

Sugestii pe marginea hotărîrilor Plenului Curții Supreme de Justiție



Vitalie STATI
doctor în drept,
conferențiar universitar
formator INJ

INFRAȚIUNEA DE PUNERE ÎN EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT CU DEFECTE TEHNICE VĂDITE (ART.265 CP RM): ANALIZA ELEMENTELOR CONSTITUTIVE

The article represents an analysis of the integrant elements of the offence of putting into service the transport means with obvious technical hitches (art.265 of the Criminal Code of the Republic of Moldova). The features of the object of the above-mentioned offence are examined: the generic juridical object is formed by the social relations regarding the security in the transport; the special juridical object has a complex nature; the person's body forms the material object of the offence. The objective side of the offence has the following structure: the prejudicial deed that might be represented by three modalities with alternative character; the prejudicial consequences that has an alternative character; and the causative link between the prejudicial deed and the prejudicial consequences. As a result of a thorough analysis of various definitions, the author has the following remarks: the idea that the serious violation of the working regime of the drivers is an example of another serious violation of the rules of exploiting the transport means can not be accepted; a sufficient demarcation between the serious violation and the violation devoid of severity of the rules of exploiting the transport means is not made; and others. The violations specified in the Road Traffic Regulation and that according to author's opinion should not be subject to the notion „other serious violation of the rules of exploiting the transport means, that ensures the traffic security” are listed. The subjective side and the subject of the offence provided by art.265 of The Criminal Code of Republic of Moldova are also examined. The enterprise from the auto transport system can not be the subject of the discussed offence.

O parte din accidentele rutiere au loc din cauza încălcării grave a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației, fie din cauza că nu se respectă regimul de lucru al șoferilor ori al mecanizatorilor. Reflectînd această realitate evidentă în art.265 CP RM, legiuitorul a instituit o dispoziție menită să contribuie la prevenirea accidentelor rutiere. La concret, la art.265 CP RM e stabilită răspunderea pentru punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite sau pentru altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a acestora ce asigură securitatea circulației, săvîrșită de către o persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport, precum și răspunderea pentru încălcarea de către o persoană cu funcție de răspundere

ori de către o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor, dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264 CP RM.

Începem analiza noastră cu examinarea trăsăturilor **obiectului** infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM.

Astfel, *obiectul juridic generic* al acestei infracțiuni îl formează relațiile sociale cu privire la securitatea în transport. Cît privește *obiectul juridic special*, acesta are un caracter complex: *obiectul juridic principal* îl constituie relațiile sociale cu privire la buna desfășurare a exploatarei mijloacelor de transport și a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor; *obiectul juridic secundar* îl constituie relațiile sociale cu privire la sănătatea sau viața persoanei. *Obiectul material* al infracțiunii examinate îl reprezintă corpul persoanei.

Privitor la următorul element constitutiv al infracțiunii – **latura obiectivă** – trebuie de menționat că aceasta are următoarea structură:

- 1) fapta prejudiciabilă care poate fi săvîrșită în următoarele trei modalități cu caracter alternativ:
 - a) acțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite;
 - b) acțiunea exprimată într-o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației;
 - c) acțiunea de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor;
- 2) urmările prejudiciabile, avînd 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.

Analiza conținutului laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM o vom începe cu examinarea celor trei modalități alternative ale faptei prejudiciabile.

Astfel, prima din respectivele modalități se exprimă în acțiunea sau în inacțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite.

În Codul penal din 1961, art.178 este corespondentul art.265 CP RM. Numai că în art.178 CP RM din 1961 această modalitate era redată prin noțiunea „darea în exploatare a unor mijloace de transport vădit defectate din punct de vedere tehnic”, nu prin noțiunea „punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice

vădite”. Am făcut această digresiune, pentru că la pct.22 al Hotărârii Plenului Curții Supreme de Justiție „Despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației în cadrul examinării cauzelor penale referitor la încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport”, nr.20 din 8.07.1999 (în continuare – Hotărârea Plenului nr.20/1999)¹, este formulată definiția noțiunii „darea în exploatare a unor mijloace de transport vădit defectate din punct de vedere tehnic”: „ordinul sau permisiunea pentru plecarea pe rută a mijlocului de transport cu asemenea defecte tehnice care sînt interzise pentru exploatarea tehnică a mijloacelor de transport și care pot conduce la urmări periculoase, în special, în sistemele de transmisie, direcție, frînare, rulare, lumini și semnalizare, uzare a protectoarelor roților și altele”.

Avînd ca suport această definiție, prin „punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” urmează să înțelegem acțiunea care:

- 1) constă în emiterea unui ordin sau în eliberarea permisiunii pentru deplasarea mijlocului de transport;
- 2) presupune ca premisă prezența unor defecte tehnice vădite la mijlocul de transport, astfel încît se creează pericolul producerii urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM;
- 3) presupune că defectele tehnice vădite se referă, în special, la sistemele de transmitere, sistemele de direcție, sistemele de frînare ale mijlocului de transport pus în exploatare, la dispozitivele de iluminare, la dispozitivele de semnalizare luminoasă și sonoră, ori că acestea constau, în special, în uzarea anvelopelor unui asemenea mijloc de transport etc.

În opinia lui V.V. Timoșcenko², punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite poate fi săvîrșită nu doar pe calea acțiunii, dar și pe calea inacțiunii. De aceeași părere este și A.I. Korobeev.³

În ce ne privește, considerăm că inacțiunea (de exemplu, neîntreprinderea măsurilor pentru a nu admite circulația mijlocului de transport cu defecte tehnice vădite) nu poate evolua ca formă de săvîrșire a punerii în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite. Legiuitorul este foarte explicit și folosește în dispoziția art.265 CP RM formula „dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264”. De unde reiese că interpretarea extensivă, defavorabilă, în sensul că infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM poate fi săvîrșită pe calea inacțiunii, ar fi o încălcare a principiului legalității (art.3 CP RM). Astfel, considerăm că nu art.265 CP RM, dar alte articole (de exemplu, art.149, 157 sau 329 CP RM) urmează a fi aplicate în cazul neîntreprinderii de către persoana responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport a măsurilor pentru a nu admite circulația mijloacelor de

transport cu defecte tehnice vădite, dacă această inacțiune a provocat urmările prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM.

O asemenea stare de lucruri necesită intervenția legiuitorului. În acest plan, recomandăm ca în dispoziția art.265 CP RM specificarea „dacă aceste acțiuni au provocat urmările indicate la art.264” să fie substituită cu „dacă aceste încălcări au provocat urmările indicate la art.264”. Doar în eventualitatea implementării acestei recomandări vom putea afirma că infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM poate fi săvîrșită și pe calea inacțiunii.

În acest context, menționăm că, în opinia lui V.V. Timoșcenko, actul ce permite punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite poate fi făcut în formă scrisă, dar permisiunea poate fi și verbală.⁴ Într-adevăr, de la caz la caz, forma acțiunii specificate este scrisă sau verbală. În unele cazuri, permisiunea privind punerea în exploatare a mijloacelor de transport cere exclusiv forma scrisă: conform pct.43 al Regulamentului Ministerului Transportului și Comunicațiilor al Republicii Moldova cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri, din 9.12.1999, persoanele cu funcție de răspundere ale întreprinderii, responsabile de starea tehnică a mijloacelor de transport, sînt obligate să facă înscrieri în foile de parcurs sau în alte documente despre starea tehnică a unităților de transport⁵; potrivit pct.19 al Regulilor de testare tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora (Anexa nr.3 la Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora, nr.1047 din 8.11.1999), în cazul vehiculelor care corespund normelor prescise, expertul aplică un ecuson special de modelul stabilit, însoțit de raportul de certificare tehnică a vehiculului, ce confirmă executarea testării tehnice, semnat și ștamplat de inspectorul auto de stat⁶ etc.

Mai sus am menționat că modalitatea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite presupune ca premisă prezența la mijlocul de transport a unor defecte tehnice vădite susceptibile să creeze pericolul producerii urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM.

În opinia lui A.I. Korobeev, pe care o sprijinim, mijlocul de transport cu defecte tehnice este acel mijloc de transport a cărui folosire după destinație creează un real pericol pentru securitatea circulației.⁷ În sensul dispoziției art.265 CP RM, noțiunea „mijloc de transport” are înțelesul pe care îl cunoaștem din art.132 CP RM: „Prin „mijloace de transport” se înțeleg toate

tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și troleibuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanic”.

Cum se ajunge la situația că în exploatare sînt puse mijloace de transport cu defecte tehnice vădite? Răspunsul este următorul: anterior punerii în exploatare a acestor mijloace de transport, o persoană (care nu neapărat este subiectul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM) nu îndeplinește sau îndeplinește necorespunzător atribuțiile de verificare tehnică a mijloacelor de transport.

Cu alte cuvinte, această omisiune a îndeplinirii sau îndeplinirea defectuoasă a atribuțiilor numite reprezintă cauza. Efectul este punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite.

Prin „omisiunea îndeplinirii atribuțiilor de verificare tehnică a mijloacelor de transport” se are în vedere neefectuarea operației de verificare tehnică, deși acea operație făcea parte din atribuțiile de serviciu ale persoanei corespunzătoare și trebuia îndeplinită, sau neefectuarea acesteia în pofida faptului că persoana a fost sesizată asupra existenței unor defecțiuni. Prin „îndeplinirea defectuoasă a atribuțiilor de verificare tehnică a mijloacelor de transport” se înțelege îndeplinirea necorespunzătoare a acestor atribuții. În opinia justă a lui C.Turianu, în asemenea cazuri, defectuositatea poate privi conținutul, forma, momentul executării, condițiile de efectuare etc.; ea se poate datora fie lipsei de pricepere și a cunoștințelor tehnice necesare, fie superficialității persoanei, care, deși are o pregătire suficientă, se comportă cu bună-știință în mod necorespunzător în îndeplinirea îndatoririlor sale.⁸

În contextul analizat, nu omisiunea îndeplinirii sau îndeplinirea defectuoasă a atribuțiilor de verificare tehnică a mijloacelor de transport atrage răspunderea conform art.265 CP RM, dar însăși punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite, care este cauza producerii urmărilor prejudiciabile specificate în art.265 CP RM.

În pct.(10) art.27 al Legii Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.2007, se stabilește că nomenclatorul defectelor tehnice ale mijloacelor de transport și condițiile în care se interzice circulația lor pe drumurile publice sînt prevăzute în normele circulației rutiere.⁹ În principal, se au în vedere normele cuprinse în Capitolul XVIII „Condițiile tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor” din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova, nr.713 din 27.07.1999 (în continuare – Regulamentul circulației rutiere).¹⁰

Astfel, în conformitate cu pct.122 al Regulamentului circulației rutiere, este interzisă exploatarea vehiculelor

în cazurile în care sînt devieri de la normativele tehnice:

- (1) sistemele de frînare:
 - a) este modificată construcția sistemului de frînare, ansamblurile sau piesele nu corespund modelului vehiculului dat și exigențelor întreprinderii producătoare;
 - b) pe parcursul probelor rutiere, nu se respectă normele de eficacitate a frînelor de serviciu;
 - c) nu se asigură etanșeitatea transmisiei hidraulice a frînei;
 - d) nu se asigură etanșeitatea transmisiei pneumatice sau pneumohidraulice a frînei și, ca urmare, scade presiunea aerului mai mult de 0,05 MPa (0,5 kgf/cm²) în decurs de 15 minute, în cazul în care motorul nu funcționează și frînele sînt acționate;
 - e) nu funcționează manometrul sistemului de frînare, pneumatic sau pneumohidraulic;
 - f) frîna de staționare nu asigură imobilizarea vehiculului în sarcină totală pe o declivitate de cel puțin 16%;
 - g) mecanismul de blocare (clichetul) nu fixează maneta frînei de staționare în poziție de lucru;
- (2) sistemul de direcție:
 - a) jocul sumar în sistemul de direcție depășește limitele normative;
 - b) sînt jocuri reciproce pronunțate ale pieselor și ansamblurilor sistemului de direcție sau jocul acestora în raport cu șasiul, caroseria sau cadrul vehiculului, piulițele de fixare a pieselor nu sînt asigurate cu șplinturi, precum și unele piese nu sînt bine fixate;
 - c) este deteriorat sau lipsește servomecanismul sistemului de direcție, prevăzut prin construcție, sau amortizorul ghidonului la motociclete;
 - d) piesele sistemului de direcție au uzuri, deformații pronunțate și alte defecte, piesele sau lichidul de lucru nu sînt destinate modelului dat ori nu corespund exigențelor prevăzute prin construcție;
- (3) dispozitivele de iluminare, semnalizare luminoasă și sonoră:
 - a) numărul, tipul, culoarea și regimul de funcționare sau asamblarea dispozitivelor de iluminare exterioară sînt altele decît cele prevăzute prin construcție;
 - b) sînt dereglate farurile;
 - c) nu funcționează dispozitivele de iluminare și semnalizare luminoasă a autovehiculului;
 - d) lipsesc difuzoarele dispozitivelor de iluminare și semnalizare luminoasă sau difuzoarele și lămpile nu corespund modelului prevăzut prin construcție;

- e) avertizorul sonor (claxonul) este deteriorat sau lipsește;
- (4) dispozitivele de ștergere și de spălare a parbrizului:
 - a) nu funcționează dispozitivul de ștergere;
 - b) nu funcționează dispozitivul de spălare prevăzut prin construcția vehiculului;
- (5) roțile și anvelopele:
 - a) înălțimea reziduală a profilului benzii de rulare a anvelopelor autoturismului este mai mică de 1,6 mm, a autobuzelor – de 2,0 mm, a autocamionelor – de 1,0 mm, a motocicletelor și mopederelor – de 0,8 mm;
 - b) anvelopele au deteriorări (tăieturi sau rupturi) ale cordului, exfolierea carcasei, a benzii de rulare sau a flancurilor;
 - c) anvelopele prin dimensiunile sau sarcina admisibilă nu corespund modelului vehiculului;
 - d) anvelopele aceleiași axe a autovehiculului au structura carcasei radială și diagonală sau modelele profilului benzilor de rulare sînt diferite;
 - e) la roțile osiei din față a autobuzului și autoturismului sînt montate anvelope cu profilul benzii rulante reșapat;
 - f) lipsește prizonul (bulonul, piulița) de fixare a roții, discul sau janta are fisurări etc.

Dacă există asemenea defecte tehnice, persoana abilitată nu are dreptul să pună în exploatare mijlocul de transport respectiv. În caz contrar (în eventualitatea că vor surveni urmările prejudiciabile corespunzătoare), va exista temeiul tragerii ei la răspundere penală conform art.265 CP RM.

Supra, am consemnat că cea de-a doua modalitate alternativă a faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM constă în acțiunea exprimată într-o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport (alta decît punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite) ce asigură securitatea circulației.

Așadar, modalitatea analizată trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- 1) să se exprime într-o încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) încălcarea să fie gravă;
- 3) încălcarea să nu se exprime în punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite;
- 4) regulile de exploatare a mijloacelor de transport, grav încălcate, trebuie să asigure securitatea circulației.

În literatura de specialitate, noțiunea „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației” este definită astfel: admiterea la conducerea mijlocului de transport a persoanelor care nu posedă permis de conducere sau

care au fost private de permisul de conducere, care au contraindicații medicale pentru a lucra în calitate de șoferi, ori încălcarea gravă a regimului de lucru al șoferilor, avînd ca efect surmenarea lor fizică și psihică, ori transmiterea conducerii mijlocului de transport unei persoane care nu are dreptul să-l conducă, ori acordarea de permisiune privind transportarea pasagerilor cu mijloace de transport neechipate adecvat, ori neefectuarea controlului asupra trecerii de către șoferi a controlului medical, ori nerespectarea termenelor de efectuare a reparației de profilaxie, ori neexecutarea altor rigori avînd ca scop asigurarea securității circulației¹¹; admiterea la conducerea mijlocului de transport a persoanelor lipsite de dreptul de a-l conduce, încălcarea gravă a regimului de lucru al șoferilor, neefectuarea controlului asupra stării tehnice a mijloacelor de transport, neexecutarea altor cerințe înaintate prin actele normative corespunzătoare față de persoanele responsabile pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport.¹²

În corespundere cu pct.23 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999, prin „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației” se înțelege „accesul la conducerea mijlocului de transport al persoanelor care nu au permis de conducere sau posedă permis de conducere necorespunzător categoriei din care face parte autovehiculul respectiv, încălcarea gravă a regimului de lucru al șoferilor, neîndeplinirea controlului stării tehnice a mijloacelor de transport sau neîndeplinirea altor cerințe care sînt înaintate prin actele normative respective față de persoanele responsabile pentru starea tehnică și exploatarea mijloacelor de transport”.

Referitor la toate aceste definiții, avem următoarele observații:

- 1) nu poate fi acceptată ideea că încălcarea gravă a regimului de lucru al șoferilor este un exemplu de altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației. În sensul art.265 CP RM, încălcarea regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor reprezintă o modalitate de sine stătătoare a faptei prejudiciabile, deci nu poate fi încadrată în modalitatea exprimată într-o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației;
- 2) o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației se poate exprima numai în acțiune (așa cum am argumentat mai sus). De aceea, nu putem fi de acord că această modalitate a faptei prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM ar putea să se concretizeze în: neefectuarea controlului asupra trecerii de către șoferi a controlului medical; nerespectarea termenelor

de efectuare a reparației de profilaxie; neefectuarea controlului asupra stării tehnice a mijloacelor de transport etc.;

- 3) nu se face o demarcare suficientă între încălcarea gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației, pe de o parte, și încălcarea lipsită de gravitate a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației, pe de altă parte.

Totodată, trebuie să fim de acord cu O.A. Ciuvakov, care susține că regulile de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației, grav încălcate de către făptuitor, trebuie să-și găsească suportul într-un act normativ.¹³ De asemenea, ne raliem poziției lui V.V. Timoșcenko, care afirmă: „Gradul de gravitate a încălcării (se are în vedere încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației – *n.a.*) este estimabil și se stabilește cu luarea în considerație a caracterului încălcării și a impactului acesteia asupra producerii urmărilor prejudiciabile”¹⁴

Ținând cont de aceste observații și opinii, considerăm că nu pot intra sub incidența noțiunii „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației” următoarele încălcări specificate în Regulamentul circulației rutiere:

- mijlocul de transport nu a fost supus testării tehnice sau reviziei tehnice de stat confirmate de ecusonul eliberat de stația de testare sau de organele poliției rutiere sau de inspectoratul „Intehagro” (lit.b) pct.121);
- numărul de înmatriculare al mijlocului de transport nu corespunde standardelor stabilite (lit.c) pct.121);
- mijlocul de transport este echipat cu dispozitive luminoase și sonore speciale, fără autorizația Direcției poliției rutiere (lit.d) pct.121);
- concentrația substanțelor nocive în gazele de eșapament depășește normele admisibile (lit.a) subpct.(6) pct.122);
- mijlocul de transport nu este înmatriculat în modul stabilit (lit.a) pct.125);
- numărul de identificare al șasiului, caroseriei, cadrului sau numărul de fabricare al motorului este reimprimat prin poansonare ori acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.b) pct.125);
- lipsește numărul de înmatriculare sau acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.c) pct.125);
- conducătorului mijlocului de transport îi lipsește permisul de conducere de categoria respectivă sau conducătorul mijlocului de transport nu a trecut testul medical (lit.a) subpct.(1) pct.126);

- admiterea în circulație a mașinilor autopropulsate cu șenile pe drumurile modernizate (lit.c) subpct.(1) pct.126).

Bineînțeles, toate aceste încălcări sînt încălcări ale regulilor de exploatare a mijloacelor de transport. Unele din aceste reguli chiar asigură securitatea circulației. Însă, nici una din ele nu se ridică – nici după caracter, nici după impactul asupra producerii urmărilor prejudiciabile – la acel grad de gravitate pe care îl comportă încălcarea gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației, în sensul art.265 CP RM. Considerăm că nici una din aceste încălcări nu poate fi cauza vătămării medii sau grave a integrității corporale ori a sănătății sau a decesului (unei singure persoane ori al mai multor persoane).

Cauza unor asemenea urmări prejudiciabile pot fi următoarele încălcări grave ale regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației:

- admiterea în circulație pe drumurile publice a mijloacelor de transport care au volanul amplasat pe partea dreaptă, cu excepția celor aflate în trafic internațional (circulația unor asemenea mijloace de transport este interzisă la pct.(4) art.27 al Legii privind siguranța traficului rutier);
- admiterea la conducerea mijloacelor de transport a persoanelor care au consumat băuturi alcoolice, droguri sau alte substanțe contraindicate conducerii sau a persoanelor care se află sub influența preparatelor medicamentoase care cauzează reducerea reacției, sînt bolnave, traumatate sau se află într-o stare de oboseală avansată de natură să le afecteze capacitatea de conducere (lit.a) subpct.(1) art.126 al Regulamentului circulației rutiere);
- admiterea în circulație pe drumurile publice a mijloacelor de transport cu greutate și gabarite ce depășesc limitele admise, dacă nu este vorba de un caz excepțional, dacă nu este vorba de transportarea unor obiecte indivizibile și dacă lipsește autorizația specială de transport eliberată de organul abilitat al administrației publice centrale în domeniul transporturilor și gospodăriei drumurilor (pct.11 al Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise (Anexa nr.1 la Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova nr.1073 din 1.10.2007¹⁵);
- admiterea în circulație pe drumurile publice a mijloacelor de transport care transportă mărfuri periculoase, dacă nu se respectă prevederile Capitolului II „Modul de admitere a mijloacelor de transport” al Instrucțiunii privind modul de efectuare a controlului tehnic al mijloacelor de transport pentru transportarea mărfurilor periculoase (Anexa nr.6 la Hotărîrea

Guvernului Republicii Moldova cu privire la efectuarea transporturilor de mărfuri periculoase pe teritoriul Republicii Moldova, nr.672 din 28.05.2002¹⁶);

- admiterea în circulație pe drumurile publice a mijloacelor de transport ale căror anvelope nu mai corespund normelor de parcurs și exploatare, fixate în Ordinul Ministerului Transporturilor și Gospodăriei Comunale cu privire la aprobarea Normelor de parcurs și exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto, nr.124 din 29.07.2005¹⁷ etc.

Aici trebuie să atragem atenția asupra faptului că ipoteza stabilită la lit.a) subpct.(1) pct.126 al Regulamentului circulației rutiere, enunțată mai sus, își găsește dezvoltare în pct.3.3.3 al Regulamentului Ministerului 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 sau cu starea sănătății șubredă. Pentru aceasta e necesar:

- a organiza examenul medical al conducătorilor mijloacelor de transport înainte și după efectuarea curselor, cu înscrierea obligatorie în foaia de parcurs sau în alt document a rezultatelor;
- a asigura evidența și analiza datelor examinării medicale a șoferilor în scopul de a depista șoferii predispuși de a întrebuița băuturi alcoolice, care întrebuițază droguri, care suferă de boli cronice”.

Cineva ar putea considera că această reglementare nu mai poate avea rolul de normă extrapenală de referință pentru art.265 CP RM; or, în Codul penal în vigoare nu există un corespondent al art.177² „Admiterea la conducerea mijloacelor de transport a unor persoane aflate în stare de ebrietate” din Codul penal din 1961.

Cu adevărat, nu mai poate avea acest rol. Numai că, în situația dată, ar fi bine să nu trecem cu vederea ceea ce susține în acest context C.Mitrache: „Nu se poate pune semnul egalității între abrogarea unei norme, care prevede o faptă ca infracțiune, și dezincriminarea acelei fapte; fiindcă este posibil ca incriminarea faptei să continue printr-un alt text de lege care existase paralel cu dispoziția abrogată, dar care avea caracter de lege generală (sublinierea ne aparține – *n.a.*), ori să fie cuprinsă în continuare în noua lege sub o altă denumire”¹⁸. În opinia noastră, art.178 „Darea în exploatare a unor mijloace de transport defectate din punct de vedere tehnic” din Codul penal din 1961 este cea „lege generală”, despre care vorbește C.Mitrache. Adică, este o normă generală în raport cu art.177² din Codul penal din 1961: subiectul infracțiunilor, prevăzute de cele două articole, are aceleași caracteristici; admiterea la conducerea mijloacelor de transport a unor persoane,

aflate în stare de ebrietate, este un caz particular de încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației; urmările prejudiciabile, menționate în cele două articole, sînt descrise la fel. În același timp, așa cum am afirmat anterior, corespondentul art.178 CP RM din 1961 este art.265 CP RM. În concluzie, se poate afirma că, în sensul art.265 CP RM, prin „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației” se înțelege, inclusiv, admiterea la conducerea mijloacelor de transport a unor persoane aflate în stare de ebrietate.

În contextul celor expuse, prezintă interes următorul caz din practica judiciară autohtonă: prin sentință, M.V. a fost achitat de săvîrșirea infracțiunii prevăzute la art.177² CP RM din 1961. Procurorul a invocat netemeinicia achitării lui M.V. Judecînd recursul, Colegiul penal al Curții de Apel a Republicii Moldova a considerat întemeiate argumentele procurorului: conform ordinului administrației DPCCOC, lui M.V. i-a fost încredințat automobilul BMW-320 și, în conformitate cu obligațiunile sale de serviciu stabilite în contractul de muncă, era obligat să asigure exploatarea automobilului. Prin semnătura aplicată zilnic pe foaia de parcurs confirma pregătirea automobilului în cauză pentru exploatare. În dimineața acelei zile M.V. știa cu certitudine că în ajun, sărbătorindu-și ziua de naștere, C.Z. a întrebuițat băuturi alcoolice. Însă, l-a admis la conducerea automobilului. Ca urmare, C.Z., încălcînd regulile de circulație, a depășit viteza regulamentară și, scăpînd de sub control automobilul, a lovit violent în copac. În rezultatul impactului C.Z. a decedat.¹⁹

Cu referire la cea de-a treia modalitate a faptei prejudiciabile prevăzute la art.165 CP RM, amintim că aceasta o constituie acțiunea de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor.

În acest caz, făptuitorul încalcă reglementările privind timpul de muncă și timpul de odihnă, stabilite de Codul muncii, de alte acte normative, de acordurile internaționale în materie la care Republica Moldova este parte. În special, se au în vedere reglementările privind: repartizarea timpului de muncă în cadrul săptămîinii; durata zilnică a timpului de muncă; munca pe timp de noapte; pauza de masă și repausul zilnic etc.

Mai cu seamă, comportă relevanță următoarele prevederi ale Regulamentului Ministerului 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:

- regimul de muncă și odihnă al șoferilor este întocmit în corespundere cu normele care sînt determinate de legislația muncii și de Regulamentul cu privire la

timpul de muncă și timpul de odihnă a șoferilor; în corespundere cu aceste acte normative, este necesar a se întocmi graficele lucrului șoferilor și orarul circulației mijloacelor de transport în trafic orășenesc, suburban și interurban, precum și a se organiza controlul asupra respectării regimului de lucru stabilit al șoferilor, ținerea documentelor de evidență a timpului de muncă și de odihnă (pct.3.3.2);

- în scopul sporirii responsabilității șoferilor pentru îndeplinirea cerințelor privind securitatea circulației rutiere, organizația exercită controlul asupra respectării de către șoferi a timpului de ieșire pe traseu și de încheiere a lucrului pe traseu, precum și a îndeplinirii orarelor circulației (pct.3.4.3).

Finalizând analiza laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.165 CP RM, vom menționa că infracțiunea dată este o infracțiune materială. Aceasta deoarece ea se consideră consumată din momentul producerii oricărei urmări prejudiciabile din cele prevăzute la art.264 CP RM: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății; vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; decesul (unei singure persoane sau a mai multor persoane). Spre deosebire de urmările privite în contextul art.264 CP RM, urmările privite în contextul art.265 CP RM influențează (în funcție de gravitatea lor) nu asupra calificării infracțiunii, ci asupra individualizării pedepsei.

Nu poate fi aplicat art.265 CP RM dacă:

- 1) fapta prejudiciabilă descrisă la art.265 CP RM a dus la urmări exprimate în vătămarea ușoară a integrității corporale sau a sănătății ori în leziuni corporale fără cauzarea prejudiciului sănătății;
- 2) fapta prejudiciabilă descrisă la art.265 CP RM a dus la urmări exprimate în daune materiale;
- 3) fapta prejudiciabilă descrisă la art.265 CP RM nu implică producerea unor urmări prejudiciabile.

În astfel de cazuri poate fi aplicat art.129 „Admiterea ieșirii pe traseu a mijloacelor de transport care au defecte și alte încălcări ale regulilor de exploatare” sau art.130 „Admiterea la conducerea mijloacelor de transport sau a navelor a conducătorilor de mijloace de transport sau a cîrmacilor, care se află în stare de ebrietate, sau a persoanelor, care nu au permis de conducere a mijlocului de transport sau a navei” din Codul cu privire la contravențiile administrative.

Este obligatoriu ca urmările prejudiciabile prevăzute la art.265 CP RM să se găsească în legătură cauzală cu fapta prejudiciabilă prevăzută la același articol.

În legătură cu aceasta, este cazul să facem următoarele precizări:

- 1) în opinia lui V.I. Tkacenko, urmările prejudiciabile, produse de infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite,

se află în legătură cauzală directă nu cu acțiunile subiectului acestei infracțiuni, dar cu fapta conducătorului mijlocului de transport.²⁰ Nu putem fi de acord cu acest autor: în cazul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM conducătorul mijlocului de transport își aduce concursul la producerea urmărilor prejudiciabile specificate în acest articol. Însă, dezvoltarea legăturii cauzale cu aceste urmări începe de la acțiunile subiectului infracțiunii de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite. Nu de la fapta conducătorului mijlocului de transport. Anume aceste acțiuni (în corelație cu fapta conducătorului mijlocului de transport) condiționează producerea urmărilor prejudiciabile în contextul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM. Deci, fapta conducătorului mijlocului de transport este subsidiară (adiacentă, secundară) în dezvoltarea legăturii cauzale din cadrul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM. Această faptă este principală în dezvoltarea legăturii cauzale din cadrul unei alte infracțiuni, a celei prevăzute la art.264 CP RM;

- 2) la calificarea infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM trebuie să se răspundă la întrebarea: ar fi fost oare posibilă evitarea urmărilor prejudiciabile, dacă nu s-ar fi comis încălcările menționate în acest articol? Dacă se va stabili că, în lipsa încălcărilor, urmările respective nu ar fi survenit, atunci există legătura cauzală, ca semn al laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM. Dimpotrivă, dacă se va constata că nu ar fi fost posibilă evitarea urmărilor prejudiciabile, chiar dacă nu s-ar fi comis nici o încălcare, atunci lipsește respectiva legătură cauzală.

În altă ordine de idei, sub aspectul **laturii subiective** a infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM, făptuitorul manifestă intenție sau imprudență față de fapta prejudiciabilă, și numai imprudență față de urmările prejudiciabile. În acest plan, sîntem de acord cu V.I. Julev, care menționează că, de exemplu, față de acțiunile de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite făptuitorul poate avea o atitudine pe deplin conștientă, poate înțelege inadmisibilitatea săvîrșirii ei; forma vinovăției o va determina nu atitudinea psihică față de acțiune, care se poate situa în limitele intenției, dar atitudinea psihică față de urmările prejudiciabile ale acestei acțiuni.²¹

Ultimul element constitutiv al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM este **subiectul** infracțiunii. În acord cu art.21 CP RM, acesta este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvîrșirii infracțiunii, a atins vîrsta de 16 ani. Totodată, analizînd dispoziția art.265 CP RM, concepem că, pe lîngă calitățile enumerate, subiectul infracțiunii în cauză trebuie să aibă o calitate specială.

Calitatea specială a subiectului infracțiunii este diferită, în funcție de modalitatea sub care se prezintă fapta prejudiciabilă. Astfel, doar persoana responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport poate fi subiectul infracțiunii în cazul:

- 1) punerii în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite;
- 2) altei încălcări grave a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport care asigură securitatea circulației.

În același timp, în cazul încălcării regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor, subiect al infracțiunii este persoana cu funcție de răspundere sau persoana care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală.

Nu există dificultăți în a identifica subiectul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM atunci când fapta prejudiciabilă se prezintă sub modalitatea de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor. În acest caz, subiectul:

- 1) este o persoană cu funcție de răspundere sau o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală;
- 2) este o persoană în ale cărei obligațiuni intră asigurarea regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor.

Mai dificil este de a identifica subiectul infracțiunii analizate atunci când fapta prejudiciabilă ia înfățișarea celorlalte două modalități: punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite; altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport care asigură securitatea circulației. Ce trebuie să înțelegem prin „persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport”?

În pct.21 din Hotărârea Plenului nr.20/1999 se încearcă a se da răspuns la această întrebare. Se menționează că sînt două categorii de persoane care intră sub incidența noțiunii „persoane responsabile pentru starea tehnică sau pentru exploatarea mijloacelor de transport”:

- 1) lucrătorii întreprinderilor de transport cu orice formă de proprietate, care au obligațiunea specială de a asigura controlul privind starea tehnică a mijloacelor de transport;
- 2) conducătorii ori posesorii mijloacelor de transport care i-au permis altei persoane să exploateze mijlocul de transport.

Avem îndoeli că tocmai atîtea și tocmai acestea sînt categoriile de subiecți ai infracțiunii, în ipoteza care ne interesează. Nu ne referim la prima categorie, specificată mai sus. Într-adevăr, lucrătorii întreprinderilor de transport, care au obligațiunea de a asigura controlul asupra stării tehnice a mijloacelor de transport, au calitatea

de subiecți ai infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM. Există o confirmare normativă a acestei afirmații.

În primul rînd, ne referim la unele prevederi ale Legii Republicii Moldova cu privire la transporturi, adoptată de Parlamentul Republicii Moldova la 21.05.1997:

- întreprinderile de transport sînt obligate să asigure lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, siguranța exploatării mijloacelor de transport, căilor de comunicație, clădirilor, instalațiilor și protecția mediului înconjurător (alin.(1) art.13);
- lucrătorii care asigură nemijlocit siguranța circulației mijloacelor de transport trebuie să aibă pregătirea profesională și starea sănătății necesare executării calitative a obligațiilor lor de serviciu (alin.(2) art.13);
- în sistemul transporturilor auto intră întreprinderile transportului auto care efectuează transportul de călători și mărfuri, materialul rulant care le aparține, întreprinderile de reparație a automobilelor și de reconșionare a anvelopelor, întreprinderile de transport și expediere, precum și autogările și stațiile auto, organizațiile de reparație și construcție, instituțiile de învățămînt, obiectele de menire socială, alte întreprinderi și organizații care asigură funcționarea transportului auto (art.17).

Precizăm că nu poate fi subiect al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM însăși întreprinderea din sistemul transportului auto. Nu o permite dispoziția de la alin.(4) art.21 CP RM.

O altă confirmare normativă a afirmației, pe care am făcut-o mai sus, o găsim în pct.4.3 al Regulamentului Ministerului 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: „Persoanele cu funcție de răspundere ale întreprinderilor, responsabile de starea tehnică a mijloacelor de transport, sînt obligate să facă înscrieri în foile de parcurs sau alte documente despre starea tehnică a unităților de transport”.

Prin prisma acestei reglementări devine mai clară aserțiunea lui L.Dulko și T.Lașciuk, pe care o susținem. În opinia acestor autori, subiectul infracțiunii de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (cu excepția ipotezei de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau al mecanizatorilor) este persoana căreia i se incumbă obligația de a răspunde pentru starea tehnică sau exploatarea mijloacelor de transport, în virtutea unor instrucțiuni, regulamente sau ordine, ori în temeiul funcției de serviciu ocupate.²²

În alt context, considerăm că o altă categorie de persoane, care pot fi subiecți ai infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM, sînt persoanele care răspund pentru testarea tehnică obligatorie a mijloacelor de transport.

În acest sens, la art.27 din Legea privind siguranța traficului rutier se stabilește:

- pentru a fi menținute în trafic rutier, autovehiculele înmatriculate se supun periodic controlului tehnic de stat (alin.(5));
- controlul tehnic de stat se efectuează la stații autorizate, în condițiile stabilite de legislația în vigoare (alin.(6));
- pentru vehiculele, care aparțin Ministerului Apărării, Ministerului Afacerilor Interne, Serviciului de Grăniceri și Serviciului de Informații și Securitate, controlul tehnic poate fi efectuat și la propriile stații autorizate (alin.(7)).

Aceste reglementări își găsesc dezvoltare în Regulile de testare tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora (Anexa nr.3 la Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora, nr.1047 din 8.11.1999):

- în cazul vehiculelor care corespund normelor prescrise, expertul aplică un ecuson special de model stabilit, însoțit de raportul de verificare tehnică a vehiculului, ce confirmă executarea testării tehnice, semnat și ștampilat de inspectorul auto de stat (pct.19);
- în cazul vehiculelor care nu corespund normelor stabilite, ecusonul nu se eliberează și în raportul de verificare tehnică a vehiculului se introduc însemnări privind interzicerea exploatării vehiculelor sau acordarea termenului pentru înlăturarea neajunsurilor (pînă la 30 de zile). În cazul în care se constată că vehiculul supus testării are defecte, care prezintă un pericol pentru securitatea circulației rutiere și sănătății populației, expertul interzice exploatarea acestuia prin retragerea ecusonului eliberat anterior (pct.20).

Astfel, constatăm că expertul stației de testare tehnică, deopotrivă cu inspectorul auto de stat, care semnează și ștampilează raportul de verificare tehnică a vehiculului, pot fi subiecți ai infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM.

Desfășurînd expunerea, să ne amintim că reprezentantul organului abilitat al administrației publice centrale în domeniul transporturilor și gospodăriei drumurilor – care eliberează autorizația specială de transport pentru admiterea în circulație pe drumurile publice a mijloacelor de transport cu greutate sau gabarite ce depășesc limitele admise – poate săvîrși o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației. Deci, de asemenea, poate fi subiectul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM.

În altă ordine de idei, conform alin.(9) art.27 din Legea privind siguranța traficului rutier, constatarea defectărilor tehnice la vehiculele aflate în trafic o efectuează poliția rutieră. Anume în acest scop se aplică Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, nr.415 din 8.04.2003.²³ De exemplu, conform pct.28 al acestui act normativ, în cazul în care în trafic sînt depistate vehicule cu defectări tehnice sau cu alte încălcări, lucrătorii poliției rutiere interzic exploatarea vehiculelor prin retragerea plăcilor de înmatriculare și întocmirea procesului de inspectare tehnică a vehiculului. Așadar, subiect al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM poate fi și lucrătorul poliției rutiere care răspunde pentru supravegherea tehnică a mijloacelor de transport.

O asemenea persoană poate să apară ca subiect al infracțiunii analizate și în alte situații. De exemplu, în pct.129 al Regulamentului circulației rutiere se prevede că persoanele responsabile corespunzătoare sînt obligate să coordoneze cu organele poliției rutiere, printre altele:

- reutilizarea vehiculelor;
- transportarea încărcăturilor cu gabarit sau masă depășite, precum și modul de remorcare a două sau a mai multor vehicule;
- itinerarele de deplasare a vehiculelor care transportă încărcături periculoase sau substanțe explozive ori ușor inflamabile.

În fine, ne rămîne să stabilim dacă pot avea calitatea de subiect al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM conducătorii sau posesorii mijloacelor de transport, care i-au permis altei persoane să exploateze mijlocul de transport.

În opinia lui V.A. Mîslivii, cel care transmite spre folosire unei altei persoane mijlocul de transport nu poate fi subiect al infracțiunii de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite; aceasta deoarece nu poate pune în exploatare un mijloc de transport.²⁴

Analizînd acest punct de vedere, consemnăm că, în conformitate cu lit.b) alin.(2) art.23 al Legii privind siguranța traficului rutier, conducătorul de autovehicul are dreptul să acorde, în modul stabilit, altor persoane care posedă permis de conducere dreptul de a conduce și utiliza autovehiculul proprietate personală.

Considerăm că, în acest caz, transmiterea mijlocului de transport are loc anume în scop de exploatare. Confirmarea o găsim în Regulile de testare tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora (Anexa nr.3 la Hotărîrea Guvernului Republicii Moldova cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și

introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora, nr.1047 din 8.11.1999):

- prezentele Reguli sînt pentru persoanele juridice și fizice care exploatează vehicule (pct.6);
- înainte de efectuarea testării tehnice obligatorii, posesorii de vehicule sînt obligați să prezinte expertului, printre altele, procura sau alt document care conformă împuternicirile acordate (pct.17).

În plus, potrivit pct.7 al Regulamentului circulației rutiere, certificatul de înmatriculare a vehiculului este documentul oficial de stat care confirmă înmatricularea vehiculului și permite posesorului sau uzufructuarului temporar exploatarea acestuia.

Toate acestea demonstrează că conducătorul sau posesorul mijlocului de transport poate pune în exploatare mijloace de transport cu defecte tehnice vădite, poate încălca grav alte reguli de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației. Deci, poate fi considerat persoană responsabilă pentru exploatarea mijloacelor de transport, subiect al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM.

În alt registru, menționăm că răspunderea persoanei conform art.265 CP RM nu poate fi pusă în dependență de faptul dacă a fost tras sau nu la răspundere penală conducătorul mijlocului de transport, căruia i se datorează producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM. Chiar dacă acest conducător va fi găsit nevinovat, nu înseamnă că aceasta poate servi drept temei de a nu fi trasă la răspundere persoana care a săvîrșit infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM.

De asemenea, atragem atenția asupra faptului că subiectul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM poate fi inclusiv o persoană cu funcție de răspundere sau o persoană care gestionează o organizație comercială, obștească sau altă organizație nestatală. În ipoteza dată, art.265 CP RM se prezintă ca normă specială în raport cu art.327, 329 sau 335 CP RM. Deci, calificarea nu va trebui efectuată și conform acestor norme generale, în virtutea regulii stabilite la art.116 CP RM.

Referințe:

- ¹ Culegere de hotărîri ale Plenului Curții Supreme de Justiție (mai 1974-iulie 2002). – Chișinău, 2002, p.340-345.
- ² *A se vedea: Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь / Под общей редакцией А.В. Баркова, В.М. Хомича. – Минск: ГИУСТ БГУ, 2007, p.701.*
- ³ *A se vedea: А.И. Коробеев. Транспортные преступления. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003, p.157-158.*
- ⁴ *A se vedea: Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь, p.701.*
- ⁵ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46-49.
- ⁶ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.126-127.

- ⁷ *A se vedea: А.И. Коробеев. Оп. cit., p.157.*
- ⁸ *A se vedea: C.Turianu. Infrațiunile rutiere. – București: ALL Beck, 2000, p.224.*
- ⁹ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
- ¹⁰ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.83-86.
- ¹¹ *A se vedea: А.И. Коробеев. Оп. cit., p.158.*
- ¹² *A se vedea: Уголовный кодекс Украины: научно-практический комментарий / Под ред. Е.Л. Стрельцова. – Харьков: Одиссей, 2005, p.541.*
- ¹³ *Ibidem.*
- ¹⁴ *Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь, p.701-702.*
- ¹⁵ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.161-164.
- ¹⁶ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.87-90.
- ¹⁷ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.110-112.
- ¹⁸ *Noul Cod penal comentat. Vol.I / Sub red. lui G.Antoniou. – București: C.H. Beck, 2006, p.35.*
- ¹⁹ Decizia Colegiului penal al Curții de Apel a Republicii Moldova nr.1-339/99 din 18.05.1999 // Curtea de Apel. Culegere de practică judiciară (aprilie 1999-mai 2000). – Chișinău, 2000, p.183-185.
- ²⁰ *A se vedea: В.И. Ткаченко. Преступления против общественной безопасности. – Москва, 1984, p.27.*
- ²¹ *A se vedea: В.И. Жулев. Транспортные преступления. – Москва: Спарк, 2001, p.111.*
- ²² *A se vedea: Л.Дулько, Т.Лашук. О практике применения судами законодательства об ответственности за транспортные преступления (ст.206, 206², 206³, 207², 208 Уголовного кодекса Республики Беларусь) // Судовы весник, 1999, №1, p.33-38.*
- ²³ Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.70-72.
- ²⁴ *A se vedea: В.А. Мисливий. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук. – Київ, 2005, p.16.*