

**ASPECTE TEORETICE ȘI PRACTICE PRIVIND APLICAREA RĂSPUNDERII PENALE  
PENTRU UNELE INFRAȚIUNI SĂVÂRȘITE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR  
(art. 264<sup>1</sup>, 266, 269 și 276 CP RM)**

**Vitalie STATI**

*Catedra Drept Penal și Criminologie*

In this study, is performed the analysis of the offences prevented at art.264<sup>1</sup>, 266, 269 and 276 PC RM. With this occasion, the content of these penal norms is rendered throughout alternative postures. This time, is taken into account the stipulations prevented at another Road Traffic Regulation, a new one. Respectively, the following conclusion is required and actuates that the right solution to express adequately the connection between the leave in danger offence and the leave of the car crash place offence is the offences competition and not the solution of the competition between the special and general norms. As well, there are brought important reasoning charging to abate art.266 PC RM. We underlie the idea that the offence, prevented at art.269 PC RM, is a offence possible to perpetrate only in the transportation domain. In the same time, is defined the notion „traffic participant (other than the driver)”, generically naming the subject of the offence prevented at art.269 PC RM. Largely, we identify the penal responsibility application conditions concurring to art.276 PC RM. The achieved results can be efficiently used in the penal law application activity, also in the didactic or scientific activity.

**1. Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare (alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM)**

**Obiectul juridic generic** al infrațiunilor prevăzute la art.264<sup>1</sup> CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

Celelalte semne ale infrațiunii le vom cerceta aparte, pentru fiecare din faptele infrațiunii pe care le prevede art.264<sup>1</sup> CP RM.

În acest plan, **obiectul juridic special** al infrațiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport să conducă în stare de ebrietate. Din acest punct de vedere, potrivit lit.a) pct.14 al Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009, care intră în vigoare la 15.07.2009 (în continuare – RCR) [1], conducătorului de vehicul îi este interzis, printre altele, să conducă vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției.

La rândul său, art.18 din Legea Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.2007 [2], stabilește, printre altele, că, pentru a conduce autovehiculul pe drumurile publice, conducătorul lui trebuie să fie apt din punct de vedere psihofiziologic.

În ce privește **latura obiectivă** a infrațiunii specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, ea se exprimă în *fapta prejudiciabilă* care constă în acțiunea 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 substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Așadar, în esență, fapta prejudiciabilă se exprimă în acțiunea de conducere în condiții ilicite a mijlocului de transport. În cazul infrațiunii analizate, caracterul ilicit al conducerii rezultă din nerespectarea obligației, pe care o are conducătorul mijlocului de transport, de a evita starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau starea de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Înțelesul noțiunii „conducerea mijlocului de transport” l-am elucidat într-o publicație anterioară [3]. *In nuce*, conducerea mijlocului de transport este acea operație tehnică prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit cu scopurile urmărite de ea. Deci, este deplasare a mijlocului de transport, aflarea acestuia în mișcare. Cât timp mijlocul de transport nu a pornit, nu se poate vorbi de o conducere a acestuia. În același timp, distanța parcursă în timpul conducerii este irelevantă pentru existența infrațiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Trebuie să se rețină existența unei activități de conducere,

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

Cerința esențială pentru întregirea faptei prejudiciabile prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, este ca, în timpul conducerii mijlocului de transport, făptuitorul să se afle în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Așadar, nu e suficient ca făptuitorul să fi consumat substanțele nominalizate în alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, nici să se fi aflat sub influența lor. Condiția necesară este ca făptuitorul să fie în stare de ebrietate cu grad avansat (în ipoteza ebrietății produse de băuturi alcoolice) sau în stare de ebrietate (în ipoteza ebrietății produse de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare).

Noțiunile „stare de ebrietate” și „stare de ebrietate cu grad avansat” sunt noțiuni juridice, avându-și suportul normativ chiar în textul legii penale. La concret, în conformitate cu alin.(1) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate” se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Accentuăm că, la interpretarea prevederilor art.264<sup>1</sup> CP RM (ca și a altor norme din legea penală), tocmai această definiție legislativă prezintă prioritate, în comparație cu alte definiții ale noțiunii „stare de ebrietate” din alte surse oficiale, care pot comporta anumite discrepanțe:

– definiția noțiunii „stare de ebrietate” din Ordinul Ministerului Sănătății și Protecției Sociale cu privire la examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, nr.401 din 3.10.2006: stare survenită în urma consumului de alcool și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care au drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului [4];

– definiția noțiunii „stare de ebrietate” din Hotărârea Plenului nr.20/1999: stare survenită atât în urma consumului de alcool, cât și a folosirii drogurilor, substanțelor toxice și a altor substanțe ce provoacă turmentarea, care are drept urmare formarea unei stări psihofuncționale neobișnuite.

Dincolo de aceste discrepanțe (care sunt mai mult de formă), trebuie să recunoaștem că cele două definiții subsidiare ne ajută, pe calea interpretării sistematice, să percepem sensul sintagmei „alte substanțe cu efecte similare” din alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Ajungem la concluzia că această sintagmă se referă la alte substanțe decât alcoolul (băuturi alcoolice), decât substanțele narcotice și substanțele psihotrope [5]. Considerăm că aceste alte substanțe sunt: analoagele substanțelor narcotice sau psihotrope [6]; drogurile (altele decât substanțele narcotice și substanțele psihotrope) [7]; substanțele toxice [8]; substanțele cu efecte puternice [9]. Cu privire la ultimele două categorii de substanțe, se impune precizarea că ele trebuie să poată provoca starea de ebrietate. Pentru că relevant este nu care anume substanțe a consumat făptuitorul (sau i-au fost administrate făptuitorului). Relevant este că substanțele respective i-au provocat starea de ebrietate.

După cum am consemnat mai sus, în ipoteza producerii ebrietății de alcool (băuturi alcoolice), contează nu doar prezența stării de ebrietate. În vederea delimitării ilicitului penal de ilicitul contravențional, are importanță și gradul de ebrietate. Astfel, se aplică răspunderea penală, în baza alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, în cazul conducerii mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate cu grad avansat. Pe de altă parte, se aplică răspunderea contravențională, în baza alin.(1) art.233 din Codul contravențional al Republicii Moldova, adoptat de Parlamentul Republicii Moldova la 24.10.2008 [10], în cazul conducerii vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de Guvern, dacă fapta nu constituie infracțiune.

În mod corespunzător, în alin.(2) și (3) art.134<sup>12</sup> CP RM se formulează definițiile noțiunilor „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim” (care își dovedește semnificația în planul aplicării răspunderii contravenționale) și „stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat” (care își dovedește semnificația în planul aplicării răspunderii penale). *In concreto*, potrivit alin.(2) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate alcoolică cu grad minim” se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,8 g/l și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,4 mg/l. Totodată, conform alin.(3) art.134<sup>12</sup> CP RM, prin „stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat” se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,8 g/l și mai mult și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,4 mg/l și mai mult.

Conjuncția „și” din ambele definiții arată că trebuie să fie întrunite cumulativ condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge și condiția referitoare la concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat. De aceea, se va aplica răspunderea contravențională, și nu răspunderea penală, dacă, de exemplu, concentrația de alcool în sângele făptuitorului constituie 0,9 g/l, însă concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat constituie 0,3 mg/l. Aceeași soluție se impune dacă, de exemplu, concentrația de alcool în sângele făptuitorului constituie 0,7 g/l, iar concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat constituie 0,5 mg/l. Oricare altă interpretare ar fi una extensivă defavorabilă făptuitorului. Deci, ar veni în contradicție cu regula fixată la alin.(2) art.3 CP RM.

Interpretarea pe care o propunem își găsește fundamentare în literatura de specialitate. De exemplu, C.Turianu afirmă: „Cele două stări – starea de îmbibație alcoolică ce depășește limita legală și starea de ebrietate – nu sunt neapărat echivalente. Există cazuri când conducătorul unui autovehicul are alcoolemie în sânge sub 1‰ [11] și totuși prezintă simptomele stării de ebrietate, după cum sunt și cazuri când îmbibația alcoolică este mai mare de 1‰, dar conducătorul nu prezintă simptomele acestei stări” [12]. La fel, M.A. Hotca menționează: „Subiectul activ trebuie să îndeplinească cerința alternativă (sublinierea ne aparține – n.a.) să aibă în sânge, la data efectuării elementului material, o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală (0,8 g/l alcool pur în sânge) sau să se afle, în același moment, în stare de ebrietate...” [13].

Spre deosebire de legea penală română, legea penală autohtonă nu pune pe același nivel noțiunea de concentrație de alcool în sânge și noțiunea de stare de ebrietate. Drept urmare, conform legii penale române, sunt sancționați nu numai conducătorii mijloacelor de transport al căror grad de îmbibație alcoolică în sânge depășește limita legală, dar și cei care au fost la volan în stare de ebrietate, fără însă a se fi putut determina din diverse motive gradul îmbibației alcoolice. În această din urmă situație, probarea ebrietății făptuitorului se face pe baza diagnosticului clinic, adică făcându-se dovada modului de comportare, a atitudinii, a capacității de orientare în timp și spațiu, a memoriei, a siguranței gesturilor mâinii, a stării pupilelor etc.

În legea penală autohtonă, concepția este calitativ diferită. Or, din art.134<sup>12</sup> CP RM se desprinde că doar atunci se poate atesta starea de ebrietate când condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge este secundată de condiția referitoare la concentrația de alcool în aerul expirat. Desigur, pe baza diagnosticului clinic nu se poate stabili cu precizie matematică nici concentrația de alcool în sânge, nici concentrația de alcool în aerul expirat. Considerăm că se justifică abordarea cumulativă a celor două condiții de către legiuitorul autohton, abordare necesară unei mai mari concludențe a vinovăției făptuitorului. O confirmă criticile duse de Gh.Alecu: „Utilizarea aerului expirat pentru determinări cantitative ale alcoolemiei întâmpină dificultăți sub aspect probator datorită mai multor aspecte. Rezultatele obținute prin această metodă de determinare pot să nu fie concludente, deoarece proporția de aer alveolar din aerul expirat este variabilă în funcție de profunzimea expirației (fiind în medie de 2/3) sau de factorii fiziologici individuali ai subiectului testat, iar modificările de ventilație sau temperatură îngreunează, de asemenea, o apreciere corectă... Studii de specialitate [14] au arătat că, deși determinarea electro-chimică a concentrației alcoolului din aerul expirat reprezintă o metodă utilă de determinare a intoxicației alcoolice, rezultatele determinării prezintă o plajă de nesiguranță în jurul valorilor cuprinse între 0,99-1,40%...” [15].

În unele cazuri, în practica judiciară se respectă cerința că doar atunci se poate atesta starea de ebrietate când condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge este secundată de condiția referitoare la concentrația de alcool în aerul expirat. Astfel, într-o speță, *V.B. a fost condamnat conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. În urma examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate a lui V.B., s-a constatat că concentrația de alcool în aerul expirat constituie 3,24 mg/l, iar concentrația de alcool în sânge este de 3,1 g/l* [16]. Într-o altă speță, *P.I. a fost condamnat conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. În urma examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate a lui P.I., s-a constatat că concentrația de alcool în aerul expirat constituie 1,30 mg/l, iar concentrația de alcool în sânge este de 1,4 g/l* [17].

Totuși, există exemple de altă natură, când e nesocotită cerința că trebuie să fie întrunite cumulativ condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge și condiția referitoare la concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat. În acest sens, ne referim la următoarele cazuri: *N.P. a fost condamnat în baza alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM. Starea de ebrietate a lui N.P. a fost confirmată doar prin certificatul medical privind rezultatul analizei probelor biologice pentru alcoolemie, prin care se atestă că concentrația de alcool în sânge era de 1,4 g/l* [18]; *L.B. a fost condamnat în baza alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Starea de ebrietate a acestuia a fost confirmată doar prin raportul de cercetare medico-legală toxicologică, din care rezultă că concentrația de alcool în sânge era de 2,0 g/l* [19].

Și astfel de exemple de aplicare neuniformă a legii penale ar putea continua. De fapt, în mod regretabil, sunt mai multe exemple de această natură, când nu se respectă regula fixată la alin.(2) art.3 CP RM. Mai multe, în comparație cu acele exemple când se respectă cerința că doar atunci se poate atesta starea de ebrietate când condiția privitoare la concentrația de alcool în sânge este secundată de condiția referitoare la concentrația de alcool în aerul expirat.

În altă privință, este necesar a consemna că la alin.(2) art.77 CP RM se prevede: „Dacă circumstanțele menționate la alin.(1) sunt prevăzute la articolele corespunzătoare din Partea Specială a prezentului cod în calitate de semne ale acestor componente de infracțiuni, ele nu pot fi concomitent considerate drept circumstanțe agravante”. În practica de aplicare a legii penale această prevedere nu întotdeauna se respectă. Astfel, într-o speță, *G.I. a fost învinuit de săvârșirea infracțiunii prevăzute la alin.(4) art.264 CP RM. Adică, pentru încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane, săvârșită în stare de ebrietate. De asemenea, i-a fost reținută și circumstanța agravantă specificată la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM* [20].

Bineînțeles, este inadmisibilă o asemenea practică. La alin.(2), (4) și (6) art.264 și la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM starea de ebrietate este un indiciu de esență, indispensabil. De aceea, ar fi cu totul inechitabil ca, în cazul infracțiunilor prevăzute la aceste norme starea de ebrietate să fie luată în considerație și la individualizarea pedepsei. Ar fi o înțelegere eronată a principiului individualizării răspunderii penale și pedepsei penale, fixat la art.7 CP RM. În concluzie, aplicarea răspunderii conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> (sau alin.(2), (4) sau (6) art.264) CP RM exclude invocarea prevederii de la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM.

Finalizând analiza laturii obiective a infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, vom menționa că această infracțiune este una formală. Ea se consideră consumată din momentul efectuării conducerii 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 substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Pentru calificarea acțiunii conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, nu are importanță dacă s-au produs ori nu urmări prejudiciabile. Producerea urmărilor prejudiciabile excede limitele infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. De aceea, necesită calificare suplimentară conform art.149 sau 157 CP RM. Aceasta în cazul în care făptuitorul nu a încălcat nici o regulă de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport. Dacă însă, în condițiile reliefate mai sus, le-a încălcat, i se va aplica răspunderea conform alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM. Bineînțeles, în acest caz, la calificare nu va fi necesară reținerea prevederii de la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM.

**Latura subiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și dorește să conducă mijlocul de transport, aflându-se în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efect similar.

Accentuăm, făptuitorul dorește nu pur și simplu să conducă mijlocul de transport. El dorește să-l conducă, dându-și seama că se află în starea descrisă în dispoziția alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Cineva ar putea întreba: este posibil să nu-și dea seama? Considerăm că da. Este posibil. Cu precădere în cazurile când făptuitorul, din eroare (a sa ori a altor persoane) ori din cauza altor împrejurări, nu și-a dat seama că a consumat o substanță din cele descrise în dispoziția alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Despre o asemenea posibilitate ne vorbește Gh.Alecu: „Din cazuistica bogată amintim intoxicațiile accidentale cu alcoolul, existând în anumite medii industriale, ingerarea în scop terapeutic a unor substanțe volatile de origine medicamentoasă (canforul, unele zaharuri cu funcție alcoolică, neuroleptice etc.), dar și cazul unui participant la stingerea unui incendiu care, acuzat fiind că se află în stare de ebrietate, s-a prezentat la medicul legist care, în urma cercetărilor clinice, a constatat manifestări fiziologice asimilate intoxicației alcoolice, dar care, în urma prelevării de probe biologice, a constatat lipsa alcoolului în sânge și prezența COHb în proporții de 28%” [21].

Considerăm că sunt posibile și alte situații când făptuitorul poate să nu-și dea seama că se află în stare de ebrietate. De exemplu, conform lit.d) art.9 al Legii privind siguranța traficului rutier, se stabilește competența Ministerului Sănătății de a elabora un semn distinctiv, care urmează a fi aplicat pe ambalajul medicamentelor contraindicate conducătorilor de vehicul.

Dar dacă pe medicamentele consumate de făptuitor nu era aplicat un astfel de semn? Nici instrucțiunea pentru administrarea medicamentelor nu conținea informații vizând contraindicațiile corespunzătoare? Poate oare făptuitorul, care nu este expert în domeniu, să determine cu certitudine dacă se află sau nu în stare de ebrietate? Mai ales că această stare poate fi uneori ușor confundată cu stări asemănătoare ebrietății: surmenare; simptomele unor boli; stări posttraumatice etc.

Iată de ce, doar cercetarea în ansamblu a tuturor circumstanțelor ne poate da răspuns la întrebarea dacă făptuitorul a manifestat sau nu intenție directă față de cele săvârșite.

În ce privește **subiectul** infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM, acesta este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În plus, subiectul are calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport [22]. Dar nici aceasta nu e suficient. Dacă facem conexiune cu cele specificate la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, ajungem la concluzia că subiectul infracțiunii specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM este o persoană care deține permis de conducere și nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

## **2. Predarea cu bună-știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264 CP RM (alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM)**

Vom începe analiza infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM cu examinarea **obiectului** acesteia.

În conformitate cu lit.a) alin.(1) pct.126 RCR, persoanele responsabile de exploatarea vehiculelor sunt obligate, printre altele, să nu admită la conducerea vehiculelor persoane care sunt în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea reacției. Reieșind din aceasta, obiectul juridic principal al infracțiunii examinate îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorului sau posesorilor mijloacelor de transport (ori altor asemenea persoane) să predea conducerea mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate.

La rândul său, obiectul juridic secundar al infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

Astfel, se poate vedea că obiectul juridic special al infracțiunii analizate are un caracter complex.

Obiectul material al infracțiunii în cauză îl reprezintă corpul persoanei.

Referitor la **latura obiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM trebuie de menționat că aceasta are următoarea structură:

1) fapta prejudiciabilă care se exprimă în acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport către o altă persoană care se află în stare de ebrietate;

2) urmările prejudiciabile, având un caracter alternativ:

a) vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății;

b) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății;

c) decesul (unei singure persoane sau al mai multor persoane);

3) legătura causală dintre fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile.

În contextul analizei faptei prejudiciabile prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, este utilă reproducerea punctului de vedere aparținând lui A.Saharciuc: „Predarea conducerii mijlocului de transport către o altă persoană, care se află în stare de ebrietate, constă în admiterea voluntară la conducerea mijlocului de transport a unei asemenea persoane. Pentru calificare, nu contează dacă predarea conducerii a avut loc în mijlocul de transport sau în afara acestuia. Nici dacă făptuitorul a continuat sau nu să se afle în mijlocul de transport după predarea conducerii acestuia. Componenta infracțiunii date va lipsi în cazul în care, în urma aplicării violenței sau a amenințării cu violență, persoana este nevoită să predea conducerea mijlocului de transport către o altă persoană care se află în stare de ebrietate” [23].

Așadar, în esență, acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport consistă în eliberarea permisiunii – verbale sau scrise – pentru deplasarea mijlocului de transport. Predarea conducerii mijlocului de transport trebuie să fie voluntară. Deci, făptuitorul să nu se afle sub imperiul constrângerii fizice sau psihice, cauză care, conform art.39 CP RM, înlătură caracterul penal al faptei.

Circumstanțele faptice, în care s-a produs predarea mijlocului de transport, nu influențează calificarea infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM (de exemplu, durata conducerii, locul în care s-a efectuat predarea conducerii, numărul de persoane cărora li s-a predat conducerea etc.). Important este ca predarea conducerii mijlocului de transport să fie realizată în raport cu o persoană care se află în stare de ebrietate. La calificare, nu este relevant care anume substanțe au produs starea de ebrietate a celui cărui i s-a predat conducerea mijlocului de transport. De asemenea, nu contează, în ipoteza stării de ebrietate alcoolică, care este gradul de ebrietate: minim sau avansat. Toate acestea pot fi luate în considerație numai la individualizarea pedepsei.

În altă ordine de idei, amintim că una din modalitățile normative ale faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM este punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite. Ce este „punere

în exploatare”, dacă nu „predare a conducerii”, numai că numită altfel? În același timp, așa cum am demonstrat într-o investigație anterioară, subiect al infracțiunii specificate la art.265 CP RM poate fi și conducătorul sau posesorul mijlocului de transport [24]. Aceste similitudini cu infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, condiționează formularea următoarei întrebări: care variantă de calificare trebuie s-o alegem atunci când are loc predarea conducerii (punerea în exploatare a) mijlocului de transport cu defecte tehnice vădite, de către conducătorul sau posesorul acestui mijloc de transport (ori o altă asemenea persoană), către o altă persoană care se află în stare de ebrietate:

- 1) alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM;
- 2) art.265 CP RM;
- 3) alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM și art.265 CP RM?

Varianta de calificare trebuie selectată în așa fel, încât să nu fie subevaluat sau supraevaluat pericolul social al celor săvârșite. În același timp, trebuie respectată cerința de la alin.(2) art.115 CP RM: în situația calificării infracțiunilor privind concurența normelor penale, este aleasă una din normele concurente care reflectă cel mai exact natura juridică a faptei prejudiciabile.

Astfel, algoritmul pe care îl propunem este următorul: renunțăm la varianta de calificare nr.3. Pentru că ea presupune supraevaluarea pericolului social al celor săvârșite. Când nu există alternativă, optăm pentru subevaluarea pericolului social, în locul supraevaluării acestuia. Întrucât varianta de calificare nr.3 presupune sancționarea de două ori pentru aceeași acțiune (care are doar două denumiri diferite, nu și conținut diferit), precum și respectând principiul *in dubio pro reo*, vom opta pentru una din primele două variante de calificare. Pentru că alegerea uneia din aceste variante implică inevitabil nereșinerea la calificare a unor detalii ale celor săvârșite, acordăm prioritate aceluiași principiu – *in dubio pro reo*. Comparând sancțiunile de la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM și art.265 CP RM (și implicit, pericolul social al faptelor corespunzătoare), se profilează concluzia că mai puțin represivă este sancțiunea de la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Așadar, în final, considerăm că, în situația descrisă mai sus, este indicată varianta de calificare nr.1. Iar circumstanța că mijlocul de transport predat pentru conducere (pus în exploatare) avea defecte tehnice vădite poate conta numai la individualizarea pedepsei. Din argumentele prezentate mai sus, ne dăm seama că, deși nu este perfectă, varianta de calificare recomandată are mai multe plusuri, decât minusuri. Celelalte două variante de calificare sunt mai vulnerabile sub aspectul respectării principiilor și regulilor aplicate la calificarea infracțiunilor.

Schimbând registrul, vom consemna că infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM este o infracțiune materială. Aceasta pentru că presupune obligatoriu producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM. În ipoteza în care fapta prejudiciabilă nu implică producerea unor asemenea urmări, se va aplica răspunderea contravențională, în baza alin.(2) art.233 din Codul contravențional. Nu avem în vedere aici cazul când aceste urmări nu se produc din cauze independente de voința făptuitorului, atestându-se tentativa la infracțiunea specificată la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Nu, pentru că fapta prevăzută la alin.(2) art.233 din Codul contravențional, datorită circumstanțelor în care e comisă, nu poate prin excelență să conducă la urmările prejudiciabile nominalizate la art.264 CP RM. Cel mult, poate conduce la vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății.

La individualizarea pedepsei aplicate pentru infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, se va lua în considerație care anume urmare prejudiciabilă a survenit: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; decesul (unei singure sau al mai multor persoane). În fiecare din cele trei ipoteze, numărul de victime trebuie, de asemenea, luat în considerație la individualizarea pedepsei.

**Latura subiectivă** a infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție față de fapta prejudiciabilă și prin imprudență față de urmările prejudiciabile.

Făptuitorul trebuie să manifeste bună-știință față de fapta prejudiciabilă. Aceasta presupune și condiția specificată în pct.19 al Hotărârii Plenului nr.20/1999: „... faptul aflării în stare de ebrietate a persoanei, căreia i-a fost predată conducerea, era vădit cunoscut de către subiect”. Certitudinea subiectului poate avea ca suport: rezultatul testării alcoolscopice a persoanei căreia i-a fost predată conducerea mijlocului de transport; concluziile examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate; administrarea *ante-factum* de substanțe, care produc ebrietate, persoanei căreia i-a fost predată conducerea mijlocului de transport, chiar de către subiectul infracțiunii etc.

**Subiectul** infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În plus, așa cum rezultă din natura infracțiunii analizate,

subiectul trebuie să aibă o calitate specială. Considerăm că, înainte de toate, este vorba despre calitatea de conducător sau de posesor al mijlocului de transport care e predat pentru conducere unei alte persoane care se află în stare de ebrietate.

În pct.19 al Hotărârii Plenului nr.20/1999, pe lângă conducătorul și posesorul mijlocului de transport, alte persoane sunt numite ca subiecți ai infracțiunii prevăzute la art.177<sup>3</sup> CP RM din 1961 (adică ai infracțiunii reprezentând prototipul istoric al infracțiunii specificate la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM). Considerăm că „alte persoane” este o noțiune care desemnează toate celelalte persoane responsabile de exploatarea mijloacelor de transport, care, în acord cu lit.a) alin.(1) pct.126 RCR sunt obligate să nu admită la conducerea vehiculelor persoane care au consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii. De exemplu, o astfel de obligație este stabilită în pct.3.3.3 al Regulamentului Transporturilor și Comunicațiilor cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri, din 9.12.1999: „Organizația este obligată să asigure controlul stării sănătății șoferilor, de a nu admite pentru conducerea mijloacelor de transport persoanele care se află în stare de ebrietate...” [25]. Bineînțeles, nu organizația (întreprinderea, instituția) trebuie considerată subiect al infracțiunii prevăzute la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM. Nu ne permite aceasta prevederea de la alin.(4) art.21 CP RM. Subiect trebuie considerată persoana fizică din cadrul organizației (întreprinderii, instituției), căreia îi incumbă respectiva obligație.

În legătură cu cele enunțate mai sus, este imperioasă următoarea precizare: într-o publicație anterioară am afirmat că modalitatea normativă de altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației – ca modalitate a faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM – se poate exprima, inclusiv, în admiterea la conducerea mijloacelor de transport a persoanelor care au consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii. Această afirmație și-a pierdut actualitatea din momentul intrării în vigoare, la 3.03.2009, a Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative din 3.02.2009 (prin care, printre altele, Codul penal a fost completat cu art.264<sup>1</sup>). Din acel moment, se aplică doar alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, în cazul în care are loc admiterea la conducerea mijloacelor de transport a persoanelor care au consumat numitele substanțe. În această situație concretă, se poate afirma că alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se prezintă ca o normă specială în raport cu art.265 CP RM.

În fine, complinind caracteristicile subiectului infracțiunii specificate la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, reieșind din prevederile alin.(4) al aceluiași articol, vom menționa că subiectul trebuie să fie o persoană care deține permis de conducere și nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

### **3. Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical (alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM)**

Începând analiza cu examinarea *obiectului* infracțiunii, vom consemna că la lit.b) alin.(3) art.23 al Legii privind siguranța traficului rutier se stabilește că conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație, procedurii de testare a aerului expirat și examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei ori consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare. Pe cale de consecință, se poate afirma că obiectul juridic special al infracțiunii prevăzute la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorilor mijloacelor de transport de a refuza, a se împotrivi sau a se eschiva de la testarea alcoolsopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical.

*Latura obiectivă* a infracțiunii examinate se exprimă în *fapta prejudiciabilă*, concretizată, după caz, în acțiune sau în inacțiune. Fapta prejudiciabilă cunoaște trei modalități normative cu caracter alternativ. În esență, toate cele trei modalități se reduc la respingerea – expresă sau tacită – a efectuării testării alcoolsopice, a examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau a recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen medical. Variază doar nuanțele în care se realizează această respingere: refuzul presupune respingerea expresă; împotrivirea implică respingerea expresă, însoțită de opunerea de rezistență nonviolentă; eschivarea presupune respingerea tacită. În care anume din cele trei modalități s-a realizat fapta prejudiciabilă, poate fi luat în considerație la individualizarea pedepsei.

De exemplu, într-o speță, *B.I. a fost condamnat în baza alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM. În fapt, la 06.07.2009, aproximativ la ora 19.40, aflându-se, în stare de ebrietate, în apropiere de iazul de la Schinoasa, mun. Chișinău, a urcat la volanul automobilului său „KIA Progio”. Cu acesta s-a deplasat către locuința concubinei sale,*

R.C., de pe str. Sihastrului, mun. Chișinău. În acel loc se aflau colaboratorii de poliție R.V., T.V. și B.S., care documentau un incident produs între R.M. și R.V. Observând starea lui B.I, colaboratorii de poliție l-au condus pe acesta la Dispensarul Narcologic, pentru efectuarea examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei. Însă, B.I. a refuzat categoric efectuarea respectivului examen, fapt confirmat prin procesul-verbal de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate [26].

Trebuie de consemnat că oricare din cele trei modalități normative, nominalizate în dispoziția de la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM, pot presupune diverse modalități faptice. Despre unele din ele ne vorbește C.Turianu: tergiversarea prezentării pentru recoltarea probelor biologice, dacă prin aceasta s-a ajuns la expirarea termenului înăuntrul căruia ar fi posibil să se efectueze examenul de laborator; refuzul de a opri la somația organului de poliție; fuga de sub supravegherea organelor de poliție în timpul conducerii spre o unitate medicală în vederea recoltării probelor biologice; invocarea unor împrejurări lipsite de orice temei pentru a justifica neacceptarea efectuării probelor etc. [27].

Este important a se reține că aplicarea răspunderii penale conform alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM este de neconceput în lipsa situației-premisă. Această situație-premisă este specificată în dispoziția de la lit.b) alin.(3) art.23 al Legii privind siguranța traficului rutier: „Conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație (sublinierea ne aparține – n.a.), procedurii de testare a aerului expirat și examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei ori consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare”. Această dispoziție este reprodușă aproape cu fidelitate la lit.j) pct.11 RCR.

Nici o dispoziție normativă nu impune conducătorului mijlocului de transport obligația să se prezinte din proprie inițiativă pentru testarea alcoolscopică, examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau pentru recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical. Aceasta chiar dacă conducătorul mijlocului de transport se află în stare de ebrietate. Fără preexistența solicitării agentului de circulație, nu există, pentru conducătorul mijlocului de transport, obligația de a se supune, din proprie inițiativă, testării alcoolscopice, examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau recoltării probelor biologice în cadrul acestui examen. Deci, în lipsa situației-premisă specificate, nu poate fi concepută nici infracțiunea prevăzută la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM.

Infracțiunea în cauză este o infracțiune formală. Ea se consideră consumată din momentul săvârșirii faptei prejudiciabile, în oricare din modalitățile sale normative. Infracțiunea subzistă chiar dacă, ulterior, pe baza altor probe, s-ar constata că făptuitorul nu se afla în stare de ebrietate în momentul săvârșirii infracțiunii. În alți termeni, nu este obligatoriu ca săvârșirea infracțiunii prevăzute la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM să fie legată de săvârșirea de către aceeași persoană a faptelor specificate la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM sau la alin.(1) art.233 din Codul contravențional.

Din punctul de vedere al *laturii subiective*, infracțiunea specificată la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM se caracterizează prin intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau al inacțiunii sale și dorește să-și exprime refuzul, împotrivirea sau eschivarea de la testarea alcoolscopică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical.

*Subiectul* infracțiunii analizate este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În afară de aceasta, subiectul are o dublă calitate specială:

- 1) este conducător al mijlocului de transport;
- 2) este persoană care deține permis de conducere și care nu este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport.

#### 4. Circumstanțele agravante ale infracțiunilor prevăzute la alin.(1)-(3) art.264<sup>1</sup> CP RM)

În continuare, vom supune cercetării varianta agravată a infracțiunilor prevăzute la alin.(1)-(3) art.264<sup>1</sup> CP RM. În conformitate cu alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, ea presupune săvârșirea acestor infracțiuni de către persoana care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport. În cele ce urmează vor fi examinate pe rând cele două ipoteze ale respectivei variante agravate:

- 1) subiectul nu deține permis de conducere;
- 2) subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport.

Cu privire la *prima ipoteză*, aducem ca exemplu speța următoare: P.M. a fost condamnat în baza alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM. În fapt, la 16.05.2009, aproximativ la ora 19.45, în lipsa unui permis de conducere și



aflându-se în stare de ebrietate, P.M. se deplasa cu automobilul „BMW” pe str. Lenin, or. Comrat. Manifestând neatenție, a părăsit partea carosabilă a drumului, răsturnându-se într-un șanț. I-a fost cerută efectuarea examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei. Însă, a refuzat efectuarea acestuia [28].

Este necesar a menționa că, potrivit alin.(1) art.19 al Legii privind siguranța traficului rutier, dreptul de a conduce un autovehicul se confirmă prin permisul de conducere, în care este indicată categoria și/sau subcategoria lui. Această dispoziție își găsește dezvoltare și precizare în pct.2 al Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1452 din 24.12.2007 (în continuare – Regulamentul nr.1452/2007) [29]. În acord cu aceasta, nu este necesară deținerea unui permis în cazul conducerii unui moped pe drumurile publice. Această precizare nu este atât de importantă în contextul circumstanței agravante prevăzute la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM: oricum, subiect al infracțiunii poate fi numai conducătorul unui mijloc de transport. Iar mopedul nu este, în accepție juridico-penală, un mijloc de transport.

Când spunem, în sensul alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, că subiectul nu deține permis de conducere, avem în vedere oricare din următoarele situații:

1) subiectului îi lipsește în genere permisul de conducere. Se are în vedere inexistența permisului de conducere, nu lipsa temporară, de moment, a acestuia. Să menționăm cu această ocazie că conducerea vehiculului de către o persoană, care nu are asupra sa permisul de conducere, atrage răspunderea contravențională, în baza alin.(1) art.232 din Codul contravențional. În același timp, conducerea vehiculului fără permis de conducere se sancționează potrivit unei alte norme, și anume – alin.(2) art.231 din Codul contravențional. Deci, legiuitorul diferențiază, și pe bună dreptate, cele două ipoteze;

2) subiectul deține permis de conducere, însă unul necorespunzător categoriei/subcategoriei mijlocului de transport pe care îl conducea în momentul săvârșirii infracțiunii;

3) subiectul deține permis de conducere, care este însă cu termenul expirat, sau anulat [30], sau nevalabil din alte cauze [31].

În situația în care făptuitorul deține și/sau folosește un permis de conducere fals, suplimentar urmează a fi tras la răspundere conform lit.c) alin.(2) art.361 CP RM.

Permisul de conducere nu trebuie confundat cu alte documente pe care este obligat să le dețină conducătorul mijlocului de transport: certificatul de înmatriculare (înregistrare) a vehiculului; polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor mijloacelor de transport auto; actele referitoare la natura și masa încărcăturii; certificatul de tractorist etc. Dacă făptuitorul nu deține asemenea documente, nu-i poate fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM.

Totodată, la alin.(2) art.19 al Legii privind siguranța traficului rutier se stabilește: „Pe drumurile publice pot conduce autovehicule numai persoane care posedă permis de conducere de categoria sau subcategoria corespunzătoare autovehiculului ori dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului”. Astfel, făptuitorului nu-i va putea fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, dacă îi lipsește permisul de conducere, dar deține dovada înlocuitoare, cu drept de circulație, a permisului (de exemplu, duplicat al permisului de conducere). În acest caz, ni se poate reproșa că interpretarea pe care o propunem este extensivă. Este adevărat. Însă, nu este o interpretare defavorabilă făptuitorului. Deci, nu se încalcă regula stabilită la alin.(2) art.3 CP RM.

Va fi agravată răspunderea conform alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM chiar dacă făptuitorul promovase examenul pentru obținerea permisului de conducere (însă nu i s-a eliberat încă permisul). Faptul că făptuitorul are pregătirea și aptitudinile necesare urmează a fi luat în considerație la individualizarea pedepsei.

După cum am menționat mai sus, cea de-a doua ipoteză, vizând varianta agravată de la alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, se atestă atunci când subiectul este privat de dreptul de a conduce mijlocul de transport.

Se are în vedere că subiectul se află în perioada în care execută pedeapsa prevăzută de art.65 CP RM sau sancțiunea contravențională prevăzută de art.35 din Codul contravențional. Nu se are în vedere că subiectul nu-și poate exercita dreptul de a conduce mijlocul de transport pentru că, de exemplu, mijlocul de transport i-a fost ridicat, sechestrat, confiscat etc., în baza legii. A fi privat de drept nu este aceeași cu a nu-ți putea exercita acel drept.

Este important să stabilim momentul inițial și momentul final al perioadei în care subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport. După cum se desprinde din alin.(4) art.65 CP RM, termenul pedepsei privative de a exercita o anumită activitate se calculează, după caz, de la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești sau din momentul executării pedepsei principale. Cu diferențele de rigoare, aceleași

principii funcționează în cazul determinării momentului inițial al perioadei de executare a sancțiunii contra-venționale prevăzute la art.35 din Codul contravențional.

Cât privește momentul final al perioadei în care subiectul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport, stingerea executării pedepsei sau sancțiunii contra-venționale respective, în acord cu art.295 și 340 din Codul de executare al Republicii Moldova, adoptat de Parlamentul Republicii Moldova la 24.12.2004 [32], are loc în cazul executării efective și integrale a pedepsei/a sancțiunii contra-venționale. Ori în unul din cazurile specificate la lit.c)-i) alin.(1) art.295 din Codul de executare (cazuri privite prin prisma art.340 din același act legislativ atunci când făptuitorul a avut de executat sancțiunea contra-vențională stabilită la art.35 din Codul contravențional).

Numai cu respectarea acestor limite temporale se poate susține că ne aflăm în prezența unui subiect privat de dreptul de a conduce mijloace de transport. În caz contrar, răspunderea nu va putea fi agravată potrivit alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM.

### 5. Părăsirea locului accidentului rutier (art.266 CP RM)

**Obiectul juridic generic** al infracțiunii specificate la art.266 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

În continuare, ne vom concentra atenția asupra **obiectului juridic special** al infracțiunii specificate la art.266 CP RM. Astfel, infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier este o infracțiune pluriobiectuală. **Obiectul juridic principal** al infracțiunii în cauză îl formează relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier, sub aspectul prohibiției impuse conducătorului mijlocului de transport să părăsească locul accidentului rutier, în cazul în care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă aceasta a provocat urmările indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM.

În ce privește **obiectul juridic secundar** al infracțiunii prevăzute la art.266 CP RM, este utilă reproducerea punctului de vedere aparținând lui S.M. Remizov. Printre procedeele de împotrăvire stabilirii circumstanțelor producerii unui accident rutier, acesta menționează:

- părăsirea locului accidentului rutier;
- introducerea de modificări în ambianța accidentului rutier până la sosirea colaboratorilor organelor de drept;
- efectuarea asupra mijlocului de transport a acțiunilor îndreptate spre introducerea unei informații suplimentare în suporturile materiale de informație sau spre substituirea deplină a informației corespunzătoare (variate înscenări; înlocuirea pieselor deteriorate; distrugerea unor noduri și piese ale mijlocului de transport; arderea mijloacelor de transport etc.), etc. [33]

Pe cale de consecință, putem afirma că infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier aduce atingere în plan secundar relațiilor sociale cu privire la activitatea de constatare imediată și completă a încălcărilor regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, precum și activitatea de identificare a făptuitorului și de stabilire a circumstanțelor concrete în care au fost comise încălcările respective.

Datorită specificului său, infracțiunea analizată nu are nici obiect material, nici victimă.

**Latura obiectivă** a infracțiunii analizate constă în **faptă prejudiciabilă** exprimată în acțiunea de părăsire a locului accidentului rutier.

Întâi de toate, vom examina înțelesul noțiunilor „accident rutier” și „locul accidentului rutier”.

La modul general, definiția noțiunii „accident rutier” o găsim formulată în mai multe acte normative:

- evenimentul produs ca urmare a încălcării regulilor de circulație, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material (art.2 al Legii Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.2007 [34]);

- evenimentul produs ca urmare a încălcării regulilor de circulație, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public, rezultat cu vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori cu cauzarea de pagube materiale (pct.2 al Concepției Sistemului informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.693 din 21.06.2007 [35]);

- evenimentul produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public, rezultat cu vătămarea sănătății,

integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material (pct.7 al Anexei nr.1 la Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, nr.357 din 13.05.2009 (în continuare – RCR) [36]).

Totuși, în sensul art.266 CP RM, noțiunea de accident rutier are un înțeles mai îngust: evenimentul produs ca urmare a încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, în care au fost implicate unul sau mai multe mijloace de transport aflate în circulație, în urma căreia a rezultat vătămarea gravă sau decesul unei ori al mai multor persoane. Această limitare a înțelesului noțiunii „accident rutier” își are cauza în faptul că, așa cum vom vedea *infra*, nu oricare părăsire a locului accidentului rutier implică răspunderea penală în temeiul art.266 CP RM. Și nu oricare accident rutier are conotații penale.

Prin „locul accidentului rutier” vom înțelege segmentul de drum public [37] sau un alt loc în care s-a produs accidentul rutier, în rezultatul circulației mijlocului de transport și al intrării acestuia în coliziune cu persoane, cu alte mijloace de transport, cu alte bunuri mobile sau imobile. Cu alte cuvinte, luând în considerație contextul infracțiunii prevăzute la art.266 CP RM, se are în vedere locul în care încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport provoacă urmările indicate la alin.(3) și (5) art.264 CP RM. Aceasta nu înseamnă că locul accidentului rutier poate în toate cazurile să coincidă în totalitate cu locul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport: încălcarea acestor reguli poate să înceapă înainte de producerea accidentului rutier. De asemenea, locul accidentului rutier poate să nu coincidă cu locul producerii urmărilor prejudiciabile (de exemplu, când decesul victimei survine după trecerea mai multor ore sau zile de la producerea accidentului rutier).

Din acest unghi, se poate susține că prin „părăsirea locului accidentului rutier” se înțelege acțiunea de plecare a făptuitorului de la locul accidentului rutier cu mijlocul de transport al său ori al unei alte persoane, ori plecarea pe jos de la locul respectiv, în pofida interdicției de rigoare din RCR.

Astfel, în conformitate cu pct.12 RCR, conducătorul de vehicul, implicat într-un accident rutier, este obligat, printre altele:

- să oprească imediat vehiculul, semnalizându-l;
- să nu schimbe poziția vehiculului și a obiectelor de pe carosabil provenite ca urmare a accidentului rutier (cu excepția cazurilor prevăzute la lit.c) și d) subpct.1 pct.12 RCR);
- să marcheze locul inițial al vehiculului, obiectelor ce țin de accident și al persoanei traumatizate, dacă se impune schimbarea poziției acestora pentru acordarea primului ajutor, transportarea persoanei traumatizate cu propriul vehicul la unitatea medicală sau pentru eliberarea carosabilului;
- să anunțe despre accident poliția și să rămână pe loc până la sosirea lucrătorilor de poliție.

Din aceste reglementări putem deduce că nu poate fi calificată ca părăsire a locului accidentului rutier:

1) transportarea persoanei traumatizate cu propriul mijloc de transport (în lipsa altor mijloace de transport) la unitatea medicală, în vederea acordării primului ajutor acelei persoane, cu condiția revenirii conducătorului mijlocului de transport la locul accidentului rutier;

2) prezentarea conducătorului mijlocului de transport la unitatea medicală sau la poliție, pentru a comunica producerea accidentului rutier, în cazul în care lipsesc alte posibilități de comunicare, iar conducătorul mijlocului de transport nu are posibilitatea să acorde primul ajutor persoanei traumatizate, nici să o transporte pentru acordarea primului ajutor (cu condiția revenirii conducătorului mijlocului de transport la locul accidentului rutier);

3) prezentarea conducătorului mijlocului de transport la unitatea medicală, pentru a-și salva viața, în ipoteza în care se află în stare de extremă necesitate;

4) plecarea în misiune sau la o intervenție ce nu suferă amânare a conducătorului unui mijloc de transport cu regim prioritar de circulație (de exemplu, al ambulanței, al mijlocului de transport destinat stingerii incendiilor, al celui aparținând poliției etc.), în ipoteza în care se atestă starea de extremă necesitate;

5) plecarea de la locul accidentului rutier cu încuviințarea lucrătorilor de poliție etc.

În altă ordine de idei, pentru calificarea faptei conform art.266 CP RM, este esențială stabilirea **situației-premisă**: încălcarea de către făptuitor a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă această încălcare a provocat urmările indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM.

În acest plan, sunt relevante următoarele exemple din practica judiciară: *prin sentința Judecătorei raionului Drochia din 21.06.2006, D.V. a fost condamnat în baza alin.(4) art.264 și art.266 CP RM. În fapt, la 14.11.2004, conducând, în stare de ebrietate, automobilul „VAZ-21093” pe traseul Drochia-Țarigrad, D.V. a depășit viteza și a manifestat neatenție la traseu. Ca rezultat, l-a tamponat pe M.A., care se deplasa pe*

*contrasens cu bicicleta, și a părăsit locul accidentului rutier. Lui M.A. i-a fost cauzată vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății, periculoasă pentru viață [38]; • prin sentința Judecătorei raionului Căușeni din 21.09.2007, D.V. a fost condamnat în baza lit.a) alin.(3) art.264 CP RM. În fapt, la 16.04.2005, conducând automobilul „Ford-Fiesta” pe str. Ștefan cel Mare din or. Căușeni, încălcând prevederile alin.(1) pct.11, pct.12, 45, alin.(3) pct.122 RCR din 27.07.1999 [39], D.V. i-a tamponat pe I.A., C.D. și H.V. În rezultat, li s-a provocat vătămare gravă a integrității corporale sau a sănătății. După comiterea accidentului rutier, D.V. a părăsit locul accidentului rutier, deplasându-se într-o direcție necunoscută [40]; • prin sentința Judecătorei raionului Dubăsari din 24.06.2008, P.V. a fost condamnat în baza alin.(4) art.264 și art.266 CP RM. În fapt, la 4.05.2008, P.V. conducea, în stare de ebrietate și fără permis de conducere, automobilul „Peugeot-405” pe strada centrală din satul Molovata, raionul Dubăsari. Se deplasa neregular cu o viteză de aproximativ 70 km/oră, ignorând prevederile de la lit.a) alin.(2) pct.10, lit.a) pct.14, alin.(1) pct.39, lit.a),b) alin.(1) pct.45, alin.(2) pct.45, lit.a) pct.46, lit.a) alin.(1) pct.47 RCR din 27.07.1999. Drept urmare, P.V. a ieșit pe partea stângă a carosabilului, tamponându-l pe S.P. Victima a decedat pe loc, iar P.V. a părăsit locul accidentului rutier [41].*

Din cele evocate mai sus rezultă că art.266 CP RM nu poate fi aplicat dacă, înainte de părăsirea locului accidentului rutier:

- 1) făptuitorul nu a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) regulile specificate au fost încălcate, însă nu s-au produs urmările prejudiciabile indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM. Într-o astfel de ipoteză, aplicabil este art.243 „Părăsirea locului în care s-a produs accidentul rutier” din Codul contravențional.

În context, ne raliem opiniei exprimate de A.I. Korobeev: componența de infracțiune de părăsire a locului accidentului rutier nu este o componență de infracțiune absolut de sine stătătoare. În mare parte, ea derivă din componența de infracțiune de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Deci, îndeplinește o funcție de subsecvență (subsidiaritate) față de aceasta din urmă componență de infracțiune [42]. Așadar, art.266 CP RM nu poate fi aplicat de sine stătător. El poate fi aplicat numai dacă, anterior, același făptuitor a săvârșit infracțiunea prevăzută la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM. Bineînțeles, în afară de consecuția temporală a celor două infracțiuni, trebuie să le caracterizeze legătura causală. Sub acest aspect de subsecvență (subsidiaritate), infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier poate fi comparată, în unele cazuri, cu infracțiunea de spălare a banilor (art.243 CP RM) și cu infracțiunea de uzurpare de calități oficiale (art.351 CP RM).

În altă ordine de idei, este necesară stabilirea unor criterii de delimitare dintre infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier de infracțiunile adiacente.

În primul rând, ne interesează delimitarea de infracțiunea de lăsare în primejdie (art.163 CP RM). Ne referim la una din cele două ipoteze relevate în dispoziția art.163 CP RM, când făptuitorul însuși a pus victima într-o situație periculoasă pentru viață și o lasă cu bună-știință fără ajutor.

Este adevărat, că la pct.9 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 e formulată o explicație care vizează ipoteza dată. Totuși, această explicație și-a pierdut în mare parte actualitatea, mai ales datorită faptului că, așa cum am menționat *supra*, în legea penală anterioară nu a fost incriminată fapta de părăsire a locului accidentului rutier. De aceea, într-o versiune reactualizată, explicația respectivă ar trebui redată în felul următor: „Conducătorul mijlocului de transport, care după săvârșirea accidentului rutier a părăsit persoana accidentată în pericol pentru viață, urmează să poarte răspundere conform art.163, alin.(3) sau (5) art.264 și 266 CP RM”.

Așadar, optăm pentru soluția concursului de infracțiuni. Aceasta pentru că părăsirea locului accidentului rutier nu absoarbe lăsarea în primejdie. Cele două infracțiuni își păstrează autonomia una față de cealaltă. Ca să ne convingem de aceasta, este suficient să observăm că, săvârșind cele două infracțiuni, făptuitorul omite să execute două obligații absolut diferite:

1) obligația să acorde primul ajutor (fixată la lit.c) alin.(1) pct.12 RCR) nu este executată în contextul lăsării în primejdie;

2) obligația să anunțe despre accident poliția și să rămână pe loc până la sosirea lucrătorilor de poliție (fixată la lit.g) alin.(1) pct.12 RCR) nu este executată în contextul părăsirii locului accidentului rutier.

Nu s-a luat în considerație că, săvârșind cele două infracțiuni, făptuitorul omite să execute două obligații absolut diferite în următoarea speță din practica judiciară, descrise în astfel de termeni: *după tamponarea pietonului Ș.H., încălcând prevederile alin.(1) pct.12 și ale pct.37 RCR din 27.07.1999, M.I. a părăsit locul accidentului rutier, fără a acorda ajutor persoanei accidentate, fără a întreprinde măsurile necesare de a*

anunța organele de poliție despre accidentul care a avut loc, precum și fără a asigura păstrarea urmelor accidentului. Pentru aceasta, M.I. a fost condamnat conform lit.b) alin.(4) art.264 și art.266 CP RM [43].

Din aceste considerente, nu putem fi de acord că art.266 CP RM ar fi o normă specială în raport cu art.163 CP RM, așa cum ar rezulta din opinia exprimată de V.N. Kudreavțev [44]. Faptul că persoana, care conduce mijlocul de transport, nu va părăsi locul accidentului rutier nu garantează în nici un fel că această persoană va acorda ajutor celui accidentat. Pe de altă parte, în unele cazuri grave se impune ca cel accidentat să fie transportat de urgență, pentru a-i fi acordată asistența medicală calificată (desigur, cu condiția că cel accidentat este transportabil). Astfel că, în unele situații, părăsirea locului accidentului rutier este impusă tocmai de necesitatea de a-i fi acordat victimei ajutorul necesar. Necesari și eficienți, pentru că conducătorul mijlocului de transport poate și trebuie să acorde primul ajutor medical. Dar ar fi incorect să fie obligat să acorde asistență medicală calificată. Și ar fi imoral să fie obligat să asiste la suferințele celui accidentat, atunci când nu poate personal să acorde ajutor.

În concluzie, nu soluția concurenței dintre norma specială și norma generală, dar soluția concursului de infracțiuni este cea care exprimă adecvat gradul de conexiune între lăsarea în primejdie și părăsirea locului accidentului rutier.

În al doilea rând, ne vom pronunța în legătură cu delimitarea infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier de infracțiunea de neacordare de ajutor unui bolnav (art.162 CP RM). De la bun început, trebuie de accentuat că nu poate fi conceput – în raport cu aceeași situație și același faptuitor – concursul dintre infracțiunile prevăzute la art.162 și 266 CP RM. Or, subiectul infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier nu poate fi cel care, în situația corespunzătoare, are obligația să acorde ajutor victimei, sub amenințarea de a fi sancționat conform art.162 CP RM. În această situație, va răspunde, așa cum am specificat mai sus, în baza art.163, 266 (și alin.(3) sau (5) art.264) CP RM.

Atunci care este deosebirea dintre neacordarea de ajutor unui bolnav (art.162 CP RM) și lăsarea în primejdie (art.163 CP RM)? În contextul examinat, deosebirea se referă la calitățile subiectului infracțiunii:

1) se va aplica art.163 CP RM în cazul în care subiectul este cel care pune victima într-o situație periculoasă pentru viață (prin comiterea accidentului rutier), după care o lasă cu bună-știință fără ajutor;

2) 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 situație periculoasă pentru viață.

Ipoteza noastră o confirmă chiar prevederile RCR. Astfel, potrivit lit.a) alin.(2) pct.12 RCR, are obligația să acorde primul ajutor conducătorul de vehicul care a ajuns la locul unde s-a produs un accident rutier, dacă se atestă lipsa serviciilor de intervenție. În opoziție, potrivit lit.c) alin.1 pct.12 RCR, are obligația să acorde primul ajutor conducătorul de vehicul implicat într-un accident rutier.

În alți termeni, art.162 CP RM face trimitere la lit.a) alin.(2) pct.12 RCR. Iar art.163 CP RM (în ipoteza în care faptuitorul însuși a pus victima într-o situație periculoasă pentru viață, după care a lăsat-o cu bună-știință fără ajutor) face trimitere la lit.c) alin.(1) pct.12 RCR.

Încheind analiza laturii obiective a infracțiunii specificate la art.266 CP RM, vom menționa că această infracțiune este una formală. Ea se consideră consumată din momentul părăsirii locului accidentului rutier.

Cineva ar putea întreba: oare nu există posibilitatea ca infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier să fie considerată infracțiune materială? Or, poate fi imaginată situația următoare: faptuitorul încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, provocând vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății (care nu este periculoasă pentru viață). După care părăsește locul accidentului rutier. O altă persoană care conduce un mijloc de transport, fără vinovăție, tamponează mortal persoana accidentată, întinsă pe carosabil. Oare în acest caz decesul victimei nu se află în legătură cauzală cu părăsirea locului accidentului rutier?

Răspunsul este negativ. Dacă faptuitorul a manifestat imprudență față de decesul victimei, această urmare prejudiciabilă se va afla în legătură cauzală cu fapta de lăsare în primejdie. Deci, calificarea se va face conform lit.b) alin.(2) art.163 (și alin.(3) art.264, art.266) CP RM. Infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier nu poate aduce atingere nici vieții persoanei, nici sănătății acesteia. Ea nu poate presupune nici producerea vreunor urmări prejudiciabile. De aceea, în orice situație, își păstrează calitatea de infracțiune formală.

Cât privește urmările prejudiciabile indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM, acestea sunt antecedente (nu subsecvente) în raport cu infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier. Aceste urmări prejudiciabile țin de sistemul de referință al infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM. Nu de cel al infracțiunii prevăzute la art.266 CP RM.

O altă problemă, nelipsită de interes, este dacă trebuie aplicat sau nu art.266 CP RM, atunci când pentru făptuitor este evident că victima este decedată?

Răspunzând la această întrebare, A.I. Ciuceaev susține că nu poate fi aplicată răspunderea pentru infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier, dacă victima decedase instantaneu în momentul producerii accidentului rutier [45]. Nu ne putem alătura acestui punct de vedere. Ne place sau nu, dar temeiul aplicării art.266 CP RM nu are nici o legătură nici cu șansele de viață ale victimei, nici cu faptul dacă acestea i se acordă sau nu ajutor. Dacă decesul victimei s-a produs imediat, ca urmare a accidentului rutier, iar făptuitorul este conștient de aceasta, nu i se va aplica răspunderea conform art.163 CP RM (așa cum rezultă corect din pct.9 al Hotărârii Plenului nr.20/1999). Însă, aceasta nu poate afecta cu nimic oportunitatea aplicării art.266 CP RM. Această concluzie se desprinde atât din configurația obiectului juridic special al infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier, cât și din conținutul obligațiilor pe care nu le respectă subiectul acestei infracțiuni.

**Latura subiectivă** a infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier se caracterizează prin vinovăție exprimată în intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dă seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și dorește să părăsească locul accidentului rutier, deși, anterior, a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, aceasta provocând urmările indicate la alin.(3) și (5) art.264 CP RM.

La individualizarea pedepsei, aplicate pentru infracțiunea specificată la art.266 CP RM, pot fi luate în considerație semnele secundare ale laturii subiective: motivul infracțiunii și scopul infracțiunii.

Astfel, ca  **motive** ale infracțiunii examinate pot fi numite: lașitatea; teama de a fi supus răspunderii; indiferența etc.

Cât privește **scopul** infracțiunii, acesta nu poate consta în: transportarea persoanei accidentate la unitatea medicală; comunicarea la unitatea medicală sau la poliție despre producerea accidentului rutier; salvarea vieții proprii (în prezența stării de extremă necesitate) etc. Scopul urmărit de subiectul infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier îl constituie împiedicarea activității de constatare imediată și completă a încălcărilor regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, precum și a activității de identificare a făptuitorului și de stabilire a circumstanțelor concrete în care au fost comise încălcările respective.

**Subiectul** infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În plus, este o persoană 1) care conduce mijlocul de transport [46] și 2) care anterior a săvârșit infracțiunea prevăzută la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM. Această dublă **calitate specială** presupune că nu este suficient ca subiectul infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier să fie persoană care conduce mijlocul de transport.

Astfel că asupra calității speciale a subiectului infracțiunii examinate nu poate să nu se răsfrângă situația-premisă pe care am stabilit-o cu ocazia analizei laturii obiective a infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier: încălcarea de către făptuitor a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă această încălcare a provocat urmările indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM. În concluzie, nu poate fi subiect al infracțiunii analizate persoana care anterior nu a săvârșit infracțiunea prevăzută la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM.

## 6. Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art.269 CP RM)

**Obiectul juridic generic** al infracțiunii, specificate la art.269 CP RM, îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

**Obiectul juridic special** al infracțiunii în cauză are un caracter complex. La concret, **obiectul juridic principal** îl formează relațiile sociale cu privire la menținerea ordinii și la securitatea circulației de către alți participanți la trafic, decât conducătorii mijloacelor de transport. La rândul său, **obiectul juridic secundar** îl constituie relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei.

Nu putem fi de acord nici cu I.I. Gorelik [47], nici cu S. Proțenko [48], care afirmă că infracțiunea analizată lezează exclusiv relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Dacă această afirmație ar fi validă, atunci infracțiunea de încălcare a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației ar fi fost prevăzută de normele Capitolului II al Părții Speciale a Codului penal al Republicii Moldova. Nu de normele Capitolului XII al Părții Speciale a Codului penal al Republicii Moldova. În realitate, infracțiunea în cauză lezează în plan secundar, nu în mod exclusiv, relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. Or, este o axiomă afirmația că, în cazul unei infracțiuni complexe, obiectul juridic principal (nu obiectul

juridic secundar) este cel care trebuie indispensabil să derive din obiectul juridic generic. În ipoteza infracțiunii specificate la art.269 CP RM, obiectul juridic generic îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea în transport. Deci, este justificat să afirmăm că obiectul juridic principal al acestei infracțiuni îl constituie nu altceva decât relațiile sociale cu privire la menținerea ordinii și la securitatea circulației de către alți participanți la trafic, decât conducătorii mijloacelor de transport.

În alt context, **obiectul material** al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM îl reprezintă corpul persoanei. Tocmai asupra acestuia se proiectează urmările prejudiciabile provocate prin încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației.

**Latura obiectivă** a infracțiunii analizate are următoarea structură:

1) fapta prejudiciabilă care constă în încălcarea, prin acțiune sau inacțiune, a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației;

2) urmările prejudiciabile, și anume:

a) vătămarea medie a integrității corporale sau sănătății;

b) vătămarea gravă a integrității corporale sau sănătății;

c) decesul unei sau al mai multor persoane.

3) legătura cauzală.

Investigând **fapta prejudiciabilă** – primul din semnele laturii obiective – vom menționa că regulile privind menținerea ordinii și securitatea circulației sunt stabilite de:

1) Legea privind siguranța traficului rutier;

2) Regulamentul circulației rutiere;

3) Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1348 din 10.11.2003 [49] etc.

Astfel, numitele reglementări stabilesc următoarele reguli privind menținerea ordinii și securitatea circulației:

1) pentru conducătorii de biciclete, ciclomotoare [50], vehicule cu tracțiune animală și pentru călăreți:

– să circule pe drumul public numai într-un singur rând, menținând în timpul deplasării, în raport cu marginea din dreapta a carosabilului, un interval nu mai mare de 1m, fiind îmbrăcați în vestă de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizantă (alin.(1) pct.109 RCR);

2) pentru conducători de biciclete și ciclomotoare:

– să cedeze trecerea vehiculelor care circulă pe drum, în cazul în care pista pentru bicicliști se intersectează cu drumul public și această intersectare este neregulată (alin.(2) pct.109 RCR);

– să nu circule pe carosabilul drumului, în cazul în care în direcția de deplasare există o pistă pentru bicicliști (lit.a) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu circule neținând cel puțin cu o mână ghidonul, precum și cu picioarele neamplasate pe pedale (lit.b) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu se țină cu mâna de un vehicul în mers (lit.c) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu transporte încărcături care, prin volumul, lungimea sau masa lor, stânenesc conducerea bicicletei (ciclomotorului) sau periclitează circulația altor participanți la trafic (lit.e) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu circule pe trotuare, pe aleile din parcuri și prin grădinile publice (cu excepția copiilor care se deplasează pe biciclete sub supravegherea celor adulți) (lit.f) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu execute manevra de virare la stânga sau de întoarcere pe drumurile care au mai mult de o bandă pe sens (lit.g) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu conducă bicicleta sau ciclomotorul fiind în stare de ebrietate [51] (lit.h) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu conducă vehiculul dacă ghidonul, frâna sau claxonul sunt defectate (lit.i) alin.(4) pct.109 RCR);

– să nu efectueze remorcarea bicicletelor (ciclomotoarelor), precum și remorcarea cu acestea, cu excepția tractării unei remorci compatibile acestor vehicule (lit.k) alin.(4) pct.109 RCR);

3) pentru conducătorii de biciclete:

– să-și utilizeze bicicletele cu catadioptri: în față – de culoare albă (sau far); pe lateral – de culoare portocalie; în spate – roșie (alin.(3) pct.109 RCR);

4) pentru conducătorii de vehicule cu tracțiune animală:

– să-și semnalizeze vehiculul cu catadioptri: în față – de culoare albă; pe lateral – de culoare portocalie; în spate – de culoare roșie, de formă triunghiulară (alin.(1) pct.110 RCR);

– să-și echipeze vehiculul cu pană pentru împiedicarea roții la deplasarea în pantă sau, în cazul opririi pe sectorul de drum cu declivități, pentru imobilizarea acestuia (alin.(2) pct.110 RCR);

- să se afle în vehicul în timpul deplasării, menținând în permanență controlul asupra animalelor (alin.(3) pct.110 RCR);
  - să ducă animalele de frâu, dacă, din diferite motive, este impus să se deplaseze pe jos (alin.(3) pct.110 RCR);
  - să ducă animalele de frâu în timpul intrării pe drumul cu prioritate, în cazul în care vizibilitatea este redusă și/sau câmpul vizual este limitat (alin.(3) pct.110 RCR);
  - să semnalizeze pe lateral cu stegulețe de culoare roșie încărcăturile care depășesc limitele de gabarit ale vehiculului (alin.(3) pct.110 RCR);
  - să nu circule pe drumul modernizat, în cazul în care în direcția de deplasare există un drum rudimentar (lit.a) alin.(4) pct.110 RCR);
  - să nu circule în galop prin localități (lit.b) alin.(4) pct.110 RCR);
  - să nu transporte pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă încărcături ce depășesc limitele de gabarit ale vehiculului (lit.c) alin.(4) pct.110 RCR);
  - să nu lase animalele dezlegate în timpul staționării pe drum (lit.d) alin.(4) pct.110 RCR);
  - să lege în spatele vehiculului, din dreapta, animalele care însoțesc vehiculul cu tracțiune animală (alin.(5) pct.110 RCR);
- 5) pentru persoanele care însoțesc pe drumurile publice animale izolate, de povară, de călărie sau turme, cirezi etc.:
- să mâne pe drumurile publice animalele izolate sau în turmă (cireadă), de regulă, pe timp de zi (alin.(1) pct.111 RCR);
  - să existe un număr suficient de însoțitori, dar nu mai puțin de trei, în cazul în care animalele sunt mânate pentru traversarea drumului public sau prin trecerea la nivel cu calea ferată (alin.(1) pct.111 RCR);
  - să fie conduse de frâu animalele izolate (câte cel mult două la însoțitor) (alin.(1) pct.111 RCR);
  - să fracționeze în grupuri compacte și să separe bine între ele turmele mari, ținând cont de numărul însoțitorilor, astfel încât să se creeze spații suficiente, care ar permite circulația fluentă și în siguranță a celorlalți participanți la trafic (alin.(2) pct.111 RCR);
  - să nu mâne animalele pe drumul cu îmbrăcămintea carosabilului asfaltică sau ciment-beton, în prezența altor căi (alin.(2) pct.111 RCR);
  - să circule împreună cu animalele pe acostamentul din partea stângă a drumului, iar în lipsa acestuia, cât mai aproape de marginea stângă a carosabilului, în întâmpinarea fluxului de vehicule, în cazul în care animalele sunt mânate pe drumul public (alin.(3) pct.111 RCR);
  - să poarte îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, în caz de mânăre a animalelor pe drumul public pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă (alin.(3) pct.111 RCR);
- 6) pentru pietonii cu cărucior manual [53]:
- să nu se deplaseze pe drumul public, în cazul în care încărcătura le face vizibilitatea insuficientă sau chiar imposibilă în direcția de mers (alin.(1) pct.112 RCR);
  - să nu se deplaseze pe carosabilul drumurilor cu circulație intensă (lit.a) alin.(2) pct.112 RCR);
  - să nu se deplaseze pe drumurile neiluminate, pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă (lit.b) alin.(2) pct.112 RCR);
  - să nu abandoneze căruciorul pe carosabil (lit.c) alin.(2) pct.112 RCR);
- 7) pentru pietoni:
- să se deplaseze pe partea dreaptă a trotuarelor, pistelor pentru pietoni sau pe potecile alăturate drumului public, iar în lipsa acestora – pe acostament (alin.(1) pct.113 RCR);
  - să se deplaseze pe piste pentru bicicliști, cu condiția că nu stânjenesc circulația bicicliștilor sau a conducătorilor de ciclomotoare (alin.(1) pct.113 RCR);
  - să se deplaseze pe marginea dreaptă a carosabilului, fără să stânjenească circulația vehiculelor, dând dovadă de prudență sporită, în cazul în care transportă sau duc obiecte voluminoase ori rulează în cărucioare pentru invalizi, în lipsa trotuarelor, pistelor pentru pietoni și acostamentelor (alin.(2) pct.113 RCR);
  - să meargă unul după altul pe marginea dreaptă a carosabilului, în cazul în care sunt împuși, din cauza lipsei trotuarelor și a acostamentelor, să se deplaseze pe carosabilul drumului amenajat cu o bandă de separare (alin.(3) pct.113 RCR);
  - să circule pe acostamentul din partea stângă a drumului, iar în lipsa acestuia, cât mai aproape de marginea stângă a carosabilului, în întâmpinarea fluxului de vehicule, în cazul în care se deplasează în afara localităților (alin.(4) pct.113 RCR);



- să se deplaseze în aceeași direcție cu vehiculele, în cazul în care rulează în cărucioarele pentru invalizi, împing bicicleta, ciclomotorul sau motocicletă (alin.(4) pct.113 RCR);
- să poarte îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, în cazul deplasării pe carosabil sau pe acostament, pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă (alin.(5) pct.113 RCR);
- să traverseze drumul numai pe la trecerile semnalizate, inclusiv pe pasajele denivelate, iar în lipsa acestora la intersecții – pe linia trotuarelor sau acostamentelor (alin.(1) pct.114 RCR);
- să traverseze drumul numai după ce s-au asigurat că nu se apropie nici un vehicul, efectuând trecerea pe traiectorie perpendiculară în raport cu marginea carosabilului, în cazul în care în limitele vizibilității (100-150 m) nu sunt treceri pentru pietoni sau intersecții (alin.(2) pct.114 RCR);
- să nu încetinească mersul sau să se oprească fără motiv, odată angajați în traversare (alin.(3) pct.114 RCR);
- să se conducă de semnele semafoarelor destinate pietonilor, iar în lipsa acestora – de semnele semafoarelor care dirijează circulația vehiculelor sau de semnalele agenților de circulație, la trecerile cu circulație dirijată (alin.(1) pct.115 RCR);
- să iasă pe carosabil numai când vor fi convinși de siguranța traversării, la trecerile cu circulație neregulată (alin.(2) pct.115 RCR);
- să nu se angajeze în traversare:
  - a) nemijlocit prin fața sau spatele unui vehicul de rută oprit în stație ori a altor vehicule oprite sau staționate pe drum;
  - b) pe sectoarele de drum cu câmpul vizual limitat;
  - c) prin spațiul intersecțiilor în afara trecerilor pentru pietoni;
  - d) în cazul în care se apropie un vehicul cu regim prioritar de circulație, care emite semnale luminoase și sonore (alin.(1) pct.116 RCR);
- să nu traverseze căile la nivel de trecere cu calea ferată când semnalul luminos sau poziția barierei interzice trecerea (alin.(2) pct.116 RCR);
- să aștepte vehiculele de rută în stație, pe trotuar, acostament sau, după caz, pe refugiu (alin.(3) pct.116 RCR);
- 8) pentru părinți, educatori sau alte persoane care însoțesc copii:
  - să nu admită ieșirea nesupravegheată a copiilor pe carosabilul drumului (alin.(1) pct.117 RCR);
- 9) pentru persoanele adulte care se deplasează cu copii în vârstă de până la 7 ani:
  - să conducă copiii numai pe partea exterioară a trotuarului, iar în lipsa acestuia – pe partea exterioară a acostamentului (alin.(2) pct.117 RCR);
- 10) pentru persoanele adulte care supraveghează grupurile de copii:
  - să asigure circulația grupurilor de copii pe trotuare și piste pentru pietoni în coloană câte doi, iar în lipsa acestora – pe acostament, dar numai pe timp de zi (alin.(3) pct.117 RCR);
- 11) pentru conducătorii coloanelor:
  - să formeze coloana cu cel mult patru persoane în rând, cu excepția manifestațiilor, defilărilor sau cortegiilor (lit.a) pct.118 RCR);
  - să semnalizeze coloana în flancul stâng, în față și în spate, ziua – cu stegulețe roșii, iar pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă – cu lanterne cu lumini: în față – de culoare albă, în spate – de culoare roșie (lit.b) pct.118 RCR);
  - să fracționeze coloana în grupuri, semnalizându-le respectiv, dacă mărimea acesteia stânjenește depășirea ei de către autovehiculele în mers (lit.c) pct.118 RCR);
- 12) pentru pasageri:
  - să nu sustragă atenția șoferului de la conducerea mijlocului de transport în timpul deplasării;
  - să nu transporte obiecte ascuțite și de tăiat, arme de foc fără huse sau neambalate, substanțe otrăvitoare, explozive, toxice, ușor inflamabile, caustice și rău mirositoare, precum și obiecte care ar putea murdări îmbrăcăminte altor pasageri și salonul mijlocului de transport, bagaje voluminoase, care împiedică trecerea pasagerilor;
  - să nu fumeze și să nu consume băuturi alcoolice, să nu călătorească în stare de ebrietate și cu îmbrăcăminte murdară, care ar putea murdări alți pasageri și banchetele;
  - să nu activeze mecanismele de deschidere și închidere a ușilor, în afara cazurilor de evitare a avariilor și a accidentelor;
  - să nu scoată mâinile și capul prin ferestrele deschise;
  - să nu folosească utilajul de avariere fără necesitate, în afara cazurilor excepționale;

- să nu blocheze, cu bagajele sale, trecerile și accesul spre ușile de intrare și de ieșire ale saloanelor, să nu transporte bagaje în salon și pe banchetele autobuzelor care dispun de secții de bagaje;
- să nu urce, să nu coboare, să nu țină deschise, să nu forțeze ușile autovehiculului în timpul mersului;
- să nu deschidă ușile autovehiculului în cazul opririi sau staționării înainte de a se asigura că nu există nici un pericol;
- să nu arunce din vehicul obiecte (pct.12 al Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje) etc.

În cazul în care se încalcă vreuna din regulile specificate mai sus, apare temeiul aplicării răspunderii penale conform art.269 CP RM.

Bineînțeles, dacă există și **legătura cauzală** dintre fapta prejudiciabilă (concretizată în încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației) și una din urmările indicate la art.264 CP RM. În acest plan, ne raliem opiniei exprimate de I.P. Bakulina, care, referindu-se la ipoteza provocării accidentelor rutiere, susține: încălcarea, comisă pe calea acțiunii, trebuie să se distingă prin activitate din partea făptuitorului și să constituie premisa producerii accidentului rutier; încălcarea, comisă pe calea inacțiunii, trebuie să se găsească în legătură cauzală cu prejudiciul provocat prin accidentul rutier, atestându-se cumulativ următoarele condiții: a) făptuitorul avea obligația să întreprindă, în situația de pericol de producere a accidentului rutier, anumite acțiuni de prevenire a producerii acestuia; b) făptuitorul avea posibilitatea să întreprindă asemenea acțiuni; dacă făptuitorul ar fi întreprins respectivele acțiuni, accidentul rutier ar fi fost evitat [53].

Atragem atenția mai ales asupra ultimei din condițiile prezentate mai sus: nu va putea fi aplicat art.269 CP RM în cazul în care urmările indicate la art.264 CP RM s-ar fi produs oricum, indiferent dacă făptuitorul ar fi respectat sau nu regulile privind menținerea ordinii și securitatea circulației.

În alt context, consemnăm că infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM este o infracțiune materială. Ea se consideră consumată din momentul producerii **urmărilor prejudiciabile** indicate la art.264 CP RM. La individualizarea pedepsei, se va lua în considerație care anume din cele urmări s-a produs. De asemenea, se va lua în considerație numărul victimelor care au suportat urmările.

Se va aplica art.245 CC RM în ipoteza în care încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației nu a provocat și nici nu a putut să provoace urmările indicate la art.264 CP RM.

Cât privește **locul săvârșirii infracțiunii**, suntem de acord cu N.A. Babii că, pentru calificarea infracțiunii, nu contează unde anume a fost săvârșită infracțiunea: în/pe vehicul sau în afara acestuia [54]. Până la urmă, acest detaliu depinde, întâi de toate, de calitatea specială concretă a subiectului infracțiunii.

Privitor la **latura subiectivă** a infracțiunii de încălcare a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației, putem afirma că făptuitorul manifestă **vinovăție** exprimată în intenție sau în imprudență față de fapta prejudiciabilă și numai în imprudență față de urmările prejudiciabile.

În cazul în care făptuitorul manifestă intenție față de urmările prejudiciabile, răspunderea trebuie aplicată pentru infracțiunea intenționată corespunzătoare, luându-se în considerație orientarea intenției făptuitorului. De exemplu, în ipoteza orbirii cu o lumină puternică a conducătorului mijlocului de transport – în scopul provocării accidentului rutier și a decesului acestui conducător al mijlocului de transport și al pasagerilor – vom fi în prezența omorului săvârșit asupra a două sau a mai multor persoane (lit.g) alin.(2) art.145 CP RM).

În altă ordine de idei, dacă conducătorul mijlocului de transport este vinovat de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, este cazul de verificat dacă este vinovat sau nu de încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației un alt participant la trafic. În acest sens, prezintă interes următoarea motivare dintr-o hotărâre judiciară: „*Afirmația inculpatului L.U., că el a fost nevoit să vireze la stânga, deoarece în partea dreaptă erau mașini și că victima este vinovată de accident, contravine prevederilor alin.(1) pct.39, 42, 44 și 45 RCR din 27.07.1999. Potrivit acestora, se stabilește, de exemplu, că, prealabil începerii deplasării, reîncolonării sau altor schimbări ale direcției de mers, conducătorul de vehicul trebuie să se asigure că această manevră va fi în siguranță și că nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic; în cazul în care apar obstacole în limita vizibilității, care pot fi observate de către conducător, el trebuie să oprească vehiculul pentru a nu pune în pericol siguranța traficului. Rezultă că, în nici un caz, inculpatul nu avea dreptul să vireze la stânga și că victima nu putea să prevadă intenția inculpatului de a încălca grav și flagrant prevederile RCR din 27.07.1999*” [55].

Totodată, nu putem exclude ipoteza că un alt participant la trafic poate fi vinovat de încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației. Este foarte posibil ca ambii subiecți să fi comis încălcările corespunzătoare. Pentru care fapt ne alăturăm poziției exprimate de A.Boroi: „În situațiile în care acțiunea sau inacțiunea devine periculoasă prin contribuția a două sau a mai multor persoane, toate aceste persoane

răspund pentru starea de pericol creată și rezultatul produs, iar dacă victima însuși participă la starea de pericol (spre exemplu, o persoană traversează strada fără să se asigure și prin locuri rezervate circulației vehiculelor, fiind ucisă de o mașină), caracterul periculos al situației create se deduce în raport cu toți cei care au contribuit la producerea lui. Nu se produce, în acest din urmă caz, o compensare a culpelor, fiecare din persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru culpa proprie. Cel mult dacă există și o culpă a victimei aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale și la stabilirea despăgubirilor legale” [56].

Așadar, faptul că un alt participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport) apare ca victimă a infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM nu exclude deloc posibilitatea ca această persoană să aibă rolul de subiect al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM. Aceasta în contextul aceluiași accident rutier. Concluzia dată derivă din prevederile pct.4 RCR: „Orice participant la trafic care respectă prezentul Regulament este în drept să conteze pe faptul că și ceilalți participanți la trafic execută cerințele acestuia”.

Încheind analiza infracțiunii specificate la art.269 CP RM, ne vom referi la **subiectul** acesteia. Trebuie să fie o persoană fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În plus, trebuie să aibă o anume **calitate specială**: pasager, pieton sau alt participant la trafic.

Așadar, noțiunea „participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport)” este noțiunea generică ce desemnează subiectul special al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM.

Conform pct.7 RCR, participant la trafic este persoana care ia parte la procesul circulației în calitate de conducător, pieton sau pasager. O definiție similară este formulată în pct.2 al Concepției Sistemului informațional automatizat „Registrul de stat al accidentelor rutiere”. Reieșind din aceste definiții, în cele ce urmează vom identifica înțelesul noțiunii „participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport)”. Considerăm necesară această operație, luând în considerație interpretarea prea îngustă a noțiunii în cauză în pct.24 al Hotărârii Plenului nr.20/1999: bicicliștii; pietonii; pasagerii; conducătorii mopederelor; persoanele care mână vitele; conducătorii transportului cu tracțiune animală.

În consecință, considerăm că prin „participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport)” trebuie să înțelegem:

- 1) conducătorii de biciclete sau ciclomotoare [57];
- 2) conducătorii de vehicule cu tracțiune animală;
- 3) călăreții;
- 4) persoanele care însoțesc pe drumurile publice animale izolate, de povară, de călărie sau turme cirezi etc.;
- 5) pietonii [58];
- 6) părinții, educatorii sau alte persoane care însoțesc copii;
- 7) persoanele adulte care se deplasează cu copii în vârstă de până la 7 ani;
- 8) persoanele adulte care supraveghează grupurile de copii;
- 9) conducătorii coloanelor;
- 10) pasagerii;
- 11) persoanele care împing sau trag cu brațele mijlocul de transport sau un alt vehicul.

## 7. Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor (art.276 CP RM)

**Obiectul juridic generic** al infracțiunii specificate la art.276 CP RM îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea în transport.

**Obiectul juridic special** al infracțiunii specificate la art.276 CP RM îl formează relațiile sociale cu privire la încrederea publică în autenticitatea elementelor de identificare ale autovehiculelor.

**Obiectul imaterial** al infracțiunii prevăzute la art.276 CP RM îl reprezintă seria ori numărul de identificare ale șasiului, caroseriei sau motorului auto.

Nu se are în vedere seria sau numărul de identificare al cadrului. Facem această precizare în contextul reglementării de la lit.b) pct.125 RCR: vehiculul este reținut și adus la parcare specială, pentru a interzice exploatarea acestuia, în cazul în care numărul de identificare al șasiului, caroseriei, cadrului sau al motorului este reimprimat prin poansonare ori acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare.

O altă precizare importantă este că obiectul imaterial al infracțiunii în cauză pot să-l reprezinte elementele de identificare aparținând numai autovehiculelor. Accentuăm aceasta, pentru că, în conformitate cu pct.2 al Regulamentului cu privire la Registrul de stat al transporturilor, Registrul de stat al transporturilor este un

sistem informațional automatizat unic, care cuprinde informația tehnică, economică și juridică despre mijloacele de transport auto și moto, tractoarele, mașinile și mecanismele specializate pentru construirea drumurilor, pentru ameliorări, mașini agricole și mecanisme, remorci pentru ele, navele flotei de capacitate mică, agregatele staționare și mobile având motoare cu ardere internă și unele agregate numerotate, precum și despre posesorii acestora.

Definiția noțiunii „autovehicul” este formulată în pct.7 RCR: „vehiculul autopropulsat, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări, cu excepția ciclomotorului și a vehiculelor pe șine. Troleibuzul este considerat autovehicul”. Observăm astfel că noțiunea „autovehicul” este mai îngustă decât noțiunea „mijloc de transport” (în sensul art.132 CP RM). Nu pot să reprezinte obiectul imaterial al infracțiunii, prevăzute la art.276 CP RM, elementele de identificare ale mijloacelor de transport, care nu sunt autovehicule.

De aceea, în acord cu pct.2 al Regulamentului cu privire la Registrul de stat al transporturilor, aplicând metoda excluderii, ajungem la concluzia că nu pot reprezenta acest obiect imaterial nici elementele de identificare aparținând: 1) remorcilor; 2) navelor flotei de capacitate mică; 3) agregatelor staționare și mobile având motoare cu ardere internă.

Dintr-o altă perspectivă, elementele de identificare ale autovehiculelor urmează a fi deosebite de numărul de înmatriculare al vehiculelor. În doctrina penală se argumentează că un astfel de număr are calitatea de document oficial; confecționarea numărului de înmatriculare a vehiculelor se califică în baza art.361 CP RM [59]. Totodată, este cazul să consemnăm că atribuirea unui număr de înmatriculare fals și conducerea cu bunăștiință a vehiculului cu un astfel de număr se sancționează conform alin.(3) art.230 CC RM.

Sub aspectul *laturii obiective* a infracțiunii prevăzute la art.276 CP RM, menționăm că aceasta include două semne: 1) fapta prejudiciabilă care constă în acțiunea de falsificare; 2) metoda săvârșirii infracțiunii: ștergere, înlocuire sau modificare.

Privitor la *fapta prejudiciabilă* a infracțiunii în cauză, vom consemna că, în opinia lui O. Pop, acțiunea de falsificare poate fi totală sau parțială; acțiunea, prin care se alterează adevărul în cazul infracțiunilor de fals, poate să apară sub forma contrafacerii sau alterării în diferite moduri [60]. În contextul infracțiunii specificate la art.276 CP RM, prin excelență, falsificarea poate fi numai parțială. Despre aceasta ne vorbesc metodele de săvârșire a infracțiunii nominalizate în dispoziția art.276 CP RM. Falsificarea totală a elementelor de identificare a autovehiculelor nu intră sub incidența art.276 CP RM. De fapt, ea ar fi aproape irealizabilă sub aspect tehnic, întrucât ar presupune confecționarea șasiului, caroseriei sau motorului auto având seria sau numărul de identificare fals.

Cât privește *metodele de săvârșire a infracțiunii* de falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor, prin „ștergere” trebuie să înțelegem îndepărtarea mecanică a elementelor de identificare respective. Prin „înlocuire” se are în vedere substituirea segmentului de șasiu, caroserie sau motor auto purtând elementul de identificare autentic cu un alt segment corespunzător, purtând elementul de identificare fals. Prin „modificare” se înțelege îndepărtarea chimică sau de altă natură (cu excepția celei mecanice) a elementelor de identificare ale autovehiculelor.

Bineînțeles, în ipoteza metodelor de ștergere și modificare, îndepărtarea elementelor de identificare ale autovehiculelor trebuie să fie urmată de imprimarea elementelor de identificare false, imprimare operată pe calea poansonării sau pe altă cale. În caz contrar, activitatea infracțională nu va putea fi considerată consumată. Iar cele săvârșite vor trebui calificate în baza art.27 și 276 CP RM.

Dintr-un alt unghi, acțiunea de falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor trebuie deosebită de unele acțiuni asemănătoare. În primul rând, de folosirea cu bunăștiință a unui autovehicul cu seria sau numărul șasiului, caroseriei sau motorului auto fals.

Această acțiune a fost în trecut incriminată la art.277 CP RM. Acest articol a fost abrogat prin Legea Republicii Moldova privind modificarea și completarea unor acte legislative, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 21.12.2007 [61]. La moment, acțiunea, care altădată antrena răspunderea conform art.277 CP RM, poate fi sancționată în baza alin.(1) art.229 din Codul contravențional. Conform acestei norme, se sancționează încălcarea regulilor de înmatriculare sau de înregistrare de stat a vehiculelor.

De asemenea, acțiunea de falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor urmează a fi deosebită de distrugerea unor asemenea elemente de identificare, precum și de înstrăinarea șasiului, caroseriei sau motorului auto purtând elemente de identificare false, ori de înstrăinarea autovehiculului cu șasiu, caroserie sau motor purtând elemente de identificare false. În legislațiile altor state asemenea fapte atrag răspundere penală (de exemplu, conform art.290 din Codul penal al Ucrainei, art.326 din Codul penal al Federației Ruse,

art.381 din Codul penal al Republicii Belarus etc.). În legea penală autohtonă astfel de fapte nu sunt distinct incriminate. Totuși, în prezența unor condiții suplimentare, este posibil ca numitele fapte să reprezinte anumite infracțiuni (de exemplu, infracțiunea de spălare a banilor (art.243 CP RM)).

În alt context, este posibil ca elementul de identificare al autovehiculului, pe care îl falsifică făptuitorul, să nu coincidă cu elementul de identificare respectiv înscris în certificatul de înmatriculare și în alte documente de rigoare. Dar nu excludem posibilitatea ca făptuitorul să falsifice și informația documentară privind elementul de identificare al autovehiculului. În acest caz, vom fi în prezența concursului dintre infracțiunile prevăzute la art.276 și 361 CP RM.

Înceind analiza laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.276 CP RM, vom menționa că această infracțiune este una formală. Ea se consideră consumată din momentul falsificării chiar și a unui singur specimen de serie ori număr de identificare al șasiului, caroseriei sau motorului auto.

**Latura subiectivă** a faptei infracționale examinate se caracterizează prin **vinovăție** exprimată în intenție directă. Aceasta înseamnă că făptuitorul își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sale și a dorit falsificarea seriei, a numărului de identificare al șasiului, caroseriei sau motorului auto, prin ștergere, înlocuire sau modificare.

De cele mai dese ori, **motivul** infracțiunii se exprimă în interes material. **Scopul** infracțiunii poate fi diferit: ascunderea unei alte infracțiuni; înlesnirea săvârșirii unei alte infracțiuni; exploatarea sau înstrăinarea autovehiculului având elemente de identificare false ori a agregatelor autovehiculului, purtând asemenea elemente etc. Particularitățile motivului sau scopului infracțiunii nu influențează asupra calificării infracțiunii, însă trebuie luate în considerație la individualizarea pedepsei.

**Subiectul** infracțiunii de falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani.

În fine, în corespundere cu alin.(2) art.276 CP RM, răspunderea se agravează în cazul în care falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor este comisă:

- de două sau mai multe persoane (lit.b);
- cu folosirea situației de serviciu (lit.c).

În ce privește natura juridică a primei din cele două circumstanțe agravante – atunci când **falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor este săvârșită de două sau mai multe persoane** – considerăm relevantă apelarea la una din publicațiile noastre anterioare [62]. Vom arăta doar că această agravantă funcționează în una din următoarele situații:

- 1) infracțiunea e săvârșită de doi sau mai mulți coautori;
- 2) infracțiunea e săvârșită de o persoană care are semnele subiectului infracțiunii, împreună cu o persoană care nu are astfel de semne;
- 3) infracțiunea e săvârșită de o persoană care are semnele subiectului infracțiunii, prin intermediul unei persoane care nu are astfel de semne.

Or, este neîntemeiată opinia că circumstanța agravantă „de două sau mai multe persoane”, prevăzută de unele norme ale Părții Speciale a Codului penal, se aplică doar în cazurile în care infracțiunea e săvârșită în coautorat. De asemenea, nu există temeiuri a identifica noțiunea „de două sau mai multe persoane” și noțiunea de participație presupunând coautoratul.

Sub un alt aspect, cu referire la prima ipoteză reprodusă mai sus, are dreptate E.Visterniceanu când menționează: „Realizarea infracțiunii nemijlocit de către un singur autor în cadrul participației complexe nu poate fi recunoscută drept coautorat” [63]. Deci, nu poate antrena nici aplicarea prevederii de la lit.b) alin.(2) art.276 CP RM. Într-adevăr, în situația organizării, instigării, complicității la infracțiunea de escrocherie, participanții respectivi contribuie la săvârșirea infracțiunii. Nu o săvârșesc. Aceasta rezultă din dispoziția art.42 CP RM. Iar prevederea de la lit.b) alin.(2) art.276 CP RM cere ca cel puțin două persoane să săvârșescă infracțiunea de escrocherie. Nu una să săvârșescă, iar alta (sau altele) să contribuie la săvârșire.

Falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor se consideră săvârșită de două sau mai multe persoane atât în cazul în care la săvârșirea acestei fapte au participat în comun două sau mai multe persoane fără o înțelegere prealabilă între ele, cât și în cazul în care la săvârșirea respectivei fapte au participat două sau mai multe persoane care s-au înțeles în prealabil despre săvârșirea comună a falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor. Așadar, existența înțelegerii prelabile între coautori nu influențează asupra calificării falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor, săvârșite de două sau mai multe persoane, dar trebuie luată în considerație la individualizarea pedepsei.

În alt context, dacă, în procesul de creare intenționată a condițiilor pentru săvârșirea infracțiunii, din cauze independente de voința făptuitorului, infracțiunea nu-și va produce efectul, atunci fapta lui va fi calificată conform art.26 și 276 CP RM. Dacă acest făptuitor cunoștea că pregătește infracțiunea care va fi săvârșită de două sau mai multe persoane, atunci calificarea acțiunilor lui trebuie făcută conform art.26 și lit.b) alin.(2) art.276 CP RM.

În aceleași condiții, dacă infracțiunea își va produce efectul, contribuția prealabilă a făptuitorului respectiv – catalogată, de exemplu, ca înlăturare de obstacole – urmează a fi calificată în conformitate cu alin.(5) art.42 și lit.b) alin.(2) art.276 CP RM. Adică, drept complicitate la infracțiunea corespunzătoare săvârșită de două sau mai multe persoane (alte două sau mai multe persoane decât complicele).

Referitor la agravanta specificată la lit.c) alin.(2) art.276 CP RM – atunci când **falsificarea elementelor de identificare ale autovehiculelor este săvârșită cu folosirea situației de serviciu** – se are în vedere că subiectul infracțiunii are calitatea specială de persoană cu funcție de răspundere sau de persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală. Falsificând elementele de identificare ale autovehiculelor, asemenea persoane săvârșesc acțiuni sau inacțiuni care decurg din atribuțiile lor de serviciu și care sunt în limitele competenței lor de serviciu. Aplicarea lit.c) alin.(2) art.276 CP RM exclude calificarea suplimentară conform art.327 sau 335 CP RM.

Conform pct.18 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție, „Cu privire la practica judiciară în procesele penale despre sustragerea bunurilor”, nr.23 din 28.06.2004, prin „folosirea situației de serviciu” se înțelege săvârșirea unor acțiuni sau inacțiuni care decurg din atribuțiile de serviciu ale făptuitorului și care sunt în limitele competenței sale de serviciu [64]. Așadar, nu este suficient ca subiectul falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor să aibă calitatea specială de persoană cu funcție de răspundere sau de persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală. Dacă nu există o legătură între folosirea situației de serviciu și infracțiunea de falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor săvârșită, o asemenea persoană nu poate fi trasă la răspundere în baza lit.c) alin.(2) art.276 CP RM. Va răspunde ca și oricare alt subiect al falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor.

În cazul săvârșirii falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor de două sau mai multe persoane, dintre care nu toate sunt persoane care își folosesc situația de serviciu, persoanele care nu își folosesc situația de serviciu vor răspunde în calitate de organizatori, instigatori sau complici la infracțiunea prevăzută la lit.c) alin.(2) art.276 CP RM.

Într-adevăr, în doctrina penală, noțiunea „ficțiunea de autor al infracțiunii” se referă la cazul când la săvârșirea infracțiunii de către subiectul special al acesteia contribuie persoane care nu au calitatea specială a subiectului respectiv [65]. În cazul ficțiunii de autor al falsificării elementelor de identificare ale autovehiculelor, săvârșite cu folosirea situației de serviciu, nu săvârșește această infracțiune cel care nu-și folosește situația de serviciu. Aceasta nu înseamnă că îl vom trage la răspundere în baza alin.(1) art.276 CP RM. Nu, pentru că, deși nu săvârșește, el contribuie la săvârșirea nu a unei oarecare falsificări a elementelor de identificare ale autovehiculelor, dar anume a unei falsificări a elementelor de identificare ale autovehiculelor cu folosirea situației de serviciu. Deci, nu poate fi neglijată cooperarea cu autorul infracțiunii, în baza intenției infracționale care îi unește pe toți participanții la infracțiune. Așadar, în concluzie, „autorul fictiv” va răspunde în baza art.42 și lit.c) alin.(2) art.276 CP RM.

#### Referințe:

1. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93.
2. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
3. *A se vedea*: Stati V. Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice, p.81-90.
4. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.60-63.
5. Conform alin.(1) art.134<sup>1</sup> CP RM, prin „substanță narcotică sau psihotropă” se înțelege substanța de origine naturală sau sintetică și preparatul conținând o astfel de substanță, care provoacă dereglări psihice și dependență fizică la consumul lor abuziv.

Listele acestor substanțe sunt prevăzute de Hotărârea Guvernului privind aprobarea Listei substanțelor narcotice, psihotrope și a plantelor care conțin astfel de substanțe depistate în trafic ilicit, precum și cantitățile acestora, nr.79 din 23.01.2006 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.16-19), cu modificările operate prin Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea modificărilor și completărilor ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului, nr.43 din 26.01.2009 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.19-21).

6. Prin „analog al substanței narcotice sau psihotrope” se înțelege substanța care, conform componenței sale și efectului pe care îl produce, se asimilează cu substanța narcotică sau psihotropă (alin.(2) art.134<sup>1</sup> CP RM).
7. În acord cu art.1 al Legii Republicii Moldova cu privire la circulația substanțelor narcotice și psihotrope și a precursorilor, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 6.05.1999, droguri (altele decât substanțele narcotice și psihotrope) sunt alte substanțe, preparate medicinale sau inhalanți chimici cu efect narcotic sau psihotrop (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.73-77).
8. Lista substanțelor toxice o reprezintă Lista nr.1 din Tabelul nr.5 al Procesului-verbal nr.7 din 1.12.1988 al Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătății (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.16-18).
9. Lista substanțelor cu efecte puternice (cu acțiune drastică) este Lista nr.2 din Tabelul nr.5 al Procesului-verbal nr.7 din 1.12.1988 al Comitetului Permanent de Control asupra Drogurilor din cadrul Ministerului Sănătății (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.16-18).
10. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.3-6.
11. Limita minimă a alcoolemiei, care atrage răspundere penală, reieșea din prevederile Decretului nr.328/1966 privind circulația pe drumurile publice (Buletinul Oficial, 1970, nr.46-47). La moment, în art.79 al Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Monitorul Oficial al României, 2002, nr.958), limita respectivă este de 0,8 g/l alcool pur în sânge, fiind similară cu cea stabilită în alin.(3) art.134<sup>12</sup> CP RM.
12. Turianu C. Infrafracțiunile rutiere. – București: ALL Beck, 2000, p.111.
13. Hotca M.A. Codul penal. Comentarii și explicații. – București: C.H. Beck, 2007, p.978.
14. A se vedea: Beliş V., Gheorghiu V. Valoarea și limitele probatorii ale metodei de măsurare a concentrației alcoolului etilic din aerul expirat cu aparatele „Dräger Alcooltest 7110MKIII” și „Dräger Alcooltest 7410 Plus” // Revista de Medicină Legală, 2000, nr.3, p.247.
15. Alecu Gh. Aspecte de practică judiciară privind infracțiunea deucidere din culpă în cazul accidentelor de trafic rutier // Revista Națională de Drept, 2008, nr.4, p.68-70.
16. Sentința Judecătorei Anenii-Noi din 02.12.2009. Dosarul nr.1-168/09 // <http://ca.justice.md>
17. Sentința Judecătorei Anenii-Noi din 05.02.2010. Dosarul nr.1-27/10 // <http://ca.justice.md>
18. Sentința Judecătorei Anenii-Noi din 04.12.2009. Dosarul nr.1-216/09 // <http://ca.justice.md>
19. Sentința Judecătorei Fălești din 13.10.2009. Dosarul nr.1-143/09 // <http://ca.justice.md>
20. Rechizitoriul din 27.11.2008. Procuratura raionului Cahul. Dosarul nr.2008150655.
21. Alecu Gh. Op. cit., p.68-70.
22. Mai multe despre această calitate. A se vedea în: V.Stati. Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice, p.81-90.
23. Сахарчук А. Деяния, связанные с управлением транспортным средством лицом в состоянии опьянения (ст.317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь) // Судовы веснік, 2007, №1, с.61-63.
24. A se vedea în acest sens: V.Stati. Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art.265 CP RM): analiza elementelor constitutive, p.63-72.
25. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46-49.
26. Sentința Judecătorei Grigoriopol din 02.10.2009. Dosarul nr. 1-712/09 // <http://ca.justice.md>
27. Turianu C. Op. cit., p.177-178.
28. Decizia Colegiului penal al Curții de Apel Comrat din 01.10.2009. Dosarul nr. 1r-20/09 // <http://ca.justice.md>
29. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.8-10.
30. Conform pct.29 al Regulamentului nr.1452/2007, în cazul în care se constată că, la examenul de obținere a permisului de conducere, o persoană a obținut calificativul „admis” prin încălcarea dispozițiilor legale sau prin mijloace frauduloase, permisul de conducere se anulează în modul stabilit de legislația în vigoare.
31. De exemplu, potrivit pct.14 al Regulamentului nr.1452/2007, valabilitatea pe teritoriul Republicii Moldova a permiselor de conducere obținute în alte state nu este recunoscută, dacă titularul nu corespunde cerințelor de vârstă stabilite la pct.13 al numitului Regulament.
32. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.34-35.
33. Ремизов С.М. Противодействие расследованию дорожно-транспортных преступлений и криминалистические методы его преодоления: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Москва, 2009, p.12.
34. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
35. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.90-93.
36. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93.
37. Conform pct.7 RCR, prin „drum public” se înțelege orice cale de comunicare terestră, inclusiv construcțiile artificiale și drumurile rudimentare, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat; pe lângă carosabile, elemente ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, șanțurile și decorurile.
38. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție nr.1ra-700/2007 din 16.12.2007 // Moldlex

39. Se are în vedere Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.713 din 27.07.1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.83-86).
40. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție nr.1ra-309/2009 din 7.04.2009 // [www.csj.md](http://www.csj.md)
41. Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție nr.1re-511/2009 din 12.05.2009 // [www.csj.md](http://www.csj.md)
42. Коробеев А.И. Транспортные преступления. - Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, с.143.
43. Decizia Colegiului penal al Curții Supreme de Justiție din 20.01.2010. Dosarul nr.1a-147/10 // [www.csj.md](http://www.csj.md)
44. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / Под ред. А.В. Наумова. - Москва: Юристъ, 1997, с.652.
45. Российское уголовное право. Особенная часть. - Москва, 1997, с.339.
46. Mai multe despre această calitate specială a subiectului, a se vedea în: Stati V. Infrațiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice // Revista Institutului Național al Justiției, 2008, nr.1-2, p.81-90.
47. Горелик И.И. Квалификация преступлений, опасных для жизни и здоровья. - Минск, 1973, с.61-62.
48. Проценко С. Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления // [http://sovbezkrb.ru/materialj/mnenie\\_spec/bezopas/mnenie\\_bezopas\\_56.htm](http://sovbezkrb.ru/materialj/mnenie_spec/bezopas/mnenie_bezopas_56.htm)
49. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.229-233.
50. Conform pct.7 RCR, ciclomotor este vehiculul cu două sau cu trei roți, dotat cu motor cu ardere internă sau electric; capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm<sup>3</sup>, puterea motorului, afișată a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4 kW, iar viteza constructivă a acestuia nu depășește 45 km/h.
51. De menționat, că, de una singură, conducerea bicicletei sau a ciclomotorului în stare de ebrietate redusă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de Guvern (care nu implică provocarea urmărilor prevăzute la art.264 CP RM), se sancționează conform alin.(3) art.233 din Codul contravențional. În aceleași condiții, nu se aplică nici răspunderea contravențională, nici cea penală, dacă ebrietatea e produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare.
52. Reieșind din definiția noțiunii „pieton” din pct.7 RCR, prin „pieton cu cărucior manual” nu se are în vedere persoana care se deplasează în căruciorul pentru invalizi fără motor, nici persoana care duse căruciorul pentru copii, nici persoana care duce căruciorul pentru invalizi.
53. Бакулина И.П. Установление причинно-следственной связи при квалификации административных правонарушений в области дорожного движения: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. - Тюмень, 2005, с.8.
54. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь / Под ред. А.В. Баркова, В.М. Хомича. - Минск: ГИУСТ БГУ, 2007, с.707.
55. Decizia Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 22.09.2009. Dosarul nr. 1a-901/09 // <http://ca.justice.md>
56. Boroș, A. Infrațiuni contra vieții. București: ALL Beck, 1999, p.192.
57. În context prezintă relevanță spețele următoare: C.V. a fost învinuit de săvârșirea infrațiunii prevăzute la art.269 CP RM. În fapt, la 28.08.2006, conducând scuterul de model „Cagiva” pe str.Gh. Asachi din mun.Chișinău, acesta a ignorat cerințele lit.a), b), d) alin.1 și alin.2 pct.45 RCR din 27.07.1999, n-a manifestat prudență sporită în conducerea scuterului, a pierdut echilibrul, ceea ce a condus la căderea lui și răsturnarea scuterului. Scuterul a ieșit pe trotuar, unde s-a produs tamponarea lui B.I. Acestuia i-a fost cauzată vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății.  
*A se vedea:* Decizia Colegiului penal lărgit al Curții Supreme de Justiție nr.1ra-1009/2008 din 4.11.2008 // [www.csj.md](http://www.csj.md)  
La 09.04.2007, aproximativ la ora 19.15, T.M. conducea bicicleta pe strada centrală a satului Șofrâncani, raionul Edineț. Încălcând prevederile pct.17 și lit.a),b) alin.1 pct.45 RCR din 27.07.1999, a tamponat-o pe pietona N.N. În urma impactului, aceasta a suferit o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății.  
*A se vedea:* Decizia Colegiului penal al Curții de Apel Bălți din 10.02.2010. Dosarul nr.1a-87/10 // <http://ca.justice.md>
58. În conformitate cu pct.7 RCR, prin „pieton” se are în vedere persoana care se află pe drum în afara vehiculului și care nu efectuează lucrări; pietoni se consideră și persoanele care se deplasează în cărucioare pentru invalizi fără motor, cei care duc bicicleta, ciclomotorul, motocicletă, săniuța, un cărucior manual, cărucioare pentru copii sau invalizi.
59. Реšetnicov A. Характеристика понятия документ. Конотации юридико-пенале // Revista Națională de Drept, 2008, nr.1, p.37-41.
60. Pop O. Falsul material în înscrisuri oficiale și falsul intelectual. - Timișoara: Mirton, 2003, p.4.
61. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.28-29.
62. Brînză S., Stati V. Săvârșirea infrațiunii de două sau mai multe persoane ca presupusă formă a participației penale: demitizarea unei concepții compromise // Revista Națională de Drept, 2008, nr.4, p.2-17.
63. Visterniceanu E. Tălăria săvârșită de două sau mai multe persoane // Analele Științifice ale USM. Seria „Științe socioumanistice”. Vol.I. - Chișinău, 2005, p.428-431.
64. Buletinul Curții Supreme de Justiție, 2004, nr.8, p.5-11.
65. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. - Москва: ЮрИнфоР, 2001, с.212.