilor rutiere, confuzie, exaltarea însoțită de acte agresive sau autoagresive și de declarații neadecvate, euforie, disforie, perturbarea consecutivității de exprimare a gândurilor, caracterul fragmentar al exprimării; elemente de perseverație, frenanța și penuria asocierilor etc.; ebrietatea gravă – dificultăți de orientare, letargie intempestivă, somnolență, disponibilitatea redusă de contact cu alte persoane, înțelegerea greșită a întrebărilor, exclamații fragmentare fără sens etc.”[866]

Totuși, o astfel de clasificare este dificil a fi luată în considerare la individualizarea pedepsei pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Dovadă constituie speța în care Colegiul penal al Curţii Supreme de Justiţie menționează: „Procesul-verbal nr. 18 al examinării medicale de constatare a faptului consumului de alcool de către B. A. din 01.01.2017 [...], prezentat de acuzare, nu întruneşte condiţiile legale [...]. În special, [...] concluzia stării de

---

[864] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[865] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 06.11.2013. Dosarul nr. 1ra-962/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=861

[866] Юбко Ю.М., Скачек Р.В. Обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании управления транспортным средством в состоянии опьянения. În: *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*, 2017, № 1, p. 67-71.

ebrietate „medie”, înscrisă aici, nu este prevăzută de legislaţia în vigoare”[867]. Într-o altă speță atestăm sintagma „stare de ebrietate medie”[868]. De asemenea, în una dintre spețe este utilizată sintagma „stare de ebrietate alcoolică grav avansată”[869].

De aceea, mai relevantă este diferențierea legală a tipurilor stării de ebrietate în funcție de gravitatea acesteia. În art. 134^{12} CP RM sunt stabilite două tipuri ale stării de ebrietate alcoolică: 1) starea de ebrietate alcoolică cu grad minim, adică starea persoanei care are concentraţia de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l sau concentraţia vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l (alineatul (2)); 2) starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat, adică starea persoanei care are concentraţia de alcool în sânge de la 0,5 g/l şi mai mult sau concentraţia vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l şi mai mult (alineatul (3).[870]

De exemplu, în unele spețe din practica judiciară s-a stabilit că, la momentul săvârșirii infracțiunilor prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, făptuitorul se afla în stare de ebrietate alcoolică cu grad minim, având concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de: 0,23 mg/l[871]; 0,32 mg/l[872]; 0,38 mg/l[873]; 0,39 mg/l[874]. Într-o altă speță, este specificat gradul minim al stării de ebrietate a făptuitorului, fără însă a se oferi cifre concrete[875].

Pentru comparație, într-o altă categorie de spețe este menționată starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat a subiectului infracțiunilor prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP

---

[867] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 27.12.2017. Dosarul nr. 1ra-1820/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10164

[868] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 07.02.2018. Dosarul nr. 1ra-132/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10418

[869] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 25.10.2017. Dosarul nr. 1ra-1382/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9719

[870] 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.

[871] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 28.05.2014. Dosarul nr. 1ra-780/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2291

[872] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 13.04.2016. Dosarul nr. 1ra-442/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=6297

[873] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 09.09.2015. Dosarul nr. 1ra-864/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4815

[874] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 05.06.2018. Dosarul nr. 1ra-912/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11350

[875] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 01.11.2017. Dosarul nr. 1ra-1133/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9760

RM, stare care presupune o concentrație de alcool în sânge de: 2,96%[876]; 2,92%[877]; 2,24%[878]; 2,1%[879]; 2,04%[880]; 2,03%[881].

Considerăm că starea de ebrietate alcoolică cu grad minim sau, ca și starea de ebrietate sub nivelul stării de ebrietate alcoolice cu grad minim[882], nu trebuie privite ca circumstanțe care atenuează pedeapsa pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Legiuitorul stabileşte drept circumstanţă agravantă faptul săvârşirii infracţiunii în stare de ebrietate (şi atât). Împrejurarea nominalizată este circumstanţă agravantă în toate cazurile, indiferent de gradul stării de ebrietate (aşa rezultă din textul legii). Prin urmare, nu poate una şi aceeaşi circumstanţă să fie şi agravantă şi atenuantă. În același timp, starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat nu poate fi privită ca circumstanță care agravează pedeapsa pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Or, o asemenea circumstanță nu este indicată în alin. (1) art. 77 CP RM. Lista de circumstanțe agravante din alin. (1) art. 77 CP RM are un caracter limitativ, spre deosebire de lista de circumstanțe atenuante din alin. (1) art. 76 CP RM, care are un caracter exemplificativ.

În pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 se menționează: „La stabilirea gradului stării de ebrietate alcoolică, trebuie de luat în considerare concentraţiile, prevăzute în dispoziţiile alin. (2) şi (3) art. 134[12]”[883]. Referitor la proiectul[884] care a stat la baza modificării și completării Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999, V. Stati menționează: „În pct. 10 al Proiectului nr. 1 se specifică, printre altele: „Punctul 11 va avea următorul cuprins: [...] Se atenționează, că la stabilirea gradului stării de ebrietate alcoolică

---

[876] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 09.03.2017. Dosarul nr. 1ra-506/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8395

[877] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 06.07.2016. Dosarul nr. 1ra-1200/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=6890

[878] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 27.05.2015. Dosarul nr. 1ra-611/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4314

[879] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 01.11.2016. Dosarul nr. 1ra-1866/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7538

[880] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 08.11.2016. Dosarul nr. 1ra-1479/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7628

[881] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 26.10.2016. Dosarul nr. 1ra-1635/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7272

[882] În alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM nu se utilizează sintagma „stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege” folosită în alin. (1) art. 233 din Codul contravențional. Din aceste considerente, nu există temeiuri pentru a se susține că starea de ebrietate sub nivelul stării de ebrietate alcoolice cu grad minim nu intră sub incidența alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM.

[883] *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau exploatare a mijloacelor de transport*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361

[884] *Proiectul Hotărârii cu privire la modificarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei în cadrul examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport, modificată de Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 25 din 29.10.2001*. Disponibil: https://goo.gl/LmOJSw

trebuie de luat în considerare concentrațiile prevăzute la dispozițiile alin (2) și (3) art. 134^{12}". [...] [P]ct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 se referă la art. 264 CP RM, nu la art. 264^{1} CP RM. În contextul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, considerăm generatoare de erori judiciare propoziția: „Se atenționează, că la stabilirea gradului stării de ebrietate alcoolică trebuia de luat în considerare concentrațiile prevăzute la dispozițiile alin (2) și (3) art. 134^{12}". Această propoziție ar putea duce la concluzia greșită că gradul de ebrietate alcoolică ar influența asupra calificării faptelor incriminate la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM. În realitate, indiferent de gradul ebrietății alcoolice – minim sau avansat, oricum se va aplica alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Drept urmare, recomandăm ca explicația precitată din pct. 11 al Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20/1999 să aibă următorul conținut: „[...] În cazul ebrietății alcoolice, gradul acesteia se ia în considerare la individualizarea pedepsei stabilite de alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM"[885]. O opinie similară a fost exprimată într-o altă publicație semnată de V. Stati[886].

Ne alăturăm punctelor de vedere exprimate de V. Stati. Opinii similare sunt exprimate de alți autori: termenul „stare de ebrietate alcoolică" nu poate fi echivalat cu termenul „concentraţia de alcool în sânge". Concentraţia de alcool în sânge este o valoare numerică obiectivă, aceeaşi la fiecare individ, starea de ebrietate însă (cu toate caracteristicile ei ca: vertij, diminuarea atenţiei şi a capacităţii de reacţie, diminuarea raţiunii, exacerbarea unor trăiri afective etc.) este subiectivă, diferită de la un individ la altul, aşa încât la unele persoane poate apărea sub limita legală a îmbibaţiei alcoolice în sânge, în timp ce la altele apare mult peste această limită.[887]

Într-adevăr, în alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM se recurge la sintagma „stare de ebrietate", fără a se concretiza gradul stării de ebrietate. Pentru comparație, în alin. (1) art. 264^{1} CP RM se folosește sintagma „stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau stare de ebrietate produsă de substanțe stupefiante". De asemenea, în alin. (1) art. 233 CP RM se utilizează sintagma „stare de ebrietate produsă de alcool ce depăşeşte gradul maxim admisibil stabilit de lege". Concluzia este că, 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.

---

[885] Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.

[886] 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.

[887] Loghin O., Toader T. *Drept penal român. Partea specială*. Bucureşti: Şansa, 2001, p. 120. 736 p.; Gacea E.M. *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*. Bucureşti: Editura Ministerului de Interne, 2003, p. 38-44. 292 p.; Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2014, p. 120. 213 p.

Drept urmare, nu putem accepta următoarea concluzie a instanței de judecată, formulată într-o speță: „Art. 264 alin. (2) Cod penal, nu presupune doar starea de ebrietate a făptuitorului, după cum invocă acuzarea, ci starea de ebrietate cu grad avansat”[888]. De asemenea, considerăm lipsită de fundamentare invocarea de către apărător, ca argument în susținerea achitării inculpatului acuzat de comiterea infracțiunii prevăzute la alin. (4) art. 264 CP RM, faptul că ebrietatea alcoolică a acestuia nu avea grad avansat[889]. În același timp, sprijinim poziția exprimată de instanța de apel într-o speță în care s-a aplicat alin. (6) art. 264 CP RM: „Este nelegală referirea instanţei de fond la prevederile art. 134^{12} alin. (2) şi (3) Cod penal, valabile numai pentru încadrarea corectă a acţiunilor făptuitorului în cazul săvârşirii contravenţiilor în domeniul circulaţiei rutiere sau infracţiunilor în domeniul transporturilor, dispoziţiile cărora prevăd semnul calificativ „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim sau avansat””[890].

În context, este necesar să accentuăm că în alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM nu este consacrată concepția promovată în normele corespondente din unele legi penale străine. De exemplu, conform art. 343б din Codul penal al Republicii Bulgaria[891], sunt pasibile de răspundere persoanele care conduc mijlocul de transport în starea de ebrietate ce presupune concentrația de alcool în sânge de la 1,2‰ și mai mult. De asemenea, potrivit art. 281 din Codul penal al Republicii Lituania[892], răspunde persoana care, la momentul săvârșirii infracțiunii, se află în starea de ebrietate ce presupune concentrația de alcool în sânge de la 0,4‰ și mai mult.

În legătură cu absența indicării în alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM a gradului de ebrietate alcoolică, este util să facem o paralelă cu ipoteza specificată în Decizia Curții Constituționale a României nr. 138 din 14.03.2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (2) din Codul penal[893].

În pct. 5 al acestei decizii se face motivarea excepției de neconstituționalitate: „Sintagma „sub influența unor substanțe psihoactive” din cuprinsul dispozițiilor art. 336 alin. (2) din Codul penal este neconstituțională, întrucât încalcă principiul legalității incriminării. Arată că, spre deosebire de alin. (1) al art. 336 din Codul penal, care face referire la o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge, alin. (2) al aceluiași articol incriminează fapta de conducere pe

---

[888] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 27.12.2017. Dosarul nr. 1ra-1820/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10164

[889] *Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție din 16.08.2016. Dosarul nr. 1ra-618/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7078

[890] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 19.11.2014. Dosarul nr. 1ra-1649/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3336

[891] *Наказателен кодекс*. Disponibil: https://pravatami.bg/zakoni/nakazatelen-kodeks

[892] *Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas*. Disponibil: http://www.skelbimas.lt/istatymai/baudziamasis_kodeksas.htm

[893] Decizia Curții Constituționale a României nr. 138 din 14.03.2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (2) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2017, nr. 537.

drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană aflată „sub influența unor substanțe psihoactive”, fără a prevedea un nivel minim al concentrației de substanțe psihoactive în organism. Consideră că dispozițiile de lege criticate sunt lipsite de previzibilitate și claritate, deoarece nu poate fi determinat cu exactitate înțelesul sintagmei „sub influența unor substanțe psihoactive” [...]”[894]. În pct. 21 al Deciziei Curții Constituționale a României nr. 138 din 14.03.2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (2) din Codul penal, este exprimată poziția Curții Constituționale a României: „Curtea constată că, având în vedere sfera largă a produselor susceptibile de a avea efecte psihoactive, așa cum reiese aceasta din legislația specială mai sus menționată, în mod obiectiv, legiuitorul nu poate prevedea un nivel minim al concentrației de substanțe psihoactive ca și cerință esențială cu privire la elementul material al laturii obiective [...] Legiuitorul a înțeles să incrimineze fapta în orice situație de conducere a unui vehicul ulterior consumului unor substanțe psihoactive, prin consum înțelegându-se introducerea în organismul uman a unui produs, indiferent dacă acesta a fost dizolvat, impregnat, dispersat sau diluat, în una dintre următoarele modalități: pe cale orală ori injectabilă, inhalare, fumat sau aplicarea externă pe corpul unei persoane, în orice alt mod, în așa fel încât produsul să ajungă în corpul unei persoane [...]”[895].

Făcând analogie cu ipotezele prevăzute în alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM, putem susține că aceste norme se aplică indiferent de nivelul de concentraţie de alcool în sânge și de nivelul de concentraţie 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: „Nu constituie infracţiune acţiunea sau inacţiunea care, deşi, formal, conţine semnele unei fapte prevăzute de prezentul cod, dar, fiind lipsită de importanţă, nu prezintă gradul prejudiciabil al unei infracţiuni”. Fapta prezintă pericol social de fiece dată. Or, în ipotezele analizate, starea de ebrietate apare pe post de semn constitutiv. Deci, ea imprimă caracter infracţional celor comise.

5.4. Observații critice privind oportunitatea prezenței circumstanței agravante „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” în art. 264 CP RM

În altă ordine de idei, în alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM este descrisă aceeași circumstanță agravantă: „săvârşită în stare de ebrietate”. Această circumstanță este atașabilă celor patru infracțiuni prevăzute la art. 264 CP RM: încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei

[894] Ibidem.
[895] Ibidem.

sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, ce a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii (alin. (1)); încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, ce a provocat vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii (lit. a) alin. (3)); încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a provocat decesul unei persoane (lit. b) alin. (3)); încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat decesul a două sau mai multor persoane (alin. (5)).

În opinia lui V. Stati, „în alin. (2), (4) şi (6) art. 264 CP RM se dezvoltă de fapt ideea formulată la lit. a) pct. 14 al RCR.[896] Conform acesteia, conducătorului de vehicul îi este interzis să conducă vehiculul dacă a consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanţe contraindicate conducerii”[897]. În context, în pct. 45 din Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 28 din 18.11.2014 pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (sancţionarea contravenţională a proprietarului vehiculului pentru necomunicarea identităţii persoanei căreia i-a încredinţat conducerea) (Sesizarea nr. 53a/2014), se menționează: „Securitatea traficului rutier prezintă un interes public major, prin urmare asigurarea securităţii este o obligaţie pozitivă a statului. Unitatea de transport, ca participant la trafic, reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligaţia de a respecta anumite reglementări impuse de autorităţi în evitarea riscurilor rezultate din utilizarea autovehiculelor”[898].

De ce ar fi oportună agravarea răspunderii pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârşită în stare de ebrietate? La această întrebare se oferă răspuns în literatura de specialitate.

Astfel, R. Mérelle relevă următoarele efecte ale alcoolului asupra abilităţii de conducere a vehiculului: „percepţia: viziune dublă, efect de tunel, anestezia nervului optic, estimarea distanţei şi vitezei, diferenţierea culorilor, atenţie redusă, distribuţie şi orbire; reacţia: reducerea reacţiei la

[896] Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93.
[897] Stati V. Infracţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM): conotaţii practice şi teoretice. În: *Revista Institutului Naţional al Justiţiei*, 2008, nr. 1-2, p. 81-90.
[898] Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 28 din 18.11.2014 pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (sancţionarea contravenţională a proprietarului vehiculului pentru necomunicarea identităţii persoanei căreia i-a încredinţat conducerea) (Sesizarea nr.53a/2014). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2014, nr. 366-371.

viteză; manevrarea: coordonare perturbată a ochilor şi mâiniilor, controlul scăzut al muşchilor; comportament: mai puţin critic, supraestimare, încredere exagerată”[899]. Din punctul de vedere a lui G.V. Nazarenko, „un subiect în stare de ebrietate supraestimează foarte mult abilitățile sale intelectuale și fizice, își pierde simțul proporționalității și discreției, precum și capacitatea de a anticipa consecințele negative ale comportamentului său ilicit”[900]. M. Arzamașev susține: „Starea de ebrietate reduce nivelul de control al conducătorului mijlocului de transport asupra deplasării mijlocului de transport, ceea ce poate implica o altă încălcare (de exemplu, depășirea vitezei admisibile, intrarea pe banda de circulație de sens opus, traversarea intersecţiei la semnalul roșu al semaforului) sau îngreunarea semnificativă a adoptării în timp util a măsurilor de adaptare la condițiile de trafic (de exemplu, omisiunea de a întreprinde măsurile de reducere a vitezei în caz de apariție de pericol)”[901]. I.M. Antonean, M.I. Enikeev și V.E. Eminov afirmă: „Alcoolul reduce posibilitatea abordării creative a unei situații extreme, activează procedeele ordinare, șablonarde de reacționare ale unei persoane. [...] Îmbinarea celor doi factori – ebrietate și anxietate – contribuie considerabil la creșterea posibilității de producere a accidentelor în rândul unor asemenea persoane în condițiile de trafic rutier”[902]. După părerea lui V.A. Nersesian, luarea în considerare doar a urmărilor prejudiciabile ale încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, de către persoana care conduce mijlocul de transport, nu este suficientă pentru a se asigura diferențierea adecvată a tratamentului sancționator pentru o asemenea faptă[903].

Fără doar și poate, este oportună individualizarea tratamentului sancționator în ipoteza încălcării regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârşite în stare de ebrietate. Însă, nu considerăm justificat ca, în această ipoteză, individualizarea tratamentului sancționator să se facă doar în sens de agravare. De ce în cazul infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM starea de ebrietate nu ar putea avea un caracter alternativ, luându-se în considerare criteriile stabilite în art. 24 CP RM?

Or, L.L. Kruglikov exprimă următoarea părere: „Caracterul obligatoriu (necondiționat) al influențării unei circumstanțe asupra răspunderii penale presupune că prezența acesteia afectează

---

[899] Mérelle R. *Efectele alcoolului asupra abilităților de conducere a vehiculului. În: Raport privind analiza situației condusului în stare de ebrietate în Republica Moldova: reabilitarea delincvenţilor şi prevenirea recidivei*. Chișinău: IRP, 2016, p. 7-8. 49 p.

[900] Назаренко Г.В. *Уголовно-релевантные психические состояния лиц, совершивших преступления и общественно опасные деяния*. Москва: Ось-89, 2001, p. 176. 240 p.

[901] Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления. În: *Уголовное право*, 2010, № 1, p. 4-8.

[902] Антонян Ю.М., Еникеев М.И., Эминов В.Е. *Психология преступника и расследования преступлений*. Москва: Юристъ, 1996, p. 49. 336 p.

[903] Нерсесян В.А. *Ответственность за неосторожные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002, p. 204-205. 223 p.

invariabil nivelul (gradul) pericolului social al faptei și pedeapsa pentru această faptă, indiferent de caracteristicile specifice ale cauzei. Vectorul de influențare strict definit presupune că circumstanța în cauză trebuie în toate cazurile fie doar să sporească pericolul social al celor comise, fie doar să reducă pericolul social al faptei”[904]. În viziunea lui L.L. Kruglikov și A.V. Vasilievski, „temeiul diferențierii răspunderii în dreptul penal îl constituie tipicitatea caracterului și gradului de pericol social al infracțiunii și al personalității făptuitorului; pentru comparație, individualizarea se fundamentează pe luarea în considerare a circumstanțelor specifice ale cauzei și a caracteristicilor particulare ale personalității unui anumit subiect”[905]. La rândul său, A.A. Grebenkov afirmă: „Prin atestarea unei circumstanțe ca fiind circumstanță ce contribuie la diferențierea răspunderii penale, își găsește reflectarea evaluarea negativă sau pozitivă de către societate a circumstanței în cauză. Sfera individualizării pedepsei include acele circumstanțe care nu pot fi evaluate *apriori*, a căror semnificație variază de la caz la caz”[906].

Reflectă oare circumstanța agravantă, prevăzută la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM, tipicitatea caracterului și gradului de pericol social al infracțiunii și al personalității făptuitorului? Poate oare această circumstanță să fie evaluată *apriori*? Să vedem cum răspund doctrinarii la astfel de întrebări.

De exemplu, I.I. Maslov menționează: „Este oare dovedit că starea de ebrietate sporește în toate cazurile gradul tipic de pericol social al faptei sau că această stare mărturisește în toate cazurile despre periculozitatea mai mare a persoanei care a comis fapta, aflându-se în această stare? Se pare că nu există niciun temei pentru a se răspunde afirmativ la această întrebare”[907]. I.I. Maslov și R.S. Danelian afirmă: „Evidențierea unor circumstanțe specifice, care pot evolua ca circumstanțe agravante sau ca circumstanțe atenuante, este o sarcină a legiuitorului, care necesită motivare. În acest sens, comiterea infracțiunii în stare de ebrietate este dificil a fi considerată circumstanță care comportă o fundamentare univocă și general acceptată ce ar corespunde scopurilor diferențierii răspunderii penale”[908]. Din punctul de vedere a lui S.A. Sirotina, „acordând o semnificație imperativă circumstanței de comitere a infracțiunii în stare de

---

[904] Кругликов Л.Л. Учет состояния опьянения при назначении наказания. În: *Уголовный процесс*, 2006, № 9, p. 50-54.
[905] Кругликов Л.Л., Васильевский А.В. *Дифференциация ответственности в уголовном праве*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p. 62. 300 p.
[906] Гребеньков А.А. Проблема дифференциации уголовной ответственности за совершение преступлений в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. În: *Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал*, 2007, № 4, p. 317-319.
[907] Маслов И.И. Дифференциация уголовной ответственности за совершение преступлений в состоянии опьянения: теория и практика законодательной регламентации. În: *Вопросы экономики и права*, 2010, № 12, p. 19-23.
[908] Маслов И.И., Данелян Р.С. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность. În: *Юридическая наука*, 2011, № 3, p. 57-62.

ebrietate, legiuitorul încalcă principiul individualizării răspunderii penale și a pedepsei, potrivit căruia pedeapsa stabilită pentru o anumită infracțiune trebuie să corespundă caracteristicilor personale ale celui care a săvârșit-o și care se raportează la una dintre următoarele categorii: infractori deosebit de periculoși; infractori situaționali; infractori ocazionali. Nu este deloc demonstrat că starea de ebrietate sporește în toate cazurile gradul tipic de pericol social al faptei și că această stare ar fi dovada unei periculozități mai ridicate a făptuitorului"[909]. Nu în ultimul rând, O.V. Strileț și I.I. Cernikova susțin: „Nu este admisibil ca absolut oricare persoană, care se află în stare de ebrietate, să fie privită prin prisma unor fapte periculoase sub aspect social. Or, ideea de săvârșire a infracțiunii se formează la subiect la nivelul subconștientului, indiferent de consumarea de către acesta a băuturilor alcoolice sau a drogurilor. Doar în unele situații, starea de ebrietate provoacă astfel de schimbări ale psihicului, care ar putea constitui singura cauză subiectivă a infracțiunii comise"[910].

Într-adevăr, prezența în art. 264 CP RM a alineatelor (2), (4) și (6) intră în dezacord cu abordarea bivalentă a stării de ebrietate, consacrată în dispozițiile de la lit. i) alin. (1) art. 76 și lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM. Pe fondul circumstanțelor agravante consemnate în alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM, respectiva abordare bivalentă și-a pierdut semnificația. În plus, coexistența prevederilor de la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM cu cele de la lit. i) alin. (1) art. 76 și lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM nu este în spiritul legăturii sistemice dintre partea generală și partea specială a Codului penal.

Luând aceasta în considerare, propunem următoarea soluție *de lege ferenda*: excluderea alineatelor (2), (4) și (6) din art. 264 CP RM. Excluderea acestor alineate din art. 264 CP RM ar fi compensată prin existența alin. (1) art. 264^1 CP RM și a alin. (1) art. 233 CCo RM. În eventualitatea operării unei astfel de remanieri în art. 264 CP RM, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, săvârşită în stare de ebrietate, ar constitui concursul faptelor prevăzute la alin. (1), (3) sau (5) art. 264 CP RM și alin. (1) art. 264^1 CP RM ori alin. (1) art. 233 CCo RM.

După părerea noastră, operarea unei asemenea modificări ar pune capăt controverselor din practica judiciară legate de lipsa sau prezența concursului ideal al uneia dintre infracțiunile, prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, și a infracțiunii, prevăzute la alin. (1) art. 264^1 CP RM.

---

[909] Сиротина С.А. Уголовно-правовая оценка состояния опьянения субъекта преступления. În: *Фемида.Science*, 2018, № 1, p. 112-115.

[910] Стрилец О.В., Черникова Ю.И. Состояние опьянения как обстоятельство, отягчающее вину и наказание. În: *Теория и практика общественного развития*, 2013, № 11, p. 548-550.

În context, este necesar să menționăm că în pct. 18 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 se explică, printre altele: „Răspunderea penală conform art. 264[1] alin. (1) survine numai în cazurile în care conducerea mijlocului de transport de către o persoană, care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare, nu provoacă urmările indicate la art. 264 C.P., pe cale de consecință, în cazul provocării urmărilor enunțate, se va aplica calificarea corespunzător dispozițiilor art. 264 alin. (2), (4), (6) C.P.". În legătură cu explicația precitată, V. Stati menționează, cu drept cuvânt: „Ideea, reliefată în această explicație, este prezentată într-o manieră trunchiată, fiind lipsită de valoare informativă. Ideea în cauză vizează posibilitatea existenței concursului dintre una din infracţiunile specificate la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM şi infracţiunea prevăzută la alin. (1) art. 264[1] CP RM"[911].

Valoarea redusă a explicației din pct. 18 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 o confirmă practica judiciară. Astfel, într-o speță, C.M. a fost condamnat în baza alin. (6) art. 264 CP RM. În fapt, la 01.05.2017, în jurul orei 02.00, acesta conducea motocicleta de marca „Zubr" pe traseul Chişinău-Ungheni. În aceste circumstanţe, fiind în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat (cu concentraţia de alcool în aerul expirat de 0,54 mg/l), având o viteză neadaptată condiţiilor rutiere, neţinând cont de dexteritatea sa în conducere care i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase şi situaţia rutieră, C.M. s-a izbit de un pilon. În rezultatul accidentului rutier, pasagerii din atașul motocicletei conduse de C.M. – S.Gh. şi C.C. – au decedat[912]. Din această speță aflăm că, la momentul comiterii infracțiunii, făptuitorul se afla în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat. Însă, în speță nu este specificată cauza decesului celor două victime. „Mai precis, nu se concretizează dacă decesul celor două victime se află în legătură cauzală cu fapta de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat *ori* cu neadaptarea vitezei condiţiilor rutiere și cu omisiunea făptuitorului de a ține cont de dexteritatea sa în conducere care i-ar permite să prevadă situaţiile periculoase şi situaţia rutieră".[913]

În opinia lui V. Stati, „este posibil concursul dintre oricare din infracţiunile specificate la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM şi infracţiunea prevăzută la alin. (1) art. 264[1] CP RM (conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică

---

[911] 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.

[912] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 18.04.2018. Dosarul nr. 1ra-435/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10947

[913] Postovanu N. Implicațiile stării de ebrietate asupra concursului infracțiunilor prevăzute la art. 264 și 264[1] 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.

cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare)”[914]. Același autor precizează că un astfel de concurs este posibil doar în prezența anumitor concluzii: „Săvârşirea oricăreia din infracţiunile specificate la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM presupune nu pur şi simplu starea de ebrietate a făptuitorului, dar starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau starea de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare. În această ipoteză, o condiție la fel de importantă este ca urmările prejudiciabile nominalizate în art. 264 CP RM să nu se afle în legătură cauzală cu fapta de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare”[915].

Într-o altă speță, B.V. a fost condamnat conform alin. (4) art. 264 și alin. (1) art. 264^1 CP RM. În fapt, la 04.10.2010, aproximativ la ora 17.00, fiind în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat, acesta conducea automobilul de marca „Moskvici” pe una din străzile satului Moara de Piatră, raionul Drochia. Având intenţia de a efectua depăşirea automobilului de marca „Nissan” condus de C.A., B. V. a ieşit pe partea opusă a părţii carosabile destinată mişcării transportului în sens opus, unde a tamponat automobilul condus de C.A. În rezultatul accidentului rutier, pasagerul L.L, care se afla în automobilul de marca „Nissan”, a decedat pe loc. Lui C.A. i-a fost cauzată o vătămare ușoară a integrității corporale sau a sănătății. Aceste urmări se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor stabilite de lit. a) pct. 14, lit. a), b), c) și d) subpct. 1) pct. 45, subpct. 2) pct. 45, lit. a) și b) subpct. 1) pct. 47, lit. b) și c) art. 51, subpct. 2) pct. 52, subpct. 1) pct. 54 din Regulamentul circulaţiei rutiere[916]. Astfel, aflarea făptuitorului în stare de ebrietate este menționată de rând cu alte cauze ale producerii urmărilor prejudiciabile sus-menționate.

O asemenea abordare *in globo* denotă superficialitate. După S. Brînza, V. Stati și N. Gordilă, aplicarea alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM (fără a fi necesară aplicarea alin. (1) art. 264^1 CP RM) este posibilă în cazul în care urmările prejudiciabile se află în legătură cauzală „cu o încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, alta decât conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare. Această condiţie o considerăm obligatorie, pentru a nu se admite aplicarea de două ori a răspunderii pentru aceeaşi încălcare a regulilor de securitate a

[914] Stati V. *Infracțiuni în care mijlocul de transport apare ca obiect material sau ca mijloc de săvârșire a infracțiunii*. Chișinău: CEP USM, 2010, p. 133-134. 352 p.
[915] Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.
[916] *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 15.04.2014. Dosarul nr. 1ra-602/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2089

circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, concretizată în conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare”[917] Din punctul de vedere a lui S. Brînza și V. Stati, „dacă urmările prejudiciabile nominalizate în art. 264 CP RM se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport – concretizată în conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare – atunci răspunderea urmează a fi aplicată numai în conformitate cu alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Nu va fi necesară calificarea suplimentară în baza alin. (1) art. 264^1 CP RM”[918]. Această părere este sprijinită de V. Budeci[919].

„În concluzie, lipsa sau prezența concursului uneia dintre infracțiunile, prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM, și a infracțiunii, prevăzute la alin. (1) art. 264^1 CP RM, nu poate fi stabilită fără a se răspunde la următoarele două întrebări: 1) se exprimă oare starea făptuitorului în ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare; 2) constă oare cauza producerii urmărilor prejudiciabile, prevăzute în art. 264 CP RM, în fapta de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanţe narcotice, psihotrope şi/sau de alte substanţe cu efecte similare?”[920]

După această digresiune nelipsită de importanță, considerăm că excluderea alineatelor (2), (4) și (6) din art. 264 CP RM ar preveni apariția în practică a unor interpretări controversate. Ca să fim mai expliciți, în alin. (3) art. 76 CP RM se prevede: „La stabilirea pedepsei, instanţa de judecată nu consideră drept atenuantă circumstanţa care este prevăzută de lege ca element constitutiv al infracţiunii”. În același timp, în alin. (2) art. 77 CP RM se stabilește: „Dacă circumstanţele menţionate la alin. (1) sunt prevăzute la articolele corespunzătoare din Partea specială a prezentului cod în calitate de semne ale acestor componenţe de infracţiuni, ele nu pot

---

[917] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 365. 1300 p.; Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p. 742-743. 1192 p.

[918] Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015, p. 439. 1300 p.

[919] Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014, p. 176. 213 p.

[920] 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.

fi concomitent considerate drept circumstanţe agravante”. Nu este exclus ca interpretarea sistemică a acestor două dispoziții să aibă ca efect nefast următoarea situație: neluarea în calcul a circumstanței atenuante prevăzute la lit. i) alin. (1) art. 76 CP RM („săvârşirea infracţiunii de către o persoană în stare de ebrietate, provocată de consumarea involuntară sau forţată a substanţelor menţionate la art. 24 CP RM sau de consumarea de aceste substanţe fără a fi conştientă de efectul lor”) în cazul aplicării alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM. Cu alte cuvinte, nu excludem că, în practică, s-ar putea interpreta că, în situația descrisă mai sus, relevantă este doar circumstanța stabilită în partea specială a Codului penal.

În planul dreptului comparat, menționăm că unele legi penale străine nu conțin o circumstanță agravantă de genul celei stabilite la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM. Ne referim la: Codul penal al Ucrainei[921] (art. 286); Codul penal al Republicii Estonia[922] (§ 422 și 423); Codul penal al Republicii Letonia[923] (art. 260); Codul penal al Republicii Armenia[924] (art. 242); Codul penal al Republicii Kazahstan[925] (art. 345), etc. Prezintă interes și poziția exprimat de A. Bolocan-Holban și M. Vidaicu: „Legislaţia penală franceză reţinea starea de ebrietate în calitate de circumstanţă agravantă în delictele de omucidere şi de vătămări corporale. Însă, Curtea de Casare a Franţei a decis în 1957 că influenţa stării de ebrietate asupra răspunderii penale este o chestiune de fapt şi nu poate fi soluţionată decât în funcţie de fiecare speţă în parte”[926].

În alt context, nu este clar de ce săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate este considerată circumstanță agravantă într-un singur articol din partea specială a Codului penal: articolul 264.

O situație asemănătoare se atestă în Codul penal al Federației Ruse[927]. Doar în articolul 264 al acestui Cod, săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate este considerată circumstanță agravantă. Unii penaliști ruși încearcă să formuleze argumente în susținerea acestei stări de lucruri. Astfel, M.L. Boldâreva și A.V. Stepaniuk afirmă: „Acest lucru se datorează specificului infracțiunii în cauză, legat în principal de obiectul său material, care reprezintă o sursă de pericol sporit, precum și de urmările prejudiciabile specificate în articol”[928]. De asemenea, B.

---

[921] Кримінальний кодекс України. În: *Відомості Верховної Ради України*, 2001, № 25-26.
[922] *Penal Code*. Disponibil: https://www.riigiteataja.ee/en/eli/522012015002/consolide
[923] *The Criminal Law*. Disponibil: https://likumi.lv/ta/en/id/88966-the-criminal-law
[924] *Уголовный кодекс Республики Армения*. Disponibil: http://www.parliament.am/legislation.php?ID=1349&lang=rus&sel=show#23
[925] *Уголовный кодекс Республики Казахстан*. Disponibil: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252
[926] Bolocan-Holban A., Vidaicu M. Influenţa stării de ebrietate asupra răspunderii penale în dreptul penal comparat. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Ştiinţe Sociale”*, 2014, nr. 3, p. 142-146.
[927] Уголовный кодекс Российской Федерации. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25.
[928] Болдырева М.Л., Степанюк А.В. Уголовно-правовое значение состояния алкогольного и иного опьянения. În: *Современные тенденции развития науки и технологий: сборник научных трудов по материалам VII Международной научно-практической конференции 31 октября 2015 г.: в 10 ч.* / Под общ. ред. Е.П. Ткачевой. Белгород: ИП Ткачева Е.П., 2015, № 7, часть VI, p. 16-19. 152 p.

Spasennikov și S. Spasennikov menționează: „Ebrietatea subiectului infracțiunii, prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, se caracterizează printr-un pericol social deosebit. În rezultatul provocării conștient-volitive a stării de ebrietate de către persoana care conduce mijlocul de transport, se cauzează decesul ori vătămarea gravă a sănătății sau a integrității corporale. În acest caz, făptuitorul trebuia și putea să prevadă, că în rezultatul consumării conștient-volitive a alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe euforizante, îi vor fi reduse capacitatea de percepere a informației, viteza de reacție, atenția, coordonarea și alte funcții psihice superioare, ceea ce ar putea duce la urmări grave”[929].

Alți doctrinari ruși au o viziune contrară. De exemplu, S.V. Iaroslavțev exprimă următoarea părere: „Dacă starea de ebrietate se consideră circumstanță care agravează pedeapsa în cazul infracțiunilor în domeniul transportului rutier, de ce atunci, în cazul altor infracțiuni prevăzute de normele părții speciale a Codului penal, această circumstanță trebuie abordată în conformitate cu prevederile art. 23 din Codul penal al Federației Ruse (corespunde cu art. 24 CP RM – *n.a.*)?”[930]. I.I. Maslov și R.S. Danelian susțin: „A fost oare demonstrat că un conducător auto beat este mai periculos pentru societate decât un huligan beat, un asasin beat, un violator beat etc.? Nu am reușit să identificăm astfel de studii. [...] Starea de ebrietate este periculoasă nu doar pentru desfășurarea normală a traficului rutier, ci și pentru multe alte relații sociale protejate prin mijloace penale”[931]. După părerea lui N.I. Isaev, „se pare că cel mai atroce omor, act terorist sau alte infracțiuni violentale, comise în stare de ebrietate, nu se caracterizează printr-un grad sporit de pericol social, iar încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport, soldată cu urmări periculoase și săvârșită de o persoană care conduce mijlocul de transport în stare de ebrietate, este în mod cert periculoasă. S-ar putea spune că această infracțiune este una deosebită, deoarece urmările prejudiciabile sunt cauzate prin intermediul unei surse de pericol sporit. Însă, este oare mai puțin periculos chirurgul, care operează în timp ce se află în stare de ebrietate, provocând moartea pacientului?”[932]. Nu în ultimul rând, S.N. Iakunina consideră că starea de ebrietate trebuie inclusă doar în astfel de componențe de infracțiuni ca: omor; lipsirea de viață din imprudență; vătămarea intenționată gravă a sănătății sau a integrității corporale; vătămarea intenționată medie a sănătății sau a

[929] Спасенников Б., Спасенников С. К проектам федеральных законов о внесении изменений в ст. 63, 263, 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник института: преступление, наказание, исправление*, 2008, № 4, p. 55-56.
[930] Ярославцев С.В. Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Вектор науки Тольяттинского государственного университета*, 2010, № 4, p. 280-283.
[931] Маслов И.И., Данелян Р.С. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность. În: *Юридическая наука*, 2011, № 3, p. 57-62.
[932] Исаев Н.И. *Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Под ред. Н.Г. Кадникова. Москва: Юриспруденция, 2011, p. 105. 192 p.

integrității corporale; vătămarea gravă ori medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii cauzată din imprudenţă; viol; acțiuni violente cu caracter sexual; jaf; tâlhărie; distrugerea sau deteriorarea intenţionată a bunurilor; huliganism; vandalism; ameninţarea sau violenţa săvârşită asupra unei persoane cu funcţie de răspundere sau a unei persoane care își îndeplinește datoria obştească[933].

Continuând firul logic, menționăm că infracțiunile, prevăzute la art. 382 „Încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a maşinilor", se aseamănă în multe privințe cu cele prevăzute la art. 264 CP RM. Cu toate acestea, în art. 382 CP RM nu este stabilită o circumstanță agravantă de genul celei consemnate în alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM. Pentru comparație, de exemplu, în art. 466 din Codul penal al Republicii Kazahstan[934] se prevede răspunderea pentru încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a maşinilor, săvârșită în stare de ebrietate. Un alt articol din același Cod – articolul 463 – este similar art. 382 CP RM, deoarece stabilește răspunderea pentru încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a maşinilor, săvârșită în lipsa stării de ebrietate.

Dezvoltând ideea, îl vom cita pe I.I. Kozarenko: „Pe lângă art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, care incriminează încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, există art. 263 din Codul penal al Federației Ruse, care reglementează răspunderea pentru încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian. O caracteristică comună a acestor componențe de infracțiuni este că sunt legate de utilizarea unor mijloace de transport. Cu toate acestea, starea de ebrietate a persoanei, care conduce mijlocul de transport, se ia în considerare doar în art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. În acest context, apare întrebarea cu privire la echitatea unei astfel de poziții a legiuitorului vizavi de starea psihică anomală a subiectului infracțiunii prevăzute la art. 263 din Codul penal al Federației Ruse"[935]. De asemenea, V.V. Aghildin afirmă: „Ebrietatea este specificată ca circumstanță agravantă într-un singur articol din partea specială a Codului penal al Federației Ruse, ceea ce pare a fi lipsit de logică. Reiese că alte infracțiuni nu sunt săvârșite în stare de ebrietate sau că aceste infracțiuni nu sunt atât de periculoase în plan social ca încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. [...] În cazul unui accident rutier se creează un pericol real pentru

933 Якунина С.Н. О проблеме влияния алкоголя на преступность в современном обществе: уголовно-правовой путь преодоления. În: *Теория и практика общественного развития*, 2011, № 3, p. 264-265.
934 *Уголовный кодекс Республики Казахстан*. Disponibil: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252
935 Козаренко Ю.И. *Состояние опьянения: уголовно-правовые и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Волгоград, 2014, p. 91. 215 p.

viața mai multor persoane, întrucât mijlocul de transport este o sursă de pericol sporit. Cu toate acestea, încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a transportului feroviar, naval sau aerian este mai periculoasă, deoarece presupune transportarea simultană a unui număr mai mare de persoane în comparație cu transportul rutier”[936]. Din punctul de vedere a lui M.B. Kostrova, „reflectând circumstanța agravantă „săvârșirea infracțiunii în stare de ebrietate” doar în componența de infracțiune prevăzută la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse, legiuitorul, din motive necunoscute, nu a luat în considerare faptul că există și alte infracțiuni care pot avea urmări exprimate în victime umane. Astfel de urmări pot fi rezultatul încălcării unor norme speciale, inclusiv a unor norme care asigură securitatea circulației și exploatării transportului (feroviar, aerian, maritim sau fluvial), săvârșite în stare de ebrietate”[937]. În viziunea lui I.S. Vtorușina, „în mod univoc, starea de ebrietate este considerată circumstanță agravantă doar în cazul infracțiunii prevăzute la art. 264 din Codul penal al Federației Ruse. În opinia noastră, o astfel de abordare a legiuitorului poate fi explicată, în general, prin pericolul potențial ridicat pe care-l prezintă interacțiunea sistemului „persoană-alcool-mijloc de transport”. Totuși, dacă plecăm de la această premisă, apare întrebarea privind lipsa de consecvență a legiuitorului în cazul incriminării altor fapte legate de conducerea transportului (aerian, fluvial, maritim, feroviar etc.). Cu alte cuvinte, în raport cu alte infracțiuni, există o poziție legislativă mai flexibilă, deoarece luarea în considerare a stării de ebrietate rămâne la latitudinea instanței de judecată”[938].

Din analiza opiniilor prezentate mai sus, deducem lipsa temeiurilor 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.

5.5. Concluzii la Capitolul 5

În urma analizei circumstanței agravante prevăzute la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM, formulăm concluziile *infra*:

---

[936] Агильдин В.В. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения. În: *Всероссийский криминологический журнал*, 2010, nr. 3, p. 9-13.

[937] Кострова М.Б. Парадоксы Российской уголовной политики усиления ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Lex Russica*, 2017, № 7, p. 125-138.

[938] Вторушина Ю.С. Состояние опьянения в системе норм общей и особенной частей УК РФ. În: *Сибирский юридический вестник*, 2018, № 2, p. 71-75.

1) din definiția noțiunii „stare de ebrietate” formulată în alin. (1) art. 134^{12} 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 psihofuncţională 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 psihofuncţională a organismului);

2) din aceeași definiție rezultă tipologia stării de ebrietate în funcție de substanțele care provoacă ebrietatea: a) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alcool; b) stare de ebrietate survenită în urma consumului de droguri; c) stare de ebrietate survenită în urma consumului de alte substanțe cu efecte similare;

3) noțiunile „iresponsabilitate” (art. 23 CP RM), „responsabilitate redusă” (art. 23^{1} CP RM) și „stare de ebrietate” (art. 24 CP RM) se pot intersecta, însă nu pot avea același conținut;

4) în art. 24, lit. i) alin. (1) art. 76, lit. j) alin. (1) art. 77 și în art. 134^{12} CP RM se are în vedere nu ebrietatea patologică, ci ebrietatea fiziologică, stare care nu exclude răspunderea penală;

5) în partea generală a Codului penal al Republicii Moldova starea de ebrietate este caracterizată ca circumstanță cu caracter alternativ (bivalent): starea de ebrietate poate fi considerată circumstanță agravantă doar atunci când făptuitorul își dă seama că substanțele pe care le consumă benevol și conștient pot provoca starea de ebrietate care, la rândul său, poate înlesni comiterea unei infracțiuni; în cazul în care lipsesc astfel de condiții, starea de ebrietate poate fi considerată circumstanță atenuantă. Abordarea alternativă (bivalentă) a semnificației juridice a stării de ebrietate, statuată în legea penală autohtonă, este preferabilă în comparație cu cea statuată, de exemplu, în legea penală rusă;

6) în legea penală autohtonă sunt stabilite condițiile pentru manifestarea de către instanța de judecată a rolului activ în planul individualizării pedepsei pentru infracțiunile săvârșite în stare de ebrietate. În acest fel, persoanei recunoscute vinovate de săvârşirea unei infracţiuni în stare de ebrietate i se poate aplica o pedeapsă echitabilă cu luarea în calcul a prevederilor de la art. 24, lit. i) alin. (1) art. 76 sau de la lit. j) alin. (1) art. 77 CP RM;

7) starea de ebrietate se stabilește prin examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. Prin testare alcoolscopică se stabilește concentraţia de alcool în aerul expirat, nu starea de ebrietate. Oricare stare de ebrietate alcoolică implică concentraţia de alcool în aerul expirat, însă nu oricare concentraţie de alcool în aerul expirat implică starea de ebrietate;

8) stabilirea stării de ebrietate a făptuitorului, confirmată după producerea accidentului rutier, nu presupune în mod obligatoriu că acesta a încălcat regulile de securitate a circulaţiei 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 circulaţiei 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. Într-un asemenea caz, calificarea se poate face în baza alin. (2^1) art. 233 CCo RM;

9) starea de ebrietate alcoolică cu grad minim sau, ca și starea de ebrietate sub nivelul stării de ebrietate alcoolice cu grad minim, nu trebuie privite ca circumstanțe care atenuează pedeapsa pentru infracțiunile prevăzute la alin. (2), (4) sau (6) art. 264 CP RM;

10) prevederile de la alin. (2), (4) și (6) art. 264 CP RM se aplică indiferent de nivelul de concentraţie de alcool în sânge și de nivelul de concentraţie 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;

11) 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 apărată 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 apărate împotriva infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM, se exprimă în starea de lucruri condiționată de conducerea mijloacelor de transport, care asigură protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere ce presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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 protecţia persoanelor împotriva accidentelor rutiere care presupun încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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 243^1 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. 134^{12} CP RM este nu prezența în organism a alcoolului, a drogurilor sau a altor substanțe cu efecte similare, dar dereglarea psihofuncţională a organismului. Despre dereglarea psihofuncţională 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.

Rezultatele obținute în prezenta teză ne determină să formulăm următoarele ***recomandări:***

1) substituirea, în dispozițiile de la lit. b^1) alin. (1), alin. (6) art. 62 și art. 65^1 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 siguranţa traficului rutier nr. 131-XVI din 07 iunie 2007";

3) completarea Codului penal cu art. 134^{20} care ar avea următorul conținut:

„Articolul 134^{20}. Întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice

Prin întreceri, concursuri sau antrenamente neautorizate pe drumurile publice, în sensul art. 264^2, 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. 192^1, 264, 264^1, 264^2, 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 circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudenţă o vătămare medie a integrităţii corporale sau a sănătăţii,

se pedepseşte cu amendă în mărime de până la 650 unităţi convenţionale sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii 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) Aceeaşi faptă săvârşită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepseşte cu amendă în mărime de la 800 la 1200 unităţi convenţionale, sau cu muncă neremunerată în folosul comunităţii 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. 264^3 și 264^4 care ar avea următorul conținut:

„Articolul 264^3. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat vătămarea gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii

(1) Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, încălcare ce a cauzat din imprudenţă o vătămare gravă a integrităţii corporale sau a sănătăţii,

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

(2) Aceeaşi faptă săvârşită asupra a două sau mai multor persoane,

se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 6 ani cu anularea dreptului de a conduce autovehicule";

„Articolul 264[4]. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a autovehiculelor de către persoana care conduce autovehiculul, care a cauzat decesul persoanei

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

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

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

se pedepseşte 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: „Instanţelor judecătoreşti li se explică că, prin „mijloace de transport” pot fi înţelese toate tipurile de automobile, tractoare şi alte tipuri de maşini autopropulsate, tramvaie şi troleibuze, precum şi motociclete, şi alte mijloace de transport mecanice. Prin „alte maşini autopropulsate” se subînţelege transportul, care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor lucrări de construcţie, agricole, silvice sau altor activităţi (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.). Prin „alte mijloace de transport mecanice” înţelegem orice mecanism pus în mişcare, cu ajutorul unui motor, cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm^3 şi este subiect al regulilor de securitate a circulaţiei rutiere şi 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 circulaţiei 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 circulaţiei 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 infracţiunilor prevăzute la art. 264 CP RM;

3) analiza criminologică a infracțiunilor prevăzute la art. 264 CP RM.

BIBLIOGRAFIE

A. Surse în limba română

1. Airapetean A., Ioniță D., Prodan S., Popov R. *Drept penal. Partea Specială: Note de curs. (Ciclul I)*. Chișinău, 2013. 350 p. http://www.usem.md/uploads//files/Note_de_curs_drept_ciclul_1/041_-_054_-_Drept_penal__Partea_speciala_I,_II.pdf
2. Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracţiunea de ucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier. În: *Revista Naţională de Drept*, 2008, nr. 4, p. 68-70.
3. Alecu Gh. *Instituții de drept penal. Partea generală și partea specială*. Constanța: Ovidius University Press, 2010. 671 p.
4. Antoniu G., Brutaru V., Duvac C. et al. *Explicațiile noului Cod penal. Vol. III (Articolele 188-256)*. București: Universul Juridic, 2015. 654 p.
5. *Avizul Biroului Politici de Reintegrare a Cancelariei de Stat a Republicii Moldova. Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul penal al RM nr. 985/2002 – art. 264[2]; Codul contravențional al RM nr. 218/2008 – art. 243[1])*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx
6. *Avizul Direcției Generale Juridice a Secretariatului Parlamentului Republicii Moldova la la Proiectul de lege privind modificarea unor acte normative (nr. 232 din 11.06.2020)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx
7. Băbălău D. *Răspunderea penală pentru practicarea ilegală a activității de întreprinzător*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2016. 300 p.
8. Barat I. *Genocidul – aspecte juridico-penale* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2012. 169 p.
9. Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. et al. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (Adnotat cu jurisprudenţa CEDO şi a instanţelor naţionale)*. Chişinău: Sarmis, 2009. 860 p.
10. Barbăneagră A., Berliba V., Gurschi C. et al. *Codul penal comentat şi adnotat*. Chişinău: Cartier, 2005. 655 p.
11. Berdilo R. Obiectul juridic al infracțiunii prevăzute la art. 146 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe sociale”*, 2019, nr. 11, p. 119-130.
12. Bolocan-Holban A., Vidaicu M. Influenţa stării de ebrietate asupra răspunderii penale în dreptul penal comparat. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe Sociale”*, 2014, nr. 3, p. 142-146.
13. Borodac A. *Manual de drept penal. Partea specială*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2004. 620 p.
14. Boroi A. *Infracțiuni contra vieții*. București: All Beck, 1999. 249 p.
15. Boroi A., Gorunescu M., Popescu M. *Dicționar de drept penal*. București: All Beck, 2004. 417 p.
16. Botezatu I. Practica aplicării răspunderii pentru încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a mașinilor (art. 382 din Codul penal al Republicii Moldova). În: *International scientific journal „Euro-american Scientific Cooperation”*, 2017, Vol. 17, p. 29-33.
17. Botnaru S. Iresponsabilitatea – cauză care înlătură vinovăţia făptuitorului: definitivarea conceptului. În: *Revista Națională de Drept*, 2014, nr. 2, p. 33-37.
18. Botnaru S., Șavga A., Grama M. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005. 624 p.

19. Brădiceanu S. Există limită în timp în analiza probelor biologice pentru determinarea alcoolemiei? În: *Pro Lege*, 2011, nr. 1, p. 78-88.

20. Brînza S. Expunere de motive vizând proiectul unei noi hotărâri explicative a Plenului Curţii Supreme de Justiţie dedicate practicii judiciare în cauzele referitoare la infracţiunile privind viaţa sexuală (Partea II). În: *Revista Naţională de Drept*, 2010, nr. 9-10, p. 2-14.

21. Brînza S. Obiectul infracțiunilor contra proprietății: argumente în favoarea naturii relaționale a acestuia. În: *Revista Națională de Drept*, 2002, nr. 7, p. 5-9.

22. Brînza S. *Obiectul infracţiunilor contra patrimoniului*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2005. 675 p.

23. Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea Specială. Vol. I*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2011. 1062 p.

24. Brînza S., Stati V. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chişinău: Tipografia Centrală, 2011. 1324 p.

25. Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. I*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1328 p.

26. Brînza S., Stati V. *Tratat de drept penal. Partea Specială. Vol. II*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2015. 1300 p.

27. Brînza S., Ulianovschi X., Stati V. et al. *Drept penal. Partea specială. Vol. II*. Chişinău: Cartier, 2005. 804 p.

28. Budeci V. Latura subiectivă a infracţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. În: *Legea şi viaţa*, 2014, nr. 6, p. 28-33.

29. Budeci V. *Răspunderea penală pentru infracţiunile în domeniul transportului rutier* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. 213 p.

30. Bulai C. *Manual de drept penal. Partea generală*. Bucureşti: ALL, 1997. 647 p.

31. Buzea M. Aprecierea valorii probante a expertizei medico-legale de calcul retroactiv al alcoolemiei. În: *Pro Lege*, 2012, nr. 2, p. 88-95.

32. *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

33. Carp S., Slisarenco I. Conceptul de regulă de siguranţă a traficului rutier. În: *Criminalitatea transfrontalieră şi transnaţională: tendinţe şi forme actuale de manifestare, probleme de prevenire şi combatere (Materialele conferinței științifico-practice internaționale (26 iunie 2018))*. Chișinău: Academia „Ştefan cel Mare” a MAI al RM, 2018, p. 21-32.

34. Carpov T., Tuca E.-M. Beţia (starea de ebrietate) ca circumstanţă atenuantă sau agravantă. În: *Studii Juridice Universitare*, 2009, nr. 3-4, p. 106-118.

35. Cernomoreţ S., Hortopan D.M. Analiza laturii subiective a infracţiunii prevăzute de articolul 264 Codul penal al Republicii Moldova. În: *Relaţii internaţionale. Plus*, 2017, nr. 1, p. 178-189.

36. Cioclei V. *Drept penal. Partea specială. Infracțiuni contra persoanei*. Bucureşti: C.H. Beck, 2009. 287 p.

37. Cioclei V. *Drept penal: partea specială*. Bucureşti: C.H. Beck, 2013. 355 p.

38. Codul civil al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 82-86.

39. Codul contravențional al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 3-6.

40. Codul de procedură penală al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 104-110.

41. *Codul penal al Greciei*. Disponibil: http://codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Grecia-RO.html
42. *Codul penal al Regatului Spaniei*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Spania-RO.html
43. *Codul penal al Republicii Bulgaria*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Bulgaria-RO.html
44. *Codul penal al Republicii Croaţia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Croatia-RO.html
45. *Codul penal al Republicii Estonia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Estonia-RO.html
46. *Codul penal al Republicii Federale Germania*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Germania-RO.html
47. *Codul penal al Republicii Finlanda*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Finlanda-RO.html
48. *Codul penal al Republicii Franceze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Franta-RO.html
49. *Codul penal al Republicii Italia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Italia-RO.html
50. *Codul penal al Republicii Letonia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Letonia-RO.html
51. *Codul penal al Republicii Lituania*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Lituania-RO.html
52. Codul penal al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 128-129.
53. *Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu* / Sub red. lui A. Barbăneagră. Chişinău: ARC, 2003. 836 p.
54. *Codul penal al Republicii Polone*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Polonia-RO.html
55. *Codul penal al Republicii Portugheze*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Portugalia-RO.html
56. Codul penal al României din 17.07.2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510.
57. Codul penal al României din 21.06.1968. În: *Buletinul Oficial*, 1968, nr. 79-79 bis.
58. *Codul penal al României*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Romania-RO.html
59. *Codul penal al Republicii Slovenia*. Disponibil: codexpenal.just.ro/laws/Cod-Penal-Slovenia-RO.html
60. *Comentariu la Codul penal al Republicii Moldova. Partea specială*. Disponibil: https://www.academia.edu/7140742/Comentariu_la_codul_penal_al_republicii_moldova_partea_speciala._conspecte_md_
61. *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
62. Constituția Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1994, nr. 1.
63. Coteanu I., Seche L., Seche M. *Dicționarul explicativ al limbii române*. București: Univers Enciclopedic, 1998. 1192 p.
64. Daneş Şt., Papadopol V. *Individualizarea judiciară a pedepselor*. Bucureşti: Editura Juridică, 2002. 512 p.

65. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 01.11.2017. Dosarul nr. 1ra-1133/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9760
66. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 01.11.2016. Dosarul nr. 1ra-1866/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7538
67. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 02.05.2012. Dosarul nr. 1ra-491/2012*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php
68. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 03.07.2018. Dosarul nr. 1ra-1195/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11546
69. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 05.06.2018. Dosarul nr. 1ra-912/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11350
70. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 06.07.2016. Dosarul nr. 1ra-1200/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=6890
71. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 06.11.2013. Dosarul nr. 1ra-962/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=861
72. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 07.02.2018. Dosarul nr. 1ra-132/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10418
73. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 08.11.2016. Dosarul nr. 1ra-1479/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7628
74. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 09.03.2017. Dosarul nr. 1ra-506/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8395
75. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 09.09.2015. Dosarul nr. 1ra-864/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4815
76. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 12.12.2012. Dosarul nr. 1ra-1343/2012*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php
77. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 13.04.2016. Dosarul nr. 1ra-442/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=6297
78. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 15.04.2014. Dosarul nr. 1ra-602/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2089
79. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 18.04.2018. Dosarul nr. 1ra-435/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10947
80. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 19.11.2014. Dosarul nr. 1ra-1649/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3336
81. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 22.02.2011. Dosarul nr. 1ra-123/2011*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/index2.php
82. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 25.10.2017. Dosarul nr. 1ra-1382/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9719
83. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 26.10.2016. Dosarul nr. 1ra-1635/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7272
84. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 27.05.2015. Dosarul nr. 1ra-611/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4314
85. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 27.12.2017. Dosarul nr. 1ra-1820/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10164
86. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 28.05.2014. Dosarul nr. 1ra-780/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2291
87. *Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 29.05.2013. Dosarul nr. 1ra-592/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=196
88. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 01.02.2017. Dosarul nr. 1ra-75/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8155
89. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 03.07.2013. Dosarul nr. 1ra-675/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=441

90. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 04.12.2013. Dosarul nr. 1ra-1135/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=1078
91. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 05.03.2008. Dosarul nr. 1ra-360/2008*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/
92. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 05.06.2013. Dosarul nr. 1ra-612/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=164
93. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 06.11.2014. Dosarul nr. 4-1re-254/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=540
94. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 07.02.2018. Dosarul nr. 1ra-132/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=10418
95. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 08.05.2013. Dosarul nr. 1ra-495/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=37
96. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 09.04.2014. Dosarul nr. 1ra-697/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=2129
97. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 14.11.2018. Dosarul nr. 1ra-1731/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=12343
98. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 15.12.2020. Dosarul nr. 1ra-1857/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=17627
99. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 16.05.2018. Dosarul nr. 1ra-969/2018*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=11104
100. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 16.12.2020. Dosarul nr. 1ra-2041/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=17644
101. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 17.04.2013. Dosarul nr. 1ra-457/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=71
102. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 20.11.2013. Dosarul nr. 1ra-1047/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=963
103. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 20.11.2013. Dosarul nr. 1ra-1057/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=961
104. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 24.01.2017. Dosarul nr. 1ra-1858/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=8012
105. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 25.09.2013. Dosarul nr. 1ra-842/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=641
106. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 26.05.2015. Dosarul nr. 1ra-339/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=4342
107. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 29.10.2014. Dosarul nr. 1ra-1595/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3167
108. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 29.11.2017. Dosarul nr. 1ra-1556/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9963
109. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 30.10.2013. Dosarul nr. 1ra-939/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=822
110. *Decizia Colegiului penal al Curţii Supreme de Justiţie din 30.11.2011. Dosarul nr.1ra-1001/2011*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/archive_courts/cauta/
111. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 16.08.2016. Dosarul nr. 1ra-618/2016*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=7078
112. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 15.01.2020. Dosarul nr. 1ra-200/2020*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=15084
113. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 22.10.2013. Dosarul nr. 1ra-833/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=720
114. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 28.10.2014. Dosarul nr. 1ra-1367/2014*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=3205

115. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 20.06.2017. Dosarul nr. 1ra-930/2017*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=9047

116. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 19.02.2019. Dosarul nr. 1ra-407/2019*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031

117. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 22.12.2015. Dosarul nr. 1ra-1212/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=13031

118. *Decizia Colegiului penal lărgit al Curţii Supreme de Justiţie din 17.12.2013. Dosarul nr. 1ra-1071/2013*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=1109

119. Decizia Curții Constituționale a României nr. 1329 din 11.10.2011 referitoare la excepţia de neconstituţionalitate a dispoziţiilor art. 178 alin. 3 şi art. 184 alin. 41 din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2011, nr. 885.

120. Decizia Curții Constituționale a României nr. 138 din 14.03.2017 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (2) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2017, nr. 537.

121. Decizia Curții Constituționale a României nr. 732 din 16.12.2014 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 336 alin. (1) și (3) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al României*, 2015, nr. 69.

122. Decizia Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 15 din 07.02.2017 de inadmisibilitate a sesizării nr. 13g/2017 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 67 alin. (4) din Codul penal și a unor prevederi ale articolului 194 alin. (2) din Codul de executare (munca neremunerată în folosul comunității). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2017, nr. 119-126.

123. *Decizia nr. 116 din 19.04.2010 a Tribunalului Suceava*. Disponibil: http://portal.just.ro/86/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=122

124. *Decizia nr. 87/R din 23.01.2013 a Secției penale şi de minori a Curții de Apel Cluj*. Disponibil: jurisprudenta.avocats.ro/Proportia-culpei-părtilor-în-producerea-unui-accident-de-circulatie--Imposibilit.php

125. *Decizia penală nr. 139 din 25.02.2010 a Curții de Apel Bacău*. Disponibil: http://portal.just.ro/32/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=425

126. Diaconescu Gh., Duvac C. *Tratat de drept penal. Partea specială*. București: C.H. Beck, 2009. 1158 p.

127. *Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European şi al Consiliului Uniunii Europene din 19.11.2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0096&from=RO

128. Duvac C. *Pluralitatea aparentă de infracțiuni*. Bucureşti: Universul Juridic, 2008. 312 p.

129. Enicov V. Reflecţii asupra semnificaţiilor securităţii ca fenomen social. În: *Legea şi viaţa*, 2015, nr. 8, p. 44-49.

130. Șevcenco I. Latura subiectivă și subiectul infracţiunii prevăzute la art. 264 Cod penal. În: *Perspectivele şi Problemele Integrării în Spaţiul European al Cercetării şi Educaţiei, conferinţă ştiinţifică internaţională (2018; Cahul). Vol. I*. Cahul: US Cahul, 2018, p. 204-213.

131. Feșteu C.G. Concursul de calificări (II). În: *Penalmente Relevant*, 2016, nr. 2, p. 144-165.

132. Florea V. Problema responsabilităţii pentru infracţiunile comise în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică. În: *Rolul societăţii şi a organelor de drept în contracararea narcomaniei: Materialele conf. şt.-practice intern.*, 9 oct. 2008/ col. red.: A. Pogurschi, S. Carp, Iu. Odagiu [et al.]. Chișinău: Academia de Poliţie „Ştefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne, 2009, p. 55-61. 230 p.

133. Frăţilă Gh., Frăţilă M., Samoilă S. *Automobile: construcţie, întreţinere şi reparare*. Bucureşti: Editura: Didactică şi Pedagogică, 2011. 480 p.

134. Gacea E.M. *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*. Bucureşti: Editura Ministerului de Interne, 2003. 292 p.

135. Godorozea D. *Creştere enormă în Europa pentru hibrizi, plug-in hibrizi şi electrice, scădere drastică pentru diesel şi petrol*. Disponibil: https://piataauto.md/Stiri/2021/02/Crestere-enorma-in-Europa-pentru-hibrizi-plug-in-hibrizi-si-electrice-scadere-drastica-pentru-diesel-si-petrol/

136. Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Drept penal. Partea generală*. Chișinău: Cartier, 2005. 624 p.

137. Grama M., Botnaru S., Șavga A. et al. *Dreptul penal: partea generală. Vol. 1*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2012. 327 p.

138. Hotărârea Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătăţii, procesul-verbal nr. 7 din 01.12.1998. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1999, nr. 16-18.

139. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 2 din 30.01.2018 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi din art. 10 pct. 4 din Legea nr. 845-XII din 3 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi (Sesizarea nr. 154g/2017). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2018, nr. 108-112.

140. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 9 din 29.04.2016 privind modul de executare a Hotărârii Curții Constituționale nr. 3 din 23 februarie 2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a alineatelor (3), (5), (8) şi (9) ale articolului 186 din Codul de procedură penală (termenul arestului preventiv). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 184-192.

141. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 10 din 10.05.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a unor prevederi ale articolului 345 alin. (2) din Codul contravențional (individualizarea sancțiunii) (Sesizările nr. 26g/2016 și nr.34g/2016). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 204-205.

142. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 21 din 22.07.2016 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 125 lit. b) CP RM, a articolelor 7 alin. (7), 39 pct. 5), 313 alin. (6) din Codul de procedură penală și a unor prevederi din articolele 2 lit. d) și 16 lit. c) din Legea cu privire la Curtea Supremă de Justiție. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 355-359.

143. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 24 din 17.10.2019 privind controlul constituționalității unor prevederi din articolele 189 alin. (3) lit. f), 307 alin. (2) lit. c), 327 alin. (2) lit. c), 329 alin. (1) și alin. (2) lit.b) și din articolul 335 alin. (1^1) din Codul penal. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2019, nr. 338-343.

144. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 25 din 13.10.2015 pentru controlul constituţionalităţii unor prevederi ale Hotărârii Guvernului nr. 79 din 23 ianuarie 2006 privind aprobarea Listei substanţelor narcotice, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora (Sesizarea nr. 30a/2015). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 13-19.

145. Hotărârea Curții Constituționale a Republicii Moldova nr. 28 din 18.11.2014 pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (sancţionarea contravenţională a proprietarului vehiculului pentru necomunicarea identităţii persoanei căreia i-a încredinţat conducerea). În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2014, nr. 336-371.

146. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 79 din 23.01.2006 privind aprobarea Listei substanţelor stupefiante, psihotrope şi a plantelor care conţin astfel de substanţe depistate în trafic ilicit, precum şi cantităţile acestora. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2006, nr. 16-19.

147. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 195 din 24.03.2017 privind aprobarea Nomenclatorului expertizelor judiciare. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2017, nr. 109-118.

148. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscopică şi examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate şi naturii ei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 80-81.

149. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 317 din 23.05.2012 cu privire la aprobarea Reglementării tehnice „Definirea, descrierea, prezentarea şi etichetarea băuturilor alcoolice". În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2012, nr. 104-108.

150. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 589 din 24.07.2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2017, nr. 277-288.

151. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători şi bagaje. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2006, nr. 124-125.

152. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 08.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informaţional automatizat de căutare „Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor şi introducerea testării a autovehiculelor şi remorcilor acestora. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1999, nr. 126-127.

153. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1073 din 01.10.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul şi efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutăţi şi/sau dimensiuni ce depăşesc limitele admise. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 161-164.

154. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1088 din 05.10.2004 cu privire la aprobarea tabelelor şi listelor substanţelor stupefiante, psihotrope şi precursorilor acestora, supuse controlului. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2004, nr. 186-188.

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

156. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfăşurarea examenului pentru obţinerea permisului de conducere şi condiţiile de admitere la traficul rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2008, nr. 8-10.

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

158. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 58 din 04.02.2010 pentru aprobarea Regulamentului Centrului de Medicină Legală. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2010, nr. 20-22.

159. *Hotărârea Guvernului Republicii Moldova privind aprobarea proiectului de Lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264^2 Cod penal, art. 287 Cod contravenţional). Proiect*. Disponibil: https://particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_proiect-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf

160. Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 1318 din 02.03.1993 privind aderarea Republicii Moldova la unele convenţii internaţionale. În: *Monitorul Oficial al Parlamentului Republicii Moldova*, 1993, nr. 3.

161. Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 44 din 04.06.1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internaţional al mărfurilor periculoase. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1998, nr. 54-55.

162. *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 6 din 04.07.2005 cu privire la practica aplicării de către instanţele judecătoreşti a legislaţiei materiale despre încasarea prejudiciului cauzat prin vătămare a integrităţii corporale sau altă vătămare a sănătăţii ori prin deces*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=337

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

164. *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 11 din 24.12.2012 cu privire la practica judiciară în cauzele penale referitoare la infracţiunile săvârşite prin omor (art. 145-148 CP RM)*. Disponibil: jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=318

165. *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 4 din 15.05.2017 pentru modificarea şi completarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport în cadrul regulilor de securitate*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=247

166. *Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 8 din 11.11.2013 cu privire la unele chestiuni ce vizează individualizarea pedepsei penale*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=127

167. 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.

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

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

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

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

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

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

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

175. Legea din 21.04.2005 pentru modificarea art. 264 CP RM al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 69-70.

176. Legea nr. 1100 din 30.06.2000 cu privire la fabricarea şi circulaţia alcoolului etilic şi a producţiei alcoolice. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2000, nr. 130-132.

177. Legea nr. 112 din 22.05.2008 pentru aprobarea Concepţiei securităţii naţionale a Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2008, nr. 97-98.

178. Legea nr. 1194 din 21.05.1997 cu privire la transporturi. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1997, nr. 67-68.
179. Legea nr. 1245 din 18.07.2002 cu privire la pregătirea cetăţenilor pentru apărarea Patriei. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 137-138.
180. Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranţa traficului rutier. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 103-106.
181. Legea nr. 138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2018, nr. 347-357.
182. Legea nr. 141 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 213-222.
183. Legea nr. 142 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 224-233.
184. Legea nr. 143 din 03.07.2015 pentru aderarea Republicii Moldova la Protocolul privind marcajele rutiere, adițional la Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2015, nr. 224-233.
185. Legea nr. 162 din 22.07.2005 cu privire la statutul militarilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 129-130.
186. Legea nr. 193 din 28.07.2016 pentru modificarea şi completarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 315-328.
187. Legea nr. 207 din 28.07.2016 pentru modificarea și completarea unor acte legislative. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 369-378.
188. Legea nr. 345 din 25.07.2003 cu privire la apărarea naţională. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2004, nr. 6-12.
189. Legea nr. 382 din 06.05.1999 cu privire la circulaţia substanţelor stupefiante, psihotrope şi a precursorilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1999, nr. 73-77.
190. Legea nr. 411 din 28 martie 1995 a ocrotirii sănătăţii. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1995, nr. 34.
191. Legea nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2007, nr. 32-35.
192. Legea nr. 448 din 13.11.2003 cu privire la statutul forţei militare străine în Republica Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2004, nr. 6-12.
193. Legea nr. 45 din 21.04.2005 pentru modificarea articolului 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 69-70.
194. Legea nr. 509 din 22.06.1995 a drumurilor. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1995, nr. 62-63.
195. Legea nr. 713 din 06.12.2001 privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 36-38.
196. Legea nr. 68 din 14.04.2016 cu privire la expertiza judiciară şi statutul expertului judiciar. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2016, nr. 157-162.
197. *Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas*. Disponibil: http://www.skelbimas.lt/istatymai/ baudziamasis_kodeksas.htm
198. Loghin O., Toader T. *Drept penal român. Partea specială*. Bucureşti: Şansa, 2001. 736 p.
199. Lupu M. Inflația de interpretări ale principiului *ne bis in idem*. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2020, nr. 2, p. 22-25.
200. Manea V. *Răspunderea penală pentru acțiunile care dezorganizează activitatea penitenciarelor*. Chișinău: CEP USM, 2010. 292 p.

201. Manea V. Răspunderea penală pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate: jurisprudența curților constituționale ale Republicii Moldova și României. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2017, Вып. 3, ч. 5, p. 89-94.

202. Medeanu T.-C. Erori în stabilirea raportului de cauzalitate într-un accident de circulație. În: *Dreptul*, 2016, nr. 5, p. 165-171.

203. Medeanu T.-C. Raportul de cauzalitate în accidentele de circulaţie. În: *Analele Universității de Vest din Timişoara – Seria Drept*, 2016, nr. 1, p. 63-72.

204. Mérelle R. *Efectele alcoolului asupra abilităților de conducere a vehiculului. În: Raport privind analiza situației condusului în stare de ebrietate în Republica Moldova: reabilitarea delincvenţilor şi prevenirea recidivei*. Chişinău: IRP, 2016, p. 7-8. 49 p.

205. Mitrache C., Stănoiu R., Molnar I. et al. *Noul Cod penal comentat. Vol. I.* / G.Antoniu (coord.). București: C.H. Beck, 2006. 600 p.

206. Morega D.E. Starea de necesitate şi efectele acesteia în doctrina şi legislaţia penală a României. În: *Закон и Жизнь*, 2012, № 6, p. 50-58.

207. Moscalciuc I. Consumatorul – victima infracţiunilor săvârşite în sfera consumului de produse şi servicii. În: *Revista Naţională de Drept*, 2007, nr. 5, p. 47-53.

208. Mureșan M. *Aspecte teoretico-normative și practice ale motivului și scopului infracțiunii* / Teză de doctor în drept. Chișinău, 2009. 202 p.

209. *Nota informativă la Proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative (art. 248, 264[2] Cod penal, art. 287 Cod contravențional)*. Disponibil: https://particip.gov.md/public/documente/131/ro_7365_proiect-(curse-ilegale,-contrabanda).pdf

210. *Opinie separată formulată de judecătorul Ghenadie Nicolaev conform alin. (3) art. 340 din Codul de procedură penală pe cauza penală privindu-l pe G.V. Dosarul nr. 1ra-1212/2015*. Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_col_penal.php?id=5498

211. Ordinul Ministerului Administrației Publice Locale al Republicii Moldova nr. 124 din 29.07.2005 cu privire la aprobarea Normelor de parcurs şi exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2005, nr. 110-112.

212. Ordinul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor al României nr. 1559 din 29.07.2016 pentru aprobarea Ghidului de finanţare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: staţii de reîncărcare pentru vehicule electrice şi electrice hibrid plug-in. În: *Monitorul Oficial al României*, 2016, nr. 597.

213. Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice. În: *Monitorul Oficial al României*, 2002, nr. 958.

214. Păduraru A. *Infracțiunile în domeniul proprietății industriale în legislația Republicii Moldova și în legislația României. Studiu de drept comparat*. Chișinău: CEP USM, 2011. 270 p.

215. Papadopol V., Pavel D. *Formele unității infracționale în dreptul penal român*. Bucureşti: Şansa, 1992. 384 p.

216. Păvăleanu V. *Drept penal general: conform noului Cod penal*. București: Universul Juridic, 2012. 503 p.

217. Pavliuc G. Victima în dreptul procesual penal și în dreptul penal. În: *Актуальные научные исследования в современном мире*, 2018, Вып. 3, ч. 8, p. 127-132.

218. Poalelungi M., Dolea I., Vîzdoagă T. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze penale*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013. 1192 p.

219. Popa N. *Teoria generală a dreptului*. Bucureşti: Actami, 1996. 334 p.

220. Popov R. *Subiectul infracţiunilor prevăzute în capitolele XV şi XVI ale Codului penal*. Chișinău: CEP USM, 2012. 315 p.

221. Postovanu N. Cazul fortuit și starea de extremă necesitate în contextul infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Studia Universitatis Moldaviae, Seria „Ştiinţe sociale”*, 2019, nr. 11, p. 182-192.

222. 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.

223. 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.

224. 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.

225. 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.

226. 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.

227. Postovanu N. Implicațiile stării de ebrietate asupra concursului infracțiunilor prevăzute la art. 264 și 264^1 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.

228. Postovanu N. Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei 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.

229. 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.

230. Postovanu N. Locul de săvârșire a infracţiunilor prevăzute de art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2021, nr. 1, p. 15-21.

231. 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.

232. Postovanu N. Mijlocul de săvârșire a infracţiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Infracţiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept şi Criminologie”, 25-26 martie 2021. Chişinău: CEP USM, 2021, p. 529-538.

233. 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.

234. Postovanu N. Noţiunea „mijloc de transport” în sensul art. 132 din Codul penal. În: Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Infracţiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept şi Criminologie”, 25-26 martie 2021. Chişinău: CEP USM, 2021, p. 539-549.

235. 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.

236. 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.

237. 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.

238. 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.

239. 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.

240. Postovanu N. Vehiculele electrice din perspectiva definiţiei din art. 132 din Codul penal. În: Contribuţia tinerilor cercetători la dezvoltarea administraţiei publice: *Materiale ale Conferinţei ştiinţifico-practice internaţionale, ediţia a 7-a, 26 februarie 2021*. Chişinău: S.n., 2021, p. 296-299.

241. 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.

242. 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.

243. *Proiectul de lege cu privire la calificarea conducătorilor auto*. Disponibil: https://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=5576

244. *Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul penal al RM nr. 985/2002 – art. 264[2]; Codul contravenţional al RM nr. 218/2008 – art. 243[1])*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

245. *Proiectul Hotărârii cu privire la modificarea Hotărârii Plenului Curţii Supreme de Justiţie nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislaţiei în cadrul examinării cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei şi de exploatare a mijloacelor de transport, modificată de Hotărârea Plenului Curţii Supreme de Justiţie a Republicii Moldova nr. 25 din 29.10.2001*. Disponibil: https://goo.gl/LmOJSw

246. *Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de alcool”*. Disponibil: http://sanatatemintala.md/images/documente/2017_alcool_pcn20.pdf

247. *Protocolul clinic naţional „Tulburări mentale şi de comportament legate de consumul de opiacee”*. Disponibil: http://sanatatemintala.md/images/documente/2013_opiacee_pcn10.pdf

248. *Protocolul clinic standardizat „Intoxicaţia acută exogenă cu alcool (etanol) la copil”*. Disponibil: http://old.ms.gov.md/_files/14482-PCS-%2520Intoxicatia%2520acuta%2520cu%2520%2520%2520alcool-aprobat.pdf

249. *Regulament sportiv cadru al Campionatului naţional al Republicii Moldova de offroad. Ediţia 2019*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

250. *Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 05.02.2013 din 05.02.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere*. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167&qid=1609500958287&from=RO

251. *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două*

sau trei roți și pentru cvadricicluri. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101

252. *Regulamentul general al campionatului Republicii Moldova la autoslalom*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

253. Regulamentul Ministerului Sănătăţii nr. 199 din 27.06.2003 de apreciere medico-legală a gravităţii vătămării corporale. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2003, nr. 170-172.

254. *Regulamentul sportiv național de karting 2020*. Disponibil: https://www.karting.md/editor/assets/year2020/championship/Regulamentul%20National%20Sportiv%20de%20Karting%202020.pdf

255. Regulamentului Ministerului Transporturilor şi Comunicaţiilor nr. 9/12 din 09.12.1999 cu privire la asigurarea securităţii circulaţiei rutiere la întreprinderi, instituţii, organizaţii ce efectuează transporturi de pasageri şi mărfuri. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2000, nr. 46.

256. Reşetnicov A. Obiectul material al infracţiunii şi mijlocul de săvârşire a infracţiunii: criterii de delimitare. În: *Revista Naţională de Drept*, 2007, nr. 6, p. 17-22.

257. Selevestru I. Victima infracțiunilor prevăzute la art. 191 CP RM. În: *Studia Universitatis Moldaviae. Seria „Ştiinţe sociale”*, 2015, nr. 3, p. 194-199.

258. *Sentința Judecătoriei Constanța nr. 1349 din 16.10.2017*. Disponibil: https://www.legal-land.ro/ucidere-din-culpa-atitudinea-imprudenta-pietonului-achitare/

259. *Sentința Judecătoriei Hârşova nr. 3 din 14.01.2011*. Disponibil: avocatcatalinpopescu.ro/practica-judiciara/accidente-de-circulatie/91-jurisprudenta-nationala/916-sentin-penal-nr-3-din-14012011-j-harovaucidere-din-culp-.html

260. *Sentința Judecătoriei Huși nr. 262 din 13.09.2011*. Disponibil: http://portal.just.ro/244/Lists/Jurisprudenta/DispForm.aspx?ID=29

261. *Sentința Judecătoriei Orhei (sediul Telenești) din 19.04.2018. Dosarul nr. 38-1-12024-16112017*. https://jor.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/e4916eba-e443-e811-80d5-0050568b7027

262. *Sentința Judecătoriei Sibiu nr. 404 din 12.09.2014*. Disponibil: infodosar.ro/speta.php?id=56912

263. *Sentinţa Judecătoriei Câmpina nr. 266 din 27.11.2018*. Disponibil: https://www.jurisprudenta.com/jurisprudenta/speta-143ylbsd/

264. *Sentinţa Judecătoriei Iaşi nr. 804 din 16.03.2010*. Disponibil: https://www.jurisprudenta.com/jurisprudenta/speta-dfg5k8s/

265. Serbinov I. Subiectul infracțiunilor de neglijență în serviciu (art. 329 din Codul penal) (Partea a II-a). În: *Revista Națională de Drept*, 2017, nr. 10, p. 20-28.

266. Serbinov I. Latura subiectivă a infracțiunilor de neglijență în serviciu (art. 329 din Codul penal). În: *Revista Națională de Drept*, 2017, nr. 11, p. 11-19.

267. Simionescu E.-G. Eroarea din perspectiva dreptului penal. În: *Analele Universităţii „Constantin Brâncuşi” din Târgu Jiu, Seria Ştiinţe Juridice*, 2014, nr. 2, p. 37-48.

268. *Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea Proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (incriminarea desfășurării curselor ilegale)*. Disponibil: http://parlament.md/ProcesulLegislativ/Proiectedeactelegislative/tabid/61/LegislativId/5094/language/ro-RO/Default.aspx

269. Slisarenco I. Conţinutul laturii obiective a infracţiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM). În: *Analele ştiinţifice ale Academiei „Ştefan cel Mare” a MAI al RM: ştiinţe juridice*, 2010, nr. X, p. 201-207.

270. Slisarenco I. *Natura juridică a faptelor de vătămare a sănătăţii şi de lipsire de viaţă săvârşite din imprudenţă ca rezultat al încălcării regulilor de siguranţă a traficului rutier* / Teză de doctor în drept. Chişinău, 2019. 221 p.

271. Stănilă L.M. *Răspunderea penală a inteligenței artificiale*. Disponibil: https://www.universuljuridic.ro/raspunderea-penala-a-inteligentei-artificiale/

272. Stănilă L.M. *Răspunderea penală a persoanei fizice*. București: Hamangiu, 2012. 649 p.

273. Stati V. Aspecte teoretice şi practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266, 269 și 276 CP RM. În: *Revista Naţională de Drept*, 2010, nr. 3, p. 42-54.

274. 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 2, p. 54-68.

275. 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 Naţional al Justiţiei*, 2010, nr. 3-4, p. 92-106.

276. Stati V. *Infracțiuni economice: note de curs*, Chişinău, 2019. 597 p.

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

278. Stati V. Infracţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM): conotaţii practice şi teoretice. În: *Revista Naţională de Drept*, 2009, nr. 9, p. 32-42.

279. Stati V. Infracţiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP RM): conotaţii practice şi teoretice. În: *Revista Institutului Naţional al Justiţiei*, 2008, nr. 1-2, p. 81-90.

280. 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.

281. Stati V. Sugestii și observații pe marginea unor proiecte de hotărâri ale Plenului Curții Supreme de Justiție. În: *Revista Naţională de Drept*, 2017, nr. 5, p. 5-15.

282. Stati V. Unele precizări cu privire la locul de săvârşire a infracţiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal. În: *Conferinţa ştiinţifică naţională cu participare internaţională „Integrare prin cercetare şi inovare", 28-29 septembrie 2016. Rezumate ale comunicărilor. Ştiinţe juridice. Vol. I*. Chişinău: CEP USM, 2016, p. 14-17.

283. *Ştiai asta? Câte maşini electrice sunt la momentul de faţă înregistrate în Republica Moldova*. Disponibil: https://cutt.ly/5jiRXIh

284. Streteanu F. *Tratat de drept penal: partea generală*. București: C.H. Beck. 693 p.

285. Teacă A. *Intenția eventuală, pe teritoriul culpei cu prevedere, în accidentele fatale de circulație*. Disponibil: https://revista.universuljuridic.ro/intentia-eventuala-pe-teritoriul-culpei-cu-prevedere-accidentele-fatale-de-circulatie/2/

286. *Totul despre mașinile electrice: de câte tipuri sunt, cât costă, care sunt avantajele și dezavantajele, cum alimentăm și care sunt cele mai populare mărci în România / Merită un SH electric?* Disponibil: https://cutt.ly/BjiRC4a

287. Turianu C. *Infracţiunile rutiere*. Bucureşti: ALL Beck, 2000. 248 p.

288. Udroiu M. *Drept penal. Partea generala. Noul Cod penal*. București: C.H. Beck, 2014. 424 p.

289. Ulianovschi X. *Conceptul infracțiunii militare în dreptul penal*. Chișinău: ULIM, 2009. 553 p.

B. Surse în limba rusă

290. Агильдин В.В. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения. În: *Всероссийский криминологический журнал*, 2010, № 3, p. 9-13.

291. Акоев К.Л. *Место совершения преступления и его уголовно-правовое значение*. Ставрополь: Сервисшкола, 2000. 176 p.

292. Аксенова Л.Ю. Обстоятельства, подлежащие установлению по делам о дорожно-транспортных преступлениях. În: *Вестник Омской юридической академии*, 2016, № 1, p. 71-77.

293. Антонян Ю.М., Еникеев М.И., Эминов В.Е. *Психология преступника и расследования преступлений*. Москва: Юристъ, 1996. 336 p.

294. Апалькова А.А., Букреева А.И., Шахбазов Р.Ф. Проблемы разграничения неосторожной формы вины от косвенного умысла и казуса: в контексте недопустимости объективного вменения. În: *Актуальные проблемы развития хозяйствующих субъектов, территорий и систем регионального и муниципального управления. Материалы XIII международной научно-практической конференции* / Под ред. Ю.В. Вертаковой. 2018, Вып. 2, p. 13-16.

295. Арзамасцев М. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления. În: *Уголовное право*, 2010, № 1, p. 4-8.

296. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Евразийская адвокатура*, 2016, № 5, p. 25-28.

297. Афанасьева Н.Ю., Губко А.А. Практические аспекты квалификации хулиганства на примере стритрейсинга. În: *Молодежный научный форум. Электронный сборник статей по материалам LIII студенческой международной научно-практической конференции*, Москва: МЦНО, 2019, № 23, p. 52-56.

298. 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.

299. Аюпова Г.Ш., Макеева И.С. К вопросу об объекте нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 1, p. 95-99.

300. Бабурин С.Н., Дзлиев М.И., Урсул А.Д. *Стратегия национальной безопасности России: теоретико-методологические аспекты*. Москва: Магистр; НИЦ Инфра-М, 2012. 512 p.

301. Байбарин А.А., Гребеньков А.А., Шевелева С.В.*Уголовное право России. Общая часть* / Отв. ред. А.А. Гребеньков. Курск: ЮЗГУ, 2013. 429 p.

302. Баранов Р.Ю. Сущность транспортной безопасности и ее обеспечения. În: *Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия. Сборник статей по материалам XI международной научно-практической конференции*, 2017, № 9, p. 97-103.

303. Баранчикова М.В. Квалификация преступных нарушений правил дорожного движения по месту их совершения. În: *Вестник Казанского юридического института МВД России*, 2015, № 4, p. 29-33.

304. Баранчикова М.В. Проблемы привлечения к уголовной ответственности пешеходов – участников дорожного движения. În: Современное состояние и пути развития уголовного права Российской Федерации: научные и учебно-методические

аспекты / Под ред. В.Ф. Лапшина. Рязань: Академия права и управления ФСИН России, 2016, p. 101-106.

305. Баранчикова М.В. Уголовно-правовое значение обоюдной вины в нарушениях правил дорожного движения. În: *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова*, 2018, № 1, p. 14-17.

306. Баранчикова М.В. Хулиганские побуждения и состояние опьянения как признаки транспортных преступлений. În: *Известия Юго-Западного государственного Университета. Серия: История и право*, 2019, Т. 9, № 1, p. 101-108.

307. Безрукова О.В., Новосельцева Ю.В. К вопросу о спорных аспектах конструкции статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Электронный научный журнал «Наука. Общество. Государство», 2017, Т. 5, № 2*. Disponibil: https://esj.pnzgu.ru/files/esj.pnzgu.ru/bezrukova_ov_novosel_tseva_yuv_17_2_09.pdf

308. Безручко Е.В. *Преступления, посягающие на безопасность здоровья человека: теоретико-правовое исследование* / Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Ростов-на-Дону, 2018. 450 p.

309. Белокобыльский Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ. În: *Вестник Московского университета. Серия 11. Право*, 2012, № 4, p. 101-111.

310. Бикмурзин М.П. *Предмет преступления: теоретико-правовой анализ* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Уфа, 2005. 196 p.

311. Бокша, И.В., Миловидова С.Ф. Состояние опьянения как признак состава преступления «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». În: *Транспортное дело России*, 2015, № 3, p. 174-175.

312. Болдырева М.Л., Степанюк А.В. Уголовно-правовое значение состояния алкогольного и иного опьянения. În: *Современные тенденции развития науки и технологий: сборник научных трудов по материалам VII Международной научно-практической конференции 31 октября 2015 г.: в 10 ч.* / Под общ. ред. Е.П. Ткачевой. Белгород: ИП Ткачева Е.П., 2015, № 7, часть VI, p. 16-19. 152 p.

313. Бондарчик О.Н. *Преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты*: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Санкт-Петербург, 2005. 226 p.

314. Бохан А.П. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ростов-на-Дону, 2002. 28 p.

315. Бохан А.П., Иванов В.Д. О понятии «автомобиль» в статьях Особенной части уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Юристъ-Правоведъ*, 2013, № 6, p. 83-85.

316. Бохан А.П., Мясников В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? În: *Юристъ-Правоведъ*, 2016, № 1, p. 34-40.

317. Брынза С.М. Охрана здоровья личности по уголовному законодательству Республики Молдова. În: *Проблеми реалізації та забезпечення ефективності правових реформ: збірник матеріалів Міжнародної юридичної науково-практичної конференції «Актуальна юриспруденція» (м. Київ, 16 червня 2016 року). Тези наукових доповідей*. Київ: АртЕк, 2016, p. 116-124.

318. Бугаев В.А., Деревянкина С.А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2018, Т. 4, № 2, p. 125-130.

319. Бугера Н.Н., Штаб О.Н. Проблемы толкования понятия «механическое транспортное средство» в рамках статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник Уральского юридического института МВД России*, 2019, № 2, p. 75-78.

320. Буданова Е.А. Уголовно-правовое значение состояния опьянения в современном российском законодательстве. În: *Вестник Воронежского института МВД России*, 2017, № 3, p. 128-133.

321. Буйленко В.Я., Жанказиев С.В., Дементиенко В.В., Короткова Ю.А., Гаврилюк М.В. *Психологические особенности человека при управлении автомобильным транспортом*. Москва: МАДИ, 2017. 172 p.

322. Ветров Н.И., Дайшутов М.М., Дашков Г.В. и др. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: научно-практический (постатейный)*. Москва: Юриспруденция, 2013. 912 p.

323. Винокуров В.Н. Определение предмета и субъектов отношений как способы установления объекта преступления. În: *Государство и право*, 2011, № 7, p. 45-52.

324. Волков Б.С. *Мотивы преступлений. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование*. Казань: Издательство Казанского университета, 1982. 152 p.

325. Волобуева Е.С. Преступления с двойной формой вины в российском уголовном праве. În: *Аллея науки*, 2018, Т. 1, № 9, p. 700-704.

326. Вторушина Ю.С. Состояние опьянения в системе норм общей и особенной частей УК РФ. În: *Сибирский юридический вестник*, 2018, № 2, p. 71-75.

327. Габиани А.А. *Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения*. Тбилиси: Менцииреба, 1967. 160 p.

328. Гаджиева А.А., Гаджиева Д.Г. Потерпевший в системе объективных признаков состава преступления. În: *Пробелы в российском законодательстве*. Юридический журнал, 2010, № 1, p. 141-143.

329. Годунов В.С. Обстоятельства, исключающие уголовную ответственность лица за совершение автотранспортного преступления. În: *Вестник Московского университета МВД России*, 2013, № 11, p. 86-92.

330. Грачев Ю.В., Ермакова Л.Д., Есаков Г.А. и др. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации* / Под ред. А.И. Рарога. Москва: Проспект, 2014. 960 p.

331. Гребеньков А.А. Проблема дифференциации уголовной ответственности за совершение преступлений в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. În: *Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал*, 2007, № 4, p. 317-319.

332. Гребеньков А.А. *Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Краснодар, 2009. 32 p.

333. Гуров М.И. *Орудия и средства совершения преступления в советском уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Свердловск, 1983. 180 p.

334. Гырла Л.Г., Табарча Ю.М. *Уголовное право Республики Молдова. Часть Особенная. Том 2*. Кишинэу: Cartdidact, 2010. 592 p.

335. Дагель П.С. *Избранные труды*. Владивосток: Дальневосточный университет, 2009. 352 p.

336. Дагель П.С. Котов Д.П.*Субъективная сторона преступления и ее установление*. Воронеж: Издательство Воронежского университета, 1974. 243 p.

337. Дагель П.С. *Проблемы вины в советском уголовном праве* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ленинград, 1969. 34 p.

338. Денисович В.В., Майоров В.И., Полякова С.В. Дорожное движение как сфера общественных отношений. În: *Вестник Челябинского государственного университета*, 2015, № 17, p. 30-37.

339. Дрожжина Е.А. *Общественная безопасность как объект преступления* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2015. 27 p.

340. Дудуркин Р.Р. Понятие и значение факультативных признаков объективной стороны преступления. În: *Актуальные исследования*, 2020, № 17, p. 49-52.

341. Еникеев М.И. *Юридическая психология*. Москва: Норма, 2003. 256 p.

342. Епифанов Б.В. Предмет преступления: понятие и проблемы правотворчества. În: *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России*, 2015, № 2, p. 70-74.

343. Есаков Г.А., Рарог А.И., Чучаев А.И. *Настольная книга судьи по уголовным делам*. Москва: ТК Велби, Проспект, 2007. 576 p.

344. Жулев В.И. *Предупреждение дорожно-транспортных происшествий*. Москва: Юридическая литература, 1989. 224 p.

345. Жулев В.И. *Транспортные преступления. Комментарий законодательства*. Москва: Спарк, 2001. 190 p.

346. Зворыгина С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортных преступлений. În: *Юридическая наука и правоохранительная практика*, 2011, № 3, p. 66-76.

347. Зенцова С.А. *Источник повышенной опасности и его уголовно-правовое значение*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2011. 224 p.

348. Зиновьева О.Н. Мотив как факультативный признак преступления. În: *Вестник студенческого научного общества*, 2018, Том 4, № 1, p. 277-280.

349. Зинченко Э.Н. *Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности горных работ*. Киев; Донецк: Вища школа, 1979. 146 p.

350. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения. În: *Журнал российского права*, 2012, № 12, p. 5-12.

351. Иванников В.А. *Психологические механизмы волевой регуляции*. Санкт-Петербург: Питер, 2006, 208 p.

352. Иванов Н.Г. *Аномальный субъект преступления: проблемы уголовной ответственности*. Москва: Юнити, Закон и право, 1998. 224 p.

353. Иванчин А.В. Вина и конструирование состава преступления. În: *Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки*, 2012, № 2, p. 102-105.

354. Исаев Н.И. *Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Под ред. Н.Г. Кадникова. Москва: Юриспруденция, 2011. 192 p.

355. Исаев Н.Ю. *Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2009. 31 p.

356. Казаков Н.Д. Безопасность и синергетика (опыт философского осмысления). În: *Безопасность*, 1994, № 4, p. 62-63.

357. Канашина О.А. *Понятие взаимной вины в уголовном праве*. Самара: Универс-групп, 2006. 40 p.

358. Карасёва М.Ю. Мотив и цель как факультативный признак субъективной стороны преступления. În: *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований*, 2016, № 10, p. 158-161.

359. Квашис В.Е. *Профилактика неосторожных преступлений*. Киев: НИ и РИО КВШ МВД, 1981. 76 p.

360. Квашис В.Е. *Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений*. Москва: РИО Академии МВД, 1977. 84 p.

361. Кечемайкина А.В. *Уголовно-правовая оценка состояния опьянения при квалификации преступлений*. Disponibil: saransk.ruc.su/upload/medialibrary/c69/kechemaikina.pdf

362. *Классификация и технические требования к кроссовым автомобилям*. Disponibil: https://farm-archive.com/

363. Козаренко Ю. И. *Состояние опьянения: уголовно-правовые и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Волгоград, 2014. 215 p.

364. Комарикова С.А. Потерпевший как предмет преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник ТвГУ. Серия «Право»*, 2017, № 3, p. 191-198.

365. *Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Молдова. Общая и Особенная Часть* / Под ред. В. Бужора, В. Гуцуляка. Disponibil: https://criminology.md/index.php/ro/manuale-si-monografii/225-kommentarij-k-ugolovnomu-kodeksu-respubliki-moldova-obshchaya-i-osobennaya-chast

366. Копейкина И.В. *Казус в уголовном праве*. Disponibil: https://forum-nauka.ru/_7_11__iyul_2017/

367. Коробеев А.И. *Транспортные преступления и транспортная преступность*. Москва: Юрлитинформ, 2015. 488 p.

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

369. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности. În: *Lex Russica*, 2019, № 2, p. 9-28.

370. Корякин В.М. Понятие транспортной безопасности и ее место в общей системе национальной безопасности Российской Федерации. În: *Транспортное право и безопасность*, 2016, № 3, p. 51-58.

371. Корякина Е.А. *Жизнь человека как объект уголовно-правовой охраны* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2011. 22 p.

372. Кострова М.Б. Парадоксы Российской уголовной политики усиления ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Lex Russica*, 2017, № 7, p. 125-138.

373. Котов Д.П. Цель и целеполагание в неосторожных преступлениях. În: *Проблемы борьбы с преступной неосторожностью в условиях научно-технической революции*. Владивосток: Дальневосточный университет, 1976, p. 40-47.

374. 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.

375. Крайник Г. *Мотиви злочинів, вчинених з необережності*. În: Юридична Україна, 2014, № 12, p. 65-70.

376. *Криминология* / Под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. Москва: Юристъ, 2004. 734 p.

377. *Критерии принятия автомобильных кроссовых трасс, утвержденный Президиумом Автомобильной Федерации Республики Молдова 20 января 2007 г.* Disponibil: https://farm-archive.com/

378. Кругликов Л.Л. Учет состояния опьянения при назначении наказания. În: *Уголовный процесс*, 2006, № 9, p. 50-54.

379. Кругликов Л.Л., Васильевский А.В. *Дифференциация ответственности в уголовном праве*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. 300 p.

380. Кудрявцев В.Н. *Объективная сторона преступления*. Москва: Госюриздат, 1960. 244 p.

381. Кузнецов И.В. *Понятие и виды предметов преступлений в уголовном праве России* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2006. 26 p.

382. Курбатова О.В., Хадисов Г.Х. Совершение ДТП, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшего: всегда ли виноват водитель? În: *Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права*. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018, p. 464-469.

383. *Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1.* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. Москва: Зерцало-М, 2002. 624 p.

384. Лопашенко Н. А. Несовершеннолетний как потерпевший и субъект в преступных. În: *Правовая политика и правовая жизнь*, 2001, № 1, p. 133-138.

385. Лопашенко Н.А. *Экологические преступления. Комментарий к главе 26 УК РФ*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002. 802 p.

386. Лунеев В.В. *Мотивация преступного поведения*. Москва: Наука, 1991. 383 p.

387. Лясс Н.В. Субъективная сторона преступлений на автотранспорте. În: *Правоведение*, 1972, № 3, p. 109-112.

388. Макаров, Р.В., Габдрахманов, Ф.В. Квалификационные ошибки при определении субъективной стороны преступления и их классификация. În: *Евразийская адвокатура*, 2018, № 3, p. 37-42.

389. Мальков С. Уголовная ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации военных машин (ст. 350 УК РФ). În: *Уголовное право*, 2010, № 2, p. 43-47.

390. Мальченкова В.В., Мальченков Е.В. Административно-правовой и уголовный аспекты нелегальных уличных гонок (стритрейсинг) на территории Российской Федерации. În: *Алтайский юридический вестник*, 2019, № 4, p. 49-53.

391. Мартыненко Н.Э. Потерпевший как объект уголовно-правовой охраны и объект преступления. În: *Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского*, 2014, № 6, p. 128-131.

392. Марцев А.И., Вишнякова Н.В. *Развитие учения об объекте преступления*. Омск: Ом. акад. МВД России, 2002. 47 p.

393. Маслакова Е.А. Определение предмета преступления как уголовно-правовой категории. În: *Среднерусский вестник общественных наук*, 2014, № 3, p. 157-162.

394. Маслов И.И. Дифференциация уголовной ответственности за совершение преступлений в состоянии опьянения: теория и практика законодательной регламентации. În: *Вопросы экономики и права*, 2010, № 12, p. 19-23.

395. Маслов И.И., Данелян Р.С. Состояние опьянения как признак, дифференцирующий уголовную ответственность. În: *Юридическая наука*, 2011, № 3, p. 57-62.

396. Маслова Е.В. *Факультативные признаки субъективной стороны состава преступления: теоретико-прикладное исследование* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Нижний Новгород, 2017. 313 p.

397. Медведев Е.В. Концепт «потерпевший» в уголовно-правовой интерпретации. În*: Вестник Кузбасского Института*, 2012, № 5, p. 114-119.

398. Мидловец М.В., Соляной А.В. Объект, предмет и общественно-опасные последствия дорожно-транспортных преступлений. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского Юридические науки*, 2015, Т. 1, № 3, p. 91-97.

399. Мидловец М.В., Соляной А.В. Проблемы определения субъекта дорожно-транспортного преступления. În: *Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки*, 2016, Т. 2, № 1, p. 110-115.

400. Мирзаева П.М. *Ответственность за преступление в состоянии опьянения*. Disponibil: https://www.scienceforum.ru/2013/173/1845

401. Мирошниченко Н.А. Вина в сложных составах преступлений. În: *Правове життя сучасної України. Матеріали Міжнародной наукової конференції (м. Одеса, 16-17 травня 2013 р.). Т. 2*. Одеса: Фенікс, 2013, p. 263-265.

402. Мирошниченко Н.В. *Преступления, связанные с нарушением профессиональных функций: проблемы уголовно-правовой теории и практики* / Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук. Москва, 2015. 480 p.

403. Мирошниченко Н.В. Субъективная сторона преступлений, связанных с нарушением специальных правил безопасности. În: *Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата*, 2012, № 2, p. 108-112.

404. Михеев Р.И., Полубинская С.В. Лица, подлежащие уголовной ответственности. În: *Уголовный закон: опыт теоретического моделирования* / Отв. ред. В.Н. Кудрявцев, С.Г. Келина. Москва: Наука, 1987. 276 p.

405. Молчанов Д.М. Множественность преступлений: актуальные проблемы и теоретический опыт исследований ученых кафедры уголовного права МГЮА. În: *Актуальные проблемы российского права,* 2016, № 5, p. 107-118.

406. 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.

407. Назаренко Г.В. *Уголовно-релевантные психические состояния лиц, совершивших преступления и общественно опасные деяния*. Москва: Ось-89, 2001. 240 p.

408. Назарова К.О. К вопросу о преступлениях с двумя формами вины. În: *Bakı Universitetinin Xəbərləri: Sosial-siyasi elmlər seriyası*, 2007, № 1, p. 22-32.

409. Намнясев В.В. Особенности уголовной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами, при обоюдном нарушении правил дорожного движения. În: *Теория и практика общественного развития*, 2014, № 20, p. 111-113.

410. Намнясев В.В. Отдельные проблемы установления объекта в составе преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. În: *Успехи современной науки и образования*, 2016, № 12, Том 7, p. 20-22.

411. *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України* / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. Київ: Юридична думка, 2010. 1288 p.

412. Наумов А.В. *Российское уголовное право. Т. 1: Общая часть*. Москва: Волтерс Клувер, 2007. 710 p.

413. Наумов А.В. *Российское уголовное право. Т. 1: Общая часть*. Москва: Юридическая литература, 2004. 496 p.

414. 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.

415. Нерсесян В.А. *Ответственность за неосторожные преступления*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002. 223 p.

416. Нигматуллин И. *Германия придумала три этических правила для беспилотных авто*. Disponibil: https://hightech.fm/2016/09/12/3-rules

417. Никонов В.А. *Научные основы квалификации преступлений*. Тюмень: Юридический институт МВД России, 1996. 72 p.

418. Никуленко А.В. *Обстоятельства, исключающие преступность деяния: концептуальные Основы уголовно-правовой регламентации* / Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Санкт-Петербург, 2019. 512 p.

419. Никулин В.В. Характеристика вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (вопросы теории и квалификации деяния). În: *Теория и практика общественного развития*, 2005, № 2, p. 81-88.

420. Никульников А.Г. Уголовная ответственность за стритрейсинг (уличные гонки). În: *Образовательная система: вопросы продуктивного взаимодействия наук в рамках технического прогресса. Сборник научных трудов*. Казань, 2019, p. 123-126.

421. *Новое уголовное право России. Общая часть* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой. Москва: Зерцало, ТЕИС, 1996. 168 p.

422. Образцов В.А. *Выявление и изобличение преступника*. Москва: Юристъ, 1997. 336 p.

423. Озем Д.И., Макацария Д.Ю. Психологические особенности поведения участников дорожного движения, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. În: *Психология и коммуникации в правовой системе: сборник статей*. Могилев: Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь, 2016, p. 97-99.

424. Панов Н.И. *Способ совершения преступления и уголовная ответственность*. Харьков: Вища школа, 1982. 161 p.

425. Пикуров Н.И. *Квалификация дорожно-транспортных преступлений*. Волгоград: Издательство Волгоградской академии МВД России, 2001. 56 p.

426. Пикуров Н.И. *Квалификация преступлений с бланкетными признаками состава*. Москва: РАП, 2009. 288 p.

427. Пикуров Н.И. *Квалификация транспортных преступлений*. Москва: РАП, 2011. 168 p.

428. Питулько К.В., Коряковцев В.В. *Уголовное право. Особенная часть*. Санкт-Петербург: Питер, 2010. 256 p.

429. Плетенева Д.А. Мотив как квалифицирующий признак состава преступления. În: *Проблемы совершенствования правовых средств и механизмов противодействия преступности в современном обществе*. Минск: БГУ, 2007, p. 35-37.

430. Подчерняев А.Н. Управление транспортным средством в состоянии опьянения как признак состава преступления. În: *Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова*, 2016, № 1, p. 84-88.

431. Попова Н.Ю. Особенности ответственности по ст. 264 УК РФ при использовании автономных транспортных средств. În: *Юридическая наука и практика*, 2018, Том 14, № 4, p. 87-93.

432. *Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 25 от 9 декабря 2008 г. «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»*. Disponibil: https://rg.ru/2008/12/26/pdd-dok.html

433. *Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 11 от 6 октября 1970 г. «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях»*. În: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1970, № 6, p. 41-47.

434. *Постановление Пленума Верховного Суда СССР № 2 от 9 апреля 1965 г. «О судебной практике по делам, связанным с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта»*. În: Бюллетень Верховного Суда СССР, 1965, № 3, p. 10-12.

435. Прохоров А.Ю. *Институт ошибки в романо-германском уголовном праве: компаративистский и теоретико-прикладной аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Краснодар, 2014. 222 p.

436. Проценко С. *Неосторожные преступления в области нарушения правил безопасности: общая характеристика и механизм построения норм*. Disponibil: https://zakon.ru/blog/2015/7/12/neostorozhnye_prestupleniya_v_oblasti_narusheniya_pravil_bezopasnosti_obshhaya_xarakteristika_i_mexa

437. Проценко С. *Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления*. Disponibil: https://zakon.ru/blog/2015/3/17/predmet_i_obekt_ugolovnopravovoj_oxrany_v_sostave_transportnogo_prestupleniya

438. Проценко С.В. О месте совершения преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. În: *Транспортное право*, 2012, № 2, p. 2-5.

439. Пудовочкин Ю.Е. *Учение о составе преступления*. Москва: Юрлитинформ, 2009. 248 p.

440. Рагулина А.В. *Уголовно-правовое значение психических отклонений* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2000. 160 p.

441. Радченко О.В., Таюрская Е.А. *Юридический анализ дорожно-транспортных происшествий*. Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. 95 p.

442. Радченко С.Н. Алехин В.П. К вопросу о видах неосторожности в российском уголовном праве. În: *Наука, образование, общество: тенденции и перспективы развития: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 18 июня 2017 г.). Т. 2*. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017, p. 316-327.

443. Рарог А.И. *Квалификация преступлений по субъективным признакам*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. 304 p.

444. Рарог А.И. *Настольная книга судьи по квалификации преступлений*. Москва: Проспект, 2011. 224 p.

445. 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.

446. Ромазин СБ., Максимкина О.В. Обзор судебной практики по делам об автотранспортных происшествиях. În: Российское правосудие, 2009, № 5, p. 58-63.

447. Рязанов Н.С. К вопросу о соотношении понятий «безопасность» и «транспортная безопасность». În: *Вестник Омской юридической академии*, 2017, Т. 14, № 3, p. 89-94.

448. Салтевский М.В. *Собирание криминалистически значимой информации техническими средствами на предварительном следствии*. Киев: КВШ, 1980. 111 p.

449. Сахаров В.И. *Средства и орудия совершения преступления и их уголовно-правовое значение* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1991. 21 p.

450. Сахарчук А. Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст. 317^1 УК). În: *Судовы весник*, 2007, № 1, p. 61-63

451. Сахарчук А.И. *Уголовно-правовая охрана безопасности дорожного движения или эксплуатации автодорожных транспортных средств в Республике Беларусь* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Минск, 2010. 26 p.

452. Саядова А.С. Проблемы вины потерпевших от дорожно-транспортных преступлений. În: *Terra Economicus*, 2014, Том 12, № 2, Ч. 3, p. 268-270.

453. Семенцова И.А. Особенности уголовной ответственности лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки*, 2014, № 6, p. 122-126.

454. Сёмин А.А. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. În: *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*, 2008, № 2, p. 101-106.

455. Сидоренко Э.Л. *Отрицательное поведение потерпевшего и уголовный закон*. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. 310 p.

456. Сиротина С.А. Уголовно-правовая оценка состояния опьянения субъекта преступления. În: *Фемида.Science*, 2018, № 1, p. 112-115.

457. Ситковская О.Д. Психология вины и ответственности. În: *Вестник Университета прокуратуры Российской Федерации*, 2019, № 1, p. 88-92.

458. Смирнов Р.Ю. Здоровье человека как объект уголовно-правовой охраны. În: *Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки*, 2010, № 3, p. 63-66.

459. Соктоев З.Б. *Причинность в уголовном праве: теоретические и прикладные проблемы* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. Москва, 2014. 40 p.

460. Соловов А.О. О некоторых проблемах правоприменения ч. 2 ст. 28 УК РФ. În: *Отечественная юриспруденция*, 2017, № 8, p. 30-32.

461. Спасенников Б., Спасенников С. К проектам федеральных законов о внесении изменений в ст. 63, 263, 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: *Вестник института: преступление, наказание, исправление*, 2008, № 4, p. 55-56.

462. Спасенников Б., Спасенников С. Определение понятия «опьянение» в уголовном праве. În: *Уголовное право*, 2007, № 4, p. 67-71.

463. Степанова И.Б., Соколова О.В. К вопросу об уголовно-правовом значении состояния опьянения. În: *Научный поиск*, 2015, № 14, p. 41-44.

464. Стешич Е.С. Роль мотивации в уголовно-правовой и криминологической оценке неосторожных преступлений, связанных с лишением жизни. În: *Вестник Академии Генеральной Прокуратуры Российской Федерации*, 2018, № 1, p. 72-78.

465. Стрилец О.В., Черникова Ю.И. Состояние опьянения как обстоятельство, отягчающее вину и наказание. În: *Теория и практика общественного развития*, 2013, № 11, p. 548-550.

466. Сырков С.М. *Орудия преступления* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ленинград, 1973. 205 p.

467. Таганцев Н.С. *Русское уголовное право: Т. 1. Общая часть*. Москва: Наука, 1994. 375 p.

468. Тарасов С.В. Место совершения преступления как проблемный аспект квалификации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2014, № 1, Ч. II, p. 193-197.

469. Тарасов С.В. Проблемы определения формы вины в транспортных преступлениях. În: *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2014, № 9, Ч. II, p. 164-167.

470. Таюрская Е.А., Шишмарева Е.В. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений. În: *Сибирский юридический вестник*, 2020, № 2, p. 89-93.

471. Тер-Акопов А.А. *Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве*. Москва: Юркнига, 2003. 478 p.

472. Теслицкий И.В. *Невиновное причинение вреда по психофизиологическому основанию в уголовном праве* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Ставрополь, 2004. 167 p.

473. Токманцев Д.В. Форма вины и мотивы нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263 УК РФ). În: *Журнал российского права*, 2016, № 3, p. 115-122.

474. Трофимов О.Е. *Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2013. 26 p.

475. *Уголовное право Российской Федерации. Том 1. Общая часть* / Под ред. Л.В. Иногамовой-Хегай. Москва: Инфра-М, 2002. 384 p.

476. *Уголовное право. Особенная часть* / Отв. ред. И.Я. Козаченко, Г.П. Новоселов. Москва: Норма, 2008. 1008 p.

477. *Уголовное право: новые идеи* / Отв. ред. С.Г. Келина, А.В. Наумов. Москва: ИГП РАН, 1994. 100 p.

478. *Уголовный кодекс Испании* / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Ф.М. Решетникова. Москва: Зерцало, 2001. 218 p.

479. *Уголовный кодекс Республики Армения*. Disponibil: http://www.parliament.am/legislation.php?ID=1349&lang=rus&sel=show#23

480. *Уголовный кодекс Республики Беларусь*. În: Ведамасці Нацыянальнага сходу Рэспублікі Беларусь, 1999, № 24.

481. *Уголовный кодекс Республики Казахстан*. Disponibil: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31575252

482. Уголовный кодекс Российской Федерации. În: *Собрание законодательства Российской Федерации*, 1996, № 25.

483. Улезько И.С. *Ответственность за нарушение правил безопасности при ведении горных,строительных или иных работ (ст. 216 УК РФ): уголовно-правовой и криминологические аспекты* / Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Кисловодск, 2014, 192 p.

484. Филановский И.Г. *Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению*. Ленинград: ЛГУ, 1970. 174 p.

485. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления. În: *Сборник ученых трудов. Вып. 10*. Свердловск: Свердловский юридический институт, 1969, p. 184-225.

486. Хабаров А.В. *Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. Ч. 1*. Тюмень: ТГУ, 2005. 756 p.

487. Хартахай Д.А. Две формы вины в одном преступлении по уголовному праву РФ. În: *Вестник Самарской гуманитарной академии*. Серия: Право, № 2, 2007, p. 103-106.

488. Хубиев Т.Р. Невиновное причинение вреда. În: *Наука и инновации XXI века: материалы III Всероссийской конференции молодых ученых (г. Сургут, 1-2 декабря 2016 г.). Т. III*. Сургут: ИЦ СурГУ, 2016, p. 218-220. 395 p.

489. Цагикян С.Ш., Зограбян Н.Ю. Правовые вопросы уголовной ответственности за совершение преступления в состоянии опьянения. În: *Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Юридические науки*, 2010, № 2, p. 178-181.

490. Чебуренков А.А., Коровин Д.Г. Особенности установления причинной связи по делам о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Пробелы в российском законодательстве*, 2017, № 6, p. 228-231.

491. *Чемпионат Республики Молдова по автомобильному кроссу 2019. Общий регламент, утвержденный 15.02.2019 г. Президиумом ФАРМ*. Disponibil: https://www.federatia-auto.md/rom/documents/index.html

492. Чепурных О.В. «Стритрейсинг» как преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. În: *Современные проблемы уголовной политики. V Международная научно-практическая конференция* / Под ред. А.Н. Ильяшенко, 2014, Том. III, p. 191-197.

493. Черноусова А.В. К вопросу о некоторых проблемах квалификации уничтожения или повреждения имущества по неосторожности. În: *Правовые проблемы укрепления российской государственности, Часть 70*. Томск: Издательство Томского университета, 2016, p. 32-33.

494. Чуваков О.А. Безопасность: политико-правовой аспект. În: *Правова держава*, 2015, № 20, p. 167-172.

495. Шарапов Р.Д., Шатилович С.Н., Зворыгина С.А. *Субъект транспортного преступления*. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. 114 p.

496. Шатилович С.Н. Понятие и признаки обоюдной формы вины в преступлениях о дорожно-транспортных происшествиях. În: *Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования. Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции, посвященной 300-летию российской полиции* / Отв. ред. Р.А. Забавко. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД Российской Федерации, 2018, p. 89-93.

497. Ширяев В.А. *«Раздвоенная» форма вины как уголовно-правовая категория* / Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1998. 25 p.

498. Шищенко Е.А., Самсоненко Ю.А. Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета*, 2017, № 129, p. 670-688.

499. Шиян В.И. *Уголовное право*. Москва: МГИУ, 2008. 248 p.

500. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. Москва: Всесоюз. Ин-т по изуч. причин и разраб. мер предупреждения преступности, 1980. 104 p.

501. *Энциклопедия уголовного права. Т. 4. Состав преступления*. Санкт-Петербург: Издание профессора Малинина, 2005. 797 p.

502. *Энциклопедия уголовного права. Т. 7. Обстоятельства, исключающие преступность деяния*. Санкт-Петербург: СПб ГКА, 2007. 721 p.

503. *Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта*. Санкт-Петербург: МИЭП при МПА ЕврАзЭС, 2014. 706 p.

504. Юбко Ю.М., Скачек Р.В. Обстоятельства, подлежащие доказыванию при расследовании управления транспортным средством в состоянии опьянения. În: *Вестник Академии МВД Республики Беларусь*, 2017, № 1, p. 67-71.

505. Юрова Е.С. Две формы вины в одном преступлении по уголовному праву РФ. În: *Студенческая наука: современные реалии. Материалы Международного студенческого научно-практической конференции. (Чебоксары, 27 апр. 2017 г.)*. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017, p. 222-223.

506. Юршина М., Берсенева Т. *Штрафы за гонки притормозили. Законопроект о наказании стритрейсеров раскритиковало правительство*. Disponibil: https://iz.ru/749937/marina-iurshina-tatiana-berseneva/shtrafy-za-gonki-pritormozili

507. Якунина С.Н. О проблеме влияния алкоголя на преступность в современном обществе: уголовно-правовой путь преодоления. În: *Теория и практика общественного развития*, 2011, № 3, p. 264-265.

508. Ярославцев С.В. Уголовная ответственность лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения. În: *Вектор науки Тольяттинского государственного университета*, 2010, № 4, p. 280-283.

509. Ярочкин В.И., Бузанова Я.В. *Теория безопасности*. Москва: Академический Проект, 2005. 176 p.

510. Яськова Е.Е., Тепляшин П.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как преступление с двумя формами вины. În: *Научно-образовательный потенциал молодежи в решении актуальных проблем XXI века*, 2017, № 7, p. 462-465.

511. Яцына А.П. Проблемы отграничения преступлений с двумя формами вины от сходных деяний. Disponibil: https://nauchforum.ru/journal/stud/16/26139

C. Surse în limba ucraineană

512. Аверічев І.М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. În: *Водний транспорт*, 2013, Вип. 2, p. 53-57.

513. Бабанін С.В. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил. În: *Право і суспільство*, 2012, № 6, p. 137-141.

514. Бажанов М.І. *Кримінальне право України. Загальна частина*. Дніпропетровськ: Пороги, 1992. 167 p.

515. Гапчич В.О. Окремі аспекти кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України). În: *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*, 2017, Вип. 3, p. 123-130.

516. Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. În: *Правовий часопис Донбасу*, 2018, № 2, p. 142-149.

517. Касинюк В.І. Особливості вини в транспортних злочинах. În: *Основні напрями розвитку кримінального права та шляхи вдосконалення законодавства України про кримінальну відповідальність: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 11-12 жовт. 2012 р.* / редкол.: В.Я. Тацій (голов. ред.), В.І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2012, p. 313-315. 632 p.

518. 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.

519. *Кримінальне право України: Особлива частина* / За ред. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 544 p.

520. Кримінальний кодекс України. În: *Відомості Верховної Ради України*, 2001, № 25-26.

521. *Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар. Т. 2: Особлива частина* / За заг. ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. Харків: Право, 2013. 1040 p.

522. *Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар* / За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ: Ін Юре, 2003. 1196 p.

523. Лузан М.О. Кримінальна відповідальність за злочини, скоєні в стані сп'яніння. În: *Наукові записки НаУКМА*, 2002, Том 20, Спеціальний випуск: у двох частинах. Частина 2, p. 346-348.

524. Максимович Р.Л. Про поняття «порушення» у Кримінальному кодексі України. În: *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*, 2016, Випуск 4, p. 278-285.

525. Матвєєва А.В. Транспортна безпека держави як складова національної транспортної політики. În: *Право та інновації*, 2017, № 3, p. 30-35.

526. Мельник М.І. *Науково-практичний коментар Кримінального Кодексу* / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. Київ: Атіка, 2005. 1064 p.

527. Мисливий В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. În: *Право і суспільство*, 2018, № 5, p. 188-194.

528. Митрофанов І.І., Лінов, В.М. *Злочини проти здоров'я людини*. Кременчук: ПП Щербатих О.В., 2017. 328 p.

529. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. În: *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*, 2012, № 3, p. 194-201.

530. Родіонова Т.В. Відповідальність за злочини, вчинені у стані сп'яніння. În: *Правова держава*, 2005, № 8, p. 187-192.

531. Родіонова Т.В. *Місце вчинення злочину за кримінальним правом України* / Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Одеса, 2018. 247 p.

532. Савченко А.В. *Мотив і мотивація злочину*. Київ: Атіка, 2002. 144 p.

533. Сметаніна Н.В. Злочинність та її прояви: питання класифікації. În: *Публічне право*, 2013, № 2, p. 151-157.

534. Фріс П.Л. *Кримінальне право України. Загальна частина*. Київ: Атіка, 2004. 488 p.

535. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції, що відносяться до ознак об'єкту злочину. În: *Часопис Академії адвокатури України*, 2009, №5, p. 1-9.

D. Surse în limba engleză

536. *Advanced Driver Assistance Systems*. Disponibil: https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/advanced-driver-assistance-systems

537. *Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en

538. Britchenko I., Cherniavska T. Transport securityas a factor of transport and communication system of Ukraine self-sustaining development. În: *Науковий вісник Полісся*, 2017, № 1, p. 16-24.

539. *Case of Dmitriyevskiy vs Russia*. Disponibil: http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-177214

540. *Chapter 811 – Rules of the Road for Drivers. 2019 Edition*. Disponibil: https://www.oregonlegislature.gov/bills_laws/ors/ors811.html

541. *Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-20&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=_en

542. *Convention on Road Traffic*. Disponibil: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11

543. *Criminal Code of the Republic of Albania*. Disponibil: http://www.legislationline.org/documents/ section/criminal-codes/country/47

544. *Criminal Law Consolidation Act 1935 – Sect 19AD*. Disponibil: classic.austlii.edu.au/au/legis/sa/consol_act/clca1935262/s19ad.html#street_race

545. *European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport*. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20993/volume-993-A-14533-English.pdf
546. *European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-24&chapter=11&clang=_en
547. *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
548. *Penal Code*. Disponibil: https://www.riigiteataja.ee/en/eli/522012015002/consolide
549. *Protocol on Road Markings, additional to the European Agreement supplementing the Convention on Road Signs and Signals*. Disponibil: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-25&chapter=11&clang=_en
550. *Safety driver in fatal Arizona Uber self-driving car crash charged with homicide*. Disponibil: https://www.reuters.com/article/uber-selfdriving-idUSKBN26708P
551. *Tesla's Autopilot was engaged before fatal Florida crash: NTSB*. Disponibil: https://abcnews.go.com/Politics/teslas-autopilot-engaged-fatal-florida-crash-ntsb/story?id=63107290
552. *The Criminal Law*. Disponibil: https://likumi.lv/ta/en/id/88966-the-criminal-law
553. *The Highway Traffic Act. Manitoba Laws*. Disponibil: https://web2.gov.mb.ca/laws/statutes/ccsm/h060e.php
554. *The Revised Penal Code of the Philippines*. Disponibil: www.officialgazette.gov.ph/1930/12/08/act-no-3815-s-1930/

E. Surse în limba germană

555. *Eisenhardt U. Zwei Autos als Mordwaffe*. Disponibil: https://www.spiegel.de/panorama/justiz/berlin-urteil-gegen-raser-zwei-autos-als-mordwaffe-a-1136549.html
556. *Mayer V. Ist nicht jedes illegale Autorennen ein Mordversuch?* Disponibil: https://www.sueddeutsche.de/panorama/prozess-gegen-raser-ist-nicht-jedes-illegale-autorennen-ein-mordversuch-1.4092707
557. *Mordprozess gegen Berliner Raser geplatzt*. Disponibil: https://www.spiegel.de/panorama/justiz/berlin-mordprozess-gegen-raser-geplatzt-toedliches-autorennen-a-1225299.html
558. *Mordurteil gegen Berliner Raser in Teilen bestätigt*. Disponibil: https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2020-06/bundesgerichtshof-mordurteil-gegen-berliner-raser-bestaetigt

F. Surse în limba portugheză

559. *Cuminale N. Falta de limites e prepotência típica da juventude animam os rachas*. Disponibil: https://veja.abril.com.br/brasil/falta-de-limites-e-prepotencia-tipica-da-juventude-animam-os-rachas/

G. Surse în limba bulgară

560. *Наказателен кодекс*. Disponibil: https://pravatami.bg/zakoni/nakazatelen-kodeks

DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, Postovanu Nicolae, student-doctorand al Școlii Doctorale de Științe Juridice de la Universitatea de Stat din Moldova, declar pe răspundere personală că teza de doctorat este elaborată doar de mine, pe baza efortului personal de cercetare şi redactare. În cadrul lucrării precizez sursa tuturor ideilor, datelor şi formulărilor care nu îmi aparțin, conform normelor de citare a surselor și a respectării legislației privind drepturile de autor. Declar că toate afirmaţiile din lucrare referitoare la datele şi informaţiile analizate, la metodele prin care acestea au fost obţinute şi la sursele din care le-am obţinut sunt adevărate.

Conştientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecinţele în conformitate cu legislaţia în vigoare.

Postovanu Nicolae

15 mai 2021

CV-UL AUTORULUI

Numele şi prenumele: POSTOVANU Nicolae

Cetățenia: Republica Moldova

Studii
2007-2012 – licență în drept, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova
2012-2014 – master în drept, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova
2017-2021 – studii de doctorat, Școala Doctorală de Științe Juridice a Universității de Stat din Moldova, Specialitatea 554.01 – Drept penal și execuțional penal

Domeniile de interes științific: dreptul penal, drepturile omului

Participări la foruri științifice: Conferința științifică internațională ,,Provocări și tendințe științifice contemporane" din 20 august 2018 (Varșovia, Polonia); Conferință științifică internațională ,,Studiile științifice actuale în lumea contemporană", ediția a XL-a, din 26-27 august 2018 (Pereiaslav-Hmelnițchi, Ucraina); Conferință 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); Conferință 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); Conferință 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 ,,Infracțiunea – Răspunderea penală – Pedeapsa. Drept și Criminologie" din 25-26 martie 2021 (Chișinău, Republica Moldova); Conferința internațională „Cercetări științifice actuale în lumea contemporană", ediția a LXXII-a, din 26-27 aprilie 2021 (Pereiaslav, Ucraina).

Lucrări științifice publicate: 22 publicații științifice la tema tezei de doctorat

Cunoașterea limbilor străine
rusa – bine
franceza – elementar

Date de contact
adresa: or. Drochia, str. Meșterul Manole, 9.
telefon: + 373 69716051
e-mail: nicolae.postovanu.1989@mail.ru