

## Sugestii pe marginea hotărîrilor Plenului Curții Supreme de Justiție



Vitalie STATI

doctor în drept,  
conferențiar universitar (USM)

## DE CE ESTE OPORTUNĂ ADOPTAREA UNEI NOI HOTĂRÎRI EXPLICATIVE A PLENULUI CURȚII SUPREME DE JUSTIȚIE CONSACRATE PRACTICII JUDICIARE ÎN CAUZELE PENALE PRIVIND INFRAȚIUNILE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI AUTO?

### (PARTEA II)

This article enlarges the examined from the previous edition of the magazine. Here we apply it toward examination of items 20-27 of the Plenum of the Supreme Court of the Republic of Moldova, nr.20 from 08.07.1999, „About the judicial practice regarding the legislation application in point of penal cases examination related to the trespassing of road traffic security rules and of means of transport exploitation rules”. As finality, there is advanced the project of a new explanatory resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Republic of Moldova, concerning the judicial practice for penal cases related to transportation offences (art.264, 2641, 265, 266, 269 and 276 PC RM).

• **Pct.20** al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 prevede: „În cadrul examinării cazurilor cu privire la darea în exploatare a unor mijloace de transport defectate din punct de vedere tehnic (art.178 CP RM din 1961), urmează a se lua în considerație că răspunderea pentru aceste acțiuni poate fi impusă doar în cazul în care survin consecințele indicate în art.177 CP RM din 1961 și dacă aceste consecințe sînt în legătură de cauzalitate cu acțiunile persoanei responsabile pentru starea tehnică a mijloacelor de transport”.

Considerăm necesară actualizarea și dezvoltarea acestei explicații care privește structura laturii obiective a infracțiunii specificate la art.265 CP RM. Sugerăm formularea următoarei recomandări pentru proiectul noii hotărîri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto: „**Infrațiunea prevăzută la art.265 CP RM se consideră consumată din momentul producerii oricăreia din urmările prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM.**

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.

În procesul de calificare a infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM trebuie să se răspundă la întrebarea: era 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”.

Argumentele în sprijinul unei asemenea interpretări le-am prezentat în cadrul unor publicații științifice.<sup>1</sup>

• În **pct.21** al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 se menționează: „Subiecți juridici (art.178 CP RM din 1961) pot fi persoane din categoria strict determinată, responsabile pentru starea tehnică a mijloacelor de transport, în special, colaboratori ai întreprinderilor de transport cu orice formă de proprietate care au obligațiunea specială de a asigura controlul privind starea tehnică a mijloacelor de transport, de asemenea conducători ori posesori ai mijloacelor de transport individuale, care i-au permis altei persoane să exploateze transportul, deși știau ca el avea defecte tehnice”.

La începutul prezentului studiu am consemnat necesitatea completării acestei explicații. Aceasta pe lângă ajustarea ei inerentă în corespundere cu reglementările în vigoare. În consecință, propunem ca în proiectul noii hotărîri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto, să fie enunțată următoarea recomandare: „**Subiectul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM**

*este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani.*

*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 aceste două cazuri se au în vedere în special: 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) persoanele care răspund pentru testarea tehnică obligatorie a mijloacelor de transport; 3) reprezentanții 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; 4) lucrătorii poliției rutiere care răspund pentru supravegherea tehnică a mijloacelor de transport; 5) conducătorii sau posesorii mijloacelor de transport, care i-au permis altei persoane să exploateze mijlocul de transport.*

*În cazul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM, atunci când fapta prejudiciabilă se prezintă sub modalitatea de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor, subiectul are o dublă calitate specială: 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 a cărei obligațiuni intră asigurarea regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor.*

*Răspunderea persoanei conform art.265 CP RM nu poate fi pusă în dependență de faptul dacă a fost sau nu tras 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 există temeuri a considera aceasta drept cauză de a nu trage la răspundere persoana care a săvârșit infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM”.*

• **Pct.22** al Hotărârii Plenului nr.20/1999 stabilește: „Prin noțiunea de „dare în exploatare” urmează să se înțeleagă 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”.

Astfel, avînd ca model această definiție, vom defini noțiunea „punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite”, utilizată în dispoziția art.265 CP RM. La concret, propunem formularea următoarei recomandări pentru proiectul noii hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto: „În sensul art.265 CP RM, prin „punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” trebuie să înțelegem acțiunea care:

- 1) constă în darea unui ordin sau în acordarea de permisiune pentru efectuarea deplasării mijlocului de transport;
- 2) presupune ca premisă prezența la mijlocul de transport a unor defecte tehnice vădite, 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, dispozitivele de semnalizare luminoasă și sonoră, ori constau, în special, în uzarea anvelopelor unui asemenea mijloc de transport etc.

*Nomenclatorul defectelor tehnice ale mijloacelor de transport și condițiile în care se interzice circulația lor pe drumurile publice sînt prevăzute, în principal, în normele din Secțiunea a 18-a „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorciilor” din RCR”.*

• În pct.23 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 se explică: „Prin noțiunea „altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport” 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”.

Această explicație este inexactă: în art.178 CP RM din 1961 (ca și în art.265 CP RM) noțiunea „încălcarea regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor” desemnează o modalitate distinctă a faptei prejudiciabile corespunzătoare. Nu o parte componentă a unei alte modalități a acestei fapte – o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației. Luînd în considerație acest neajuns, este oportun ca în proiectul noii hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii

Moldova, consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto, să fie definite noțiunile următoare: „În sensul art.265 CP RM, o altă încălcare gravă a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport (alta decât punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite), ce asigură securitatea circulației, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- 1) să se exprime într-o încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) această încălcare să fie gravă;
- 3) această încălcare 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.

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 RCR:

- 1) mijlocul de transport nu a fost supus controlului tehnic de stat sau lipsește ecusonul ce confirmă efectuarea acestuia sau raportul de verificare tehnică a vehiculului (lit.b) pct.121);
- 2) numărul de înmatriculare a mijlocului de transport nu corespunde standardului stabilit (lit.c) pct.121);
- 3) mijlocul de transport este echipat cu dispozitive luminoase și sonore speciale, fără autorizația Direcției poliției rutiere (lit.d) pct.121);
- 4) concentrația substanțelor nocive în gazele de eșapament depășește normele admisibile stabilite de standarde (lit.a) alin.(6) pct.122);
- 5) mijlocul de transport nu este înmatriculat în modul stabilit (lit.a) pct.125);
- 6) numărul de identificare a șasiului, caroseriei, cadrului sau numărul de fabricare a motorului este reimprimat prin poansonare ori acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.b) pct.125);
- 7) lipsește placa cu numărul de înmatriculare sau acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.c) pct.125);
- 8) conducătorului mijlocului de transport îi lipsește permisul de conducere de categoria respectivă sau conducătorul mijlocului de transport nu a trecut testul psihofiziologic și medical (lit.a) alin.(1) pct.126);
- 9) admiterea în circulație a mașinilor autopropulsate cu șenile pe drumurile modernizate (lit.c) alin.(1) pct.126) etc.

În sensul art.265 CP RM, încălcarea regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor presupune încălcarea reglementărilor 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 săptămânii; durata zilnică a timpului de muncă; munca pe timp de noapte; pauza de masă și repausul zilnic etc.”.

• Pct.24 al Hotărârii Plenului nr.20/1999 conține următoarea explicație: „Urmează să se țină cont de faptul că subiect juridic al crimei prevăzute de art.179 CP RM din 1961 pot fi bicicliștii, pietonii, pasagerii, conducătorii mopedelor, persoanele care mână vitele, conducătorii transportului cu tracțiune animală. Prin noțiunea „victime”, prevăzută de art.179 CP RM din 1961, se înțelege decesul uneia sau mai multor persoane. Prin „alte urmări grave” se înțelege toate consecințele menționate în art.177 CP RM din 1961”.

Nu mai sînt de actualitate aceste definiții ale noțiunilor „victime” și „alte urmări grave”. Aceasta întrucît infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM se consideră consumată din momentul producerii urmărilor prejudiciabile indicate la art.264 CP RM. De asemenea, așa cum am remarcat în pct.1 al prezentului studiu, se impune completarea explicației din pct.24 al Hotărârii Plenului nr.20/1999, datorită diversificării normative a categoriilor de participanți la trafic. În același punct al studiului de față ne-am propus formularea explicației cu privire la aceea că infracțiunea specificată la art.269 CP RM este o infracțiune săvîrșită exclusiv în domeniul transportului auto, că nu poate fi comisă această infracțiune în domeniul transportului feroviar, aerian sau naval.

Prin urmare, considerăm oportună formularea următoarei recomandări pentru proiectul noii hotărîri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto: „Infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM este o infracțiune săvîrșită exclusiv în domeniul transportului auto. Nu poate fi comisă această infracțiune în domeniul transportului feroviar, aerian sau naval.

În sensul art.269 CP RM, regulile privind menținerea ordinii și securitatea circulației sînt regulile stabilite de:

- Legea privind siguranța traficului rutier;
- Regulamentul circulației rutiere;
- Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje etc.

Infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM se consideră consumată din momentul producerii urmărilor prejudiciabile indicate la art.264 CP RM. Față de aceste urmări făptuitorul manifestă imprudență.



**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.**

**Subiect al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM este persoana fizică responsabilă care la momentul săvârșirii infracțiunii a atins vârsta de 16 ani. În plus, trebuie să aibă o anumită calitate specială: pasager, pieton sau alt participant la trafic.**

**Prin „participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport)” trebuie să înțelegem:**

- 1) **conducătorii de biciclete sau ciclomotoare;**
- 2) **conducătorii de vehicule cu tracțiune animală;**
- 3) **călăreții;**
- 4) **persoanele care însoțesc pe drumurile publice animale izolate, de povară, de călărie sau turme, ci-rezi etc.;**
- 5) **pietonii;**
- 6) **părinții, educatorii sau alte persoane care însoțesc copii;**
- 7) **persoanele adulte care se deplasează cu copii în vîrstă de pînă 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”.**

• În pct.25 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 se explică: „Instanțele judecătorești în cadrul examinării cauzelor despre infracțiunile contra securității circulației rutiere și exploatarea mijloacelor de transport trebuie să întreprindă măsuri pentru soluționarea corectă a acțiunilor civile care rezultă din cauzele penale. Pe marginea cauzelor despre infracțiunile legate de încălcarea regulilor de securitate a circulației auto și exploatarea mijloacelor de transport în calitate de reclamații civili vor fi atrași posesorii mijloacelor de transport, deoarece, în conformitate cu art.485 CC RM din 1960, obligațiunea de a recupera dauna provocată de sursa de pericol sporit se depune asupra posesorului acestei surse, adică asupra organizației sau cetățeanului care execută exploatarea sursei de pericol sporit, avînd dreptul de proprietate asupra ei sau drept de conducere operativă, la fel și din alte considerente (în baza contractului de arendă, de locație)”.

Nu considerăm oportună păstrarea unei asemenea explicații în proiectul noii hotărîri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto. Argumentele sînt următoarele:

- 1) prin Legea nr.45 din 21.04.2005 pentru modificarea articolului 264 din Codul penal al Republicii Moldova, în dispoziția alin.(1) art.264 CP RM, cuvintele „ori daune materiale în proporții mari” au fost excluse.<sup>2</sup> Drept urmare, din momentul intrării în vigoare a acestei legi, daunele materiale nu mai pot să reprezinte urmările prejudiciabile ale infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM. Deci, nu poate fi victimă a acestei infracțiuni (nici a celorlalte infracțiuni în domeniul transportului auto) persoana careia i s-a cauzat un prejudiciu material;
- 2) cît privește cauzarea prejudiciului fizic sau moral victimei, considerăm suficiente 1) Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție „Cu privire la practica aplicării de către instanțele judecătorești a legislației materiale despre încasarea prejudiciului cauzat prin vătămare a integrității corporale sau altă vătămare a sănătății ori prin deces”, nr.6 din 04.07.2005, și 2) Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție „Cu privire la aplicarea de către instanțele de judecată a legislației ce reglementează repararea prejudiciului moral”, nr.9 din 09.10.2006. Ar fi superfluă existența mai mult de formă a unor explicații neevoluate vizînd cauzarea prejudiciului fizic sau moral victimei în proiectul noii hotărîri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto.

• Pct.26 al Hotărîrii Plenului nr.20/1999 stabilește: „Luînd în considerație gradul sporit de pericol social al infracțiunilor contra siguranței transporturilor, instanțele judecătorești în fiecare caz vor studia minuțios motivele ce au condus la încălcarea legislației, vor depista deficiențele din activitatea întreprinderilor ce exploatează mijloace de transport, motivele întreținerii necorespunzătoare a drumurilor, reacționînd în ordinea stabilită de lege (art.542 CPP RM din 1961) cu încheieri interlocutorii”.

Remanierea aduse cadrului reglementar impun revizuirea explicației date după cum urmează: „**Dacă, în procesul de examinare a cauzelor privind infracțiunile în domeniul transportului, instanța de judecată constată fapte de încălcare a legalității în activitatea întreprinderilor care exploatează mijloace de transport, a proprietarilor sau administratorilor drumurilor, atunci, odată cu adoptarea hotărîrii, ea poate emite, în temeiul art.218 CPP, o încheiere interlocutorie prin care aceste fapte se aduc la cunoștință organelor respective, persoanelor cu funcție de răspundere și procurorului. În termen de cel mult o lună, instanța de judecată va fi informată despre rezultatele soluționării faptelor expuse în încheierea interlocutorie”.**

• Hotărârea Plenului nr.20/1999 se încheie cu **pct.27**, care prevede: „*În legătură cu adoptarea hotărârii nominalizate, se abrogă hotărârea Plenului Judecătorei Supreme a Republicii Moldova din 21 decembrie 1978 nr.10 „Despre practica judiciară în cauzele cu privire la accidente rutiere”, cu modificările ulterioare*”.

Respectiv, considerăm oportună formularea următoarei recomandări de încheiere pentru proiectul noii hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto: „*În legătură cu adoptarea hotărârii de față, se abrogă Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova „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 08.07.1999, cu modificările ulterioare*”.

• Pentru a asigura plenitudinea interpretării normelor referitoare la infracțiunile în domeniul transportului auto, este cazul să propunem formularea de explicații vizînd infracțiunea specificată la art.276 „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” din Codul penal. Amintim că în legea penală anterioară nu a existat un corespondent al art.276 CP RM. Iată de ce nu există explicațiile corespunzătoare în Hotărârea Plenului nr.20/1999. Pe cale de consecință, propunem formularea următoarei recomandări pentru proiectul noii hotărâri explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova consacrate practicii judiciare în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto: „*Obiectul imaterial al infracțiunii prevăzute la art.276 CP RM îl reprezintă seria ori numărul de identificare a șasiului, caroseriei sau motorului auto. Nu se are în vedere seria sau numărul de identificare a cadrului. Obiectul imaterial al infracțiunii în cauză pot să-l reprezinte elementele de identificare aparținînd numai autovehiculelor. Nu pot reprezenta acest obiect imaterial elementele de identificare aparținînd: 1) remorcilor; 2) navelor flotei de capacitate mică; 3) agregatelor staționare și mobile avînd motoare cu ardere internă. Elementele de identificare a autovehiculelor urmează a fi deosebite de numărul de înmatriculare a vehiculelor.*

Noțiunea „autovehiculul”, utilizată în dispoziția art.276 CP RM, trebuie înțeleasă în sensul în care e definită 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.*” Noțiunea „autovehicul” este mai îngustă decît noțiunea „mijloc de transport” (în sensul art.132 CP RM).

În sensul art.276 CP RM, 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 purtînd elementul de identificare autentic cu un alt segment corespunzător purtînd elementul de identificare fals; prin „modificare” se înțelege îndepărtarea chimică sau de altă natură (cu excepția celei mecanice) a elementelor de identificare a autovehiculelor.

Acțiunea de falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor trebuie deosebită de: 1) folosirea cu bună-știință a unui autovehicul cu seria sau numărul șasiului, caroseriei sau motorului auto false. Această acțiune poate fi sancționată în baza alin.(1) art.229 din Codul contravențional; 2) distrugerea elementelor de identificare a autovehiculelor, înstrăinarea șasiului, caroseriei sau motorului auto purtînd elemente de identificare false, înstrăinarea autovehiculului cu șasiu, caroserie sau motor purtînd elemente de identificare false. În prezența unor condiții suplimentare, este posibil ca astfel de fapte să reprezinte anumite infracțiuni (de exemplu, infracțiunea de spălare a banilor (art.243 CP RM)).

Infracțiunea prevăzută la art.276 CP RM se consideră consumată din momentul falsificării chiar și a unui singur specimen de serie ori număr de identificare a șasiului, caroseriei sau motorului auto.

Subiect al infracțiunii de falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvîrșirii infracțiunii, a atins vîrsta de 16 ani.

În sensul prevederii de la lit.b) alin.(2) art.276 CP RM, falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor este săvîrșită de două sau mai multe persoane în una din următoarele situații:

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

În sensul prevederii de la lit.c) alin.(2) art.276 CP RM, atunci cînd falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor este săvîrșită 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. Nu este suficient ca subiectul falsificării elementelor de identificare a 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 a autovehiculelor săvârșită, o asemenea persoană nu poate fi trasă la răspundere în baza lit.c) alin.(2) art.276 CP RM.*

*În cazul săvârșirii falsificării elementelor de identificare a autovehiculelor de două sau mai multe persoane, dintre care nu toate sînt persoane care își folosesc situația de serviciu, persoanele care nu-și 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”.*

Argumentele întru susținerea unei asemenea interpretări le-am prezentat în cadrul unei publicații științifice.<sup>3</sup>

\* \* \*

Luînd în considerație cele evocate *supra*, propunem următorul proiect de hotărîre explicativă a Plenului Curții Supreme de Justiție:

#### Proiect

##### Hotărîrea Plenului

#### Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova cu privire la practica judiciară în cauzele penale privind infracțiunile în domeniul transportului auto (art.264, 264<sup>1</sup>, 265, 266, 269 și 276 CP RM)

Examinînd practica judiciară în cauzele referitoare la infracțiunile în domeniul transportului auto, în vederea asigurării aplicării corecte și uniforme de către toate instanțele judecătorești a prevederilor art.264, 264<sup>1</sup>, 265, 266, 269 și 276 CP RM, în baza lit.e) art.2, lit.c) art.16 din Legea cu privire la Curtea Supremă de Justiție, Plenul

#### H o t ă r ă ș t e

A explica următoarele:

1. În art. 264, 264<sup>1</sup>, 265 și 266 CP RM prin „mijloc de transport” se înțelege toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și autobuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanice. Prin „alte tipuri de mașini autopropulsate” se înțelege mașinile care circulă ocazional pe drumurile publice, fiind destinate unor lucrări de construcție, agricole, silvice, miniere sau de alt gen (de exemplu, excavatoare, buldozere, autogredere, autoscrepere, combine de recoltare etc.). Prin „alte mijloace de transport mecanice” se înțelege orice mecanism dotat cu motor cu ardere internă sau electric, care este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport. Capacitatea

cilindrică a motorului cu ardere internă trebuie să depășească 50 cm<sup>3</sup>. Puterea motorului, atît a celui cu ardere internă, cît și a motorului electric, trebuie să depășească 4 kW. Viteza constructivă a respectivului mecanism trebuie să depășească 45 km/h.

Nu poate constitui mijloc de transport, în sensul art. 264, 264<sup>1</sup>, 265 și 266 CP RM, mopedul, scuterul, ciclomotorul, bicicleta cu motor și alte asemenea vehicule care nu îndeplinesc măcar una din condițiile specificate mai sus. Dacă urmările indicate în art.264 CP RM sînt provocate de către conducătorii de moped, scuter, ciclomotor, bicicletă cu motor sau alte asemenea vehicule, ca urmare a încălcării de către aceștia a regulilor privind menținerea ordinii și securității circulației, se va aplica nu art.264 CP RM, dar art.269 CP RM.

În unele cazuri, pentru determinarea parametrilor tehnici ai mijloacelor de transport se efectuează expertiza tehnică.

2. Luînd în considerație că art. 264 și 269 CP RM sînt norme de trimitere, în procesul calificării, urmează să se stabilească cu exactitate care anume reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport / reguli privind menținerea ordinii și securitatea circulației au fost încălcate de către făptuitor. De asemenea, urmează a se releva în ce anume se exprimă încălcarea regulilor respective.

3. În sensul art.264 CP RM, prin „încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport” trebuie de înțeles încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, fixate în: Legea privind siguranța traficului rutier; Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 (în continuare - RCR); Regulile de testare tehnică obligatorie a autovehiculelor și remorcilor acestora, aprobate prin Hotărîrea Guvernului nr.1047 din 8.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării obligatorii a autovehiculelor și remorcilor acestora; Regulamentul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor din 9.12.1999 cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderile, instituțiile, organizațiile ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri; 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 29.07.2005; Hotărîrea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise etc.





În special, încălcarea regulilor de securitate a circulației se poate exprima în: traversarea trecerii la nivel cu calea ferată, în cazul în care barierele se află în poziția coborâtă sau în curs de coborâre (încălcarea regulilor fixate la alin.(2) pct.24 RCR); mersul cu spatele în intersecții, la trecerile pentru pietoni, în tuneluri, pe poduri, viaducte, rampe și sub acestea, la trecerile la nivel cu calea ferată și la o distanță mai mică de 50 m de la acestea, în locurile în care vizibilitatea drumului este mai mică de 100 m (cel puțin într-o direcție, dacă conducătorul vehiculului nu este ajutat de o persoană aflată în afara vehiculului), în locurile de dislocare a stațiilor vehiculelor de rută (încălcarea regulii fixate la alin.(2) pct.41 RCR); omisiunea de a lăsa liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz de frînare bruscă, i-ar crea posibilitatea să oprească evitând coliziunea (încălcarea regulii fixate la pct.49 RCR); reducerea bruscă a vitezei și oprirea imediat după executarea depășirii, dacă acesta nu este un caz excepțional (încălcarea regulii fixate la pct.51 RCR); omisiunea depășirii vehiculelor numai pe partea stîngă (ca excepție, vehiculele ai căror conducători au semnalizat intenția de a schimba direcția spre stînga și au început efectuarea acestei manevre, precum și tramvaiele se depășesc pe partea dreaptă, dacă pentru aceasta există spațiu suficient) (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.52 RCR); intrarea în intersecție în cazul în care circulația este blocată în direcția de mers și, ca urmare, conducătorul va fi forțat să oprească, astfel creînd obstacole vehiculelor ce se deplasează pe drumul intersectat (încălcarea regulii fixate la pct.57 RCR); nereducerea vitezei și neasigurarea că nu se apropie nici un tren la apropierea de trecerea la nivel cu calea ferată (încălcarea regulii fixate la pct.61 RCR); neluarea măsurilor adecvate care vor exclude pornirea de la sine a vehiculului sau utilizarea lui în lipsa conducătorului, înainte de părăsirea vehiculului de către conducător (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.71 RCR); omisiunea de a scoate vehiculul imediat în afara carosabilului sau de a-l deplasa cît mai aproape de bordură și neanunțarea asistenței tehnice, în cazul în care vehiculul rămîne în pană (încălcarea regulii fixate la alin.(1) pct.74 RCR) etc.

La rîndul său, încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport se poate concretiza în nerespectarea normativelor tehnice, în ale căror cazuri este interzisă exploatarea vehiculelor: pentru sistemele de frînare (alin.(1) pct.122 RCR); pentru sistemul de direcție (alin.(2) pct.122 RCR), pentru dispozitivele de iluminare, semnalizare luminoasă și sonoră (alin.(3) pct.122 RCR); pentru dispozitivele de ștergere și de spălare a geamurilor (alin.(4) pct.122 RCR); pentru roți și pneuri (alin.(5) pct.122 RCR) etc.

4. Articolul 264 CP RM poate fi aplicat numai dacă locul, în care a fost săvîrșită fapta de încălcare a regulilor

de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, este deschis pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, precum și este administrat de un organ abilitat în calitate de drum public sau de teritoriu adiacent acestuia. Dacă aceste condiții nu sînt îndeplinite, se va aplica, după caz, art.149 sau art.157 CP RM.

5. Infracțiunea prevăzută la art.264 CP RM se consideră consumată din momentul producerii uneia din următoarele urmări prejudiciabile: vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății (alin. (1) sau (2) art.264 CP RM); vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății ori decesul persoanei (alin. (3) sau (4) art.264 CP RM); decesul a două sau mai multor persoane (alin.(5) sau (6) art.264 CP RM). Dacă încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu implică producerea unor asemenea urmări, aplicabile sînt art.228, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 244 sau altele din Codul contravențional.

În procesul de calificare a faptei în baza art.264 CP RM urmează a se indica litera concretă din legea penală. În ipoteza prevăzută la alin.(3) sau (4) art.264 CP RM, individualizarea pedepsei trebuie făcută în funcție de urmarea prejudiciabilă care anume s-a produs: 1) vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății; 2) decesul unei persoane. În ipoteza prevăzută la alin.(5) sau (6) art.264 CP RM, individualizarea pedepsei urmează a se face în funcție de numărul de victime decedate.

6. Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, care a determinat producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute de cîteva alineate ale art.264 CP RM, dar reprezentînd aceeași infracțiune, trebuie calificată conform aceluși alineat al art.264 CP RM care prevede o pedeapsă mai aspră.

Regulile concursului de infracțiuni se vor aplica pentru faptele care au determinat producerea mai multor urmări prejudiciabile, dacă aceste fapte sînt săvîrșite la un timp diferit, iar urmările prejudiciabile survenite constituie rezultatul unor încălcări între care nu există nici o legătură.

Dacă în rezultatul aceleiași fapte se produc cîteva urmări prejudiciabile, dintre care unele sînt prevăzute la art.264 CP RM, iar altele la art. 228, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 244 sau altele din Codul contravențional, se va aplica răspunderea potrivit art.264 CP RM (și anume, alineatul din acest articol care prevede pedeapsa mai aspră). În asemenea cazuri, nu se intențiază procedura administrativă.

7. Singurul fapt de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu este suficient. Se poate întîmpla că urmările prevăzute în art.264 CP RM să fie în legătură cauzală cu fap-

tele altor participanți la trafic, cu o forță invincibilă a naturii, cu defectiunile ascunse ale mijlocului de transport etc. În asemenea cazuri, încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport nu poate fi considerată temei de aplicare a art.264 CP RM.

Totodată, este posibil ca urmările prevăzute în art.264 CP RM să fie în legătură cauzală cu fapta conducătorului mijlocului de transport. Iar, în același timp, fără a fi influențată semnificativ, derularea legăturii cauzale să fie însoțită de prezența următorilor factori: starea drumului, podului, trecerii la nivel cu calea ferată etc. nu corespunde regulilor, normelor, standardelor din domeniul construcțiilor; defectele tehnice ascunse ale mijlocului de transport nu au fost descoperite în timpul efectuării testării tehnice etc. În toate aceste cazuri, în acord cu alin.(2) art.76 CP RM, astfel de împrejurări pot fi considerate circumstanțe atenuante.

8. Lipsa legăturii cauzale între fapta prejudiciabilă și urmările prejudiciabile semnifică lipsa temeiului de aplicare a răspunderii în baza art.264 CP RM. Legătura cauzală în cazul infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM este prezentă dacă:

- încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a precedat producerea urmărilor prejudiciabile;
- încălcarea respectivă a fost cauza necesară producerii urmărilor prejudiciabile;
- încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport a creat un pericol real de producere a urmărilor prejudiciabile;
- încălcarea respectivă a transformat posibilitatea producerii urmărilor prejudiciabile în realitate.

9. Nu este aplicabil art.264 CP RM în cazul în care urmările prejudiciabile, prevăzute de acest articol, se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor de protecție a muncii la efectuarea lucrărilor cu utilizarea mijloacelor de transport, a regulilor de încărcare sau descărcare a încărcăturilor, de reparație a mijloacelor de transport, de efectuare a lucrărilor de construcție, a lucrărilor agricole etc. În asemenea ipoteze, se va aplica, după caz, art.149, 157, 183, 300 sau altele din Codul penal.

10. În conformitate cu art.13 al Legii drumurilor, nr.509 din 22.06.1995 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr.62-63), proprietarul sau administratorul drumului poartă răspundere materială pentru starea tehnică a drumului pe care îl deține sau administrează. Proprietarul sau administratorul drumului nu poartă răspundere pentru obstacolele create circulației și pentru pagubele aduse participanților la trafic din motive independente de el. Proprietarul sau administratorul drumului nu restituie participanților la trafic cheltuielile suplimentare, condiționate de restricțiile de circulație

legate de executarea lucrărilor planificate și a lucrărilor de restabilire a sectoarelor de drum degradate de avarii sau calamități naturale.

În același timp, se aplică răspunderea conform art.227 din Codul contravențional pentru nerespectarea regulilor de întreținere, de reparație și de reconstrucție a drumurilor, pasajelor și a comunicațiilor situate în zona drumului, a mijloacelor de dirijare a circulației rutiere, nerespectarea termenelor de executare a lucrărilor de reparație și de reconstrucție executate în zona drumurilor, neîntreprinderea măsurilor de asigurare a securității circulației rutiere, precum și pentru neîndeplinirea lucrărilor de amenajare, de reparație și de curățare regulată a pistelor pentru pietoni și a punților de trecere, neexecutarea obligațiilor de întreținere în stare tehnică bună și în curățenie a barierelor de la marginea drumului sau a căilor de acces la drumul de folosință generală.

11. În acele situații, când vinovăția conducătorului mijlocului de transport lipsește, răspunderea pentru producerea accidentului rutier trebuie s-o poarte acei participanți la trafic care se fac vinovați de producerea acestuia (alt conducător al mijlocului de transport, pieton, pasager, alt participant la trafic). Astfel, dacă nerespectarea de către conducătorul mijlocului de transport a regulilor de circulație rutieră a avut un caracter nevoit, fiind determinată de acțiunile altor participanți la trafic, trebuie de reieșit din împrejurările concrete ale celor săvârșite, comparând caracterul și gravitatea pericolului înlăturat cu prejudiciul cauzat realmente, în corespundere cu regulile extremei necesități.

În cazul în care urmările prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM s-au produs datorită faptelor a două sau mai multor persoane, instanțele judecătorești urmează să stabilească caracterul încălcărilor admise de fiecare din aceste persoane. În astfel de cazuri, fiecare din persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru fapta proprie. Dacă există o vină a victimei sau a unei alte persoane, aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale a făptuitorului în baza lit.g) alin.(1) art.76 CP RM.

Totuși, de la această regulă există o excepție: nu poate fi atenuată pedeapsa în baza lit.g) alin.(1) art.76 CP RM atunci când conducătorul mijlocului de transport nu și-a îndeplinit obligațiile ce-i reveneau în acea situație concretă față de victimă. De exemplu, conform pct.11 RCR, conducătorul de vehicul, înainte de plecare și în timpul deplasării, este obligat să se asigure că pasagerii: au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea (lit.b); poartă pe cap casca de protecție prinsă cu cataramă în timpul deplasării pe motocicletă (ciclomotor) (lit.c) etc. Neexecutarea unor asemenea obligații



anulează efectul circumstanței atenuante corespunzătoare.

12. În vederea evitării erorilor în procesul de stabilire a faptului de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport și evaluării corecte a acestui fapt, este oportună dispunerea unei expertize autotehnice. Obiectul de cercetare al expertizei autotehnice îl pot constitui numai circumstanțele vizînd acțiunile întreprinse de facto de către conducătorul mijlocului de transport sau un alt participant la trafic. Nu pot fi puse în sarcina expertului chestiuni de drept (de exemplu, vinovăția sau nevinovăția conducătorului mijlocului de transport).

De exemplu, chestiunile adresate spre soluționare expertizei autotehnice pot fi:

- la ce distanță unul de altul se aflau mijloacele de transport în momentul intrării unuia din ele în intersecție și al apariției pericolului de impact, și era oare suficientă această distanță pentru o oprire prin frînare?
- care era viteza de deplasare a mijlocului de transport, dacă lungimea parcursului de frînare pe asfaltul uscat a constituit ... metri?
- în care poziție unul față de altul se găseau mijloacele de transport în momentul impactului?
- de cît timp a avut nevoie pietonul pentru a parcurge cu pas accelerat distanța de la trotuar pînă la locul în care a fost acroșat, și a fost oare suficientă această distanță pentru a opri mijlocul de transport care se deplasa cu viteza de 40 km/h?
- a avut oare conducătorul mijlocului de transport posibilitatea tehnică de a evita impactul în cazul unei acționări prompte a frînei la apariția pericolului? etc.

În cazul în care concluziile expertului nu sînt întemeiate, există îndoieli în privința lor sau a fost încălcată ordinea procesuală de efectuare a expertizei, ori dacă instanța de judecată consideră că raportul expertului nu este suficient de clar sau complet, în conformitate cu art.148 CPP, poate fi dispusă efectuarea unei expertize autotehnice suplimentare sau a unei contraexpertize de către un alt expert sau alți experți.

13. Judecătorul apreciază probele, constatate prin intermediul raportului de expertiză autotehnică, conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege: „Probele, constatate prin intermediul raportului de expertiză autotehnică, nu pot avea o valoare dinainte stabilită pentru instanța de judecată”; „Efectuarea expertizelor autotehnice revine persoanelor care îndeplinesc cerințele stabilite de art.8 al Legii nr.1086 din 23.06.2000 cu privire la expertiza judiciară,

constatările tehnico-științifice și medico-legale” (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.144-145).

14. În cazul infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM, față de urmările prejudiciabile făptuitorul manifestă imprudență. Dacă decesul ori vătămarea gravă sau medie a integrității corporale sau a sănătății victimei au fost provocate intenționat, atunci se va aplica nu art.264 CP RM, dar art.145, 151 sau 152 CP RM.

Pentru a se stabili cu exactitate forma și tipul vinovăției manifestate în raport cu urmările prejudiciabile, trebuie luate în considerație toate circumstanțele relevante ale celor săvîrșite. Astfel, în fiecare caz concret, momentul de apariție a pericolului pentru siguranța traficului se stabilește cu luarea în considerație a situației rutiere care a precedat accidentul rutier. Doar din momentul în care apare posibilitatea obiectivă ca conducătorul mijlocului de transport să descopere pericolul se poate atesta apariția pericolului pentru siguranța traficului.

La examinarea probelor privind prezența sau absența posibilității tehnice a conducătorului mijlocului de transport să evite producerea accidentului rutier pe timp de noapte, pe sectoarele de drum neiluminate sau în condiții de vizibilitate redusă, trebuie de reieșit din următoarele: în conformitate cu lit.a) alin.(1) pct.45 RCR, conducătorul mijlocului de transport trebuie să-l conducă în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținînd permanent seama de dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase.

15. Subiect al infracțiunii prevăzute la art.264 CP RM este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvîrșirii faptei, a atins vîrsta de 16 ani. În afară de aceasta, subiectul trebuie să aibă calitatea specială de persoană care conduce mijlocul de transport.

Este necesar a menționa că calitatea cerută subiectului în art.264 CP RM este determinată de natura activității pe care o efectuează persoana (conducerea unui mijloc de transport), iar nu de existența unei abilități pentru desfășurarea acestei activități. Este suficient ca făptuitorul să conducă de facto un mijloc de transport, chiar dacă această calitate nu se sprijină pe o recunoaștere oficială. Lipsa permisului de conducere nu poate servi temei pentru liberarea făptuitorului de răspundere penală. Nu contează la calificarea conform art.264 CP RM nici dacă făptuitorul este sau nu proprietar al mijlocului de transport, nici dacă l-a răpit sau dacă proprietarul i-a predat sau nu conducerea mijlocului de transport.

Aplicarea art.264 CP RM nu exclude aplicarea art.232 „Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere” și a alin.(1) art.233 „Conducerea vehiculului în stare de ebrietate produsă de alcool, predarea conducerii lui către o persoană care

se află în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe” din Codul contravențional.

16. În cazul încălcării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport în timpul instruirii persoanei ce efectuează pregătirea practică, răspunderea o poartă instructorul auto, dacă el nu a întreprins la timp măsuri pentru a preveni urmările prejudiciabile specificate în art.264 CP RM, nu însă persoana ce efectuează pregătirea practică.

Dacă persoana ce efectuează pregătirea practică nu a respectat indicațiile instructorului auto și a încălcat regulile de securitate a circulației, ea este cea care poate fi trasă la răspundere în baza art.264 CP RM.

17. Nu se va aplica art.264 CP RM, dacă urmările prejudiciabile prevăzute de acest articol sînt provocate de încălcarea regulilor de conducere sau de exploatare a mașinilor de luptă, speciale sau de transport. În acest caz, făptuitorul trebuie să fie nu pur și simplu persoana care conduce astfel de mașini. El trebuie să aibă și calitatea de militar. De aceea, se va aplica art.382 CP RM.

18. În sensul art.264 și 264<sup>1</sup> CP RM, noțiunea „stare de ebrietate” are înțelesul stabilit în alin.(1) art.134<sup>12</sup> CP RM: starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare.

Starea de ebrietate este stabilită în conformitate cu Regulamentul privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.296 din 16.04.2009 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.80-81).

Aplicarea răspunderii conform alin.(2), (4) și (6) art.264 CP RM exclude referirea la lit.j) alin.(1) art.77 CP RM. Totodată, gradul de ebrietate (nu însăși ebrietatea) trebuie luat în considerație la individualizarea pedepselor prevăzute la alin.(2), (4) și (6) art.264 CP RM.

19. Este posibil concursul dintre infracțiunea, specificată la alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM, și infracțiunea prevăzută la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM. Această posibilitate se atestă atunci cînd infracțiunea prevăzută la alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM este urmată de refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolică, 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.

20. Este posibil concursul dintre infracțiunea, specificată la alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM, și infracțiunea prevăzută la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM. Aceasta cu condiția că săvîrșirea infracțiunii specificate la alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM presupune nu pur și simplu

stare de ebrietate a făptuitorului, dar stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. În cazul dat, la fel de necesară este condiția ca urmările prejudiciabile nominalizate în art.264 CP RM să nu se afle în legătură cauzală cu fapta de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare. Legătura cauzală trebuie să fie cu o încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport.

Dacă însă urmările prejudiciabile nominalizate în art.264 CP RM se află în legătură cauzală cu încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport – concretizată în conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare – atunci răspunderea urmează a fi aplicată numai în conformitate cu alin.(2), (4) sau (6) art.264 CP RM. Nu va fi necesară calificarea suplimentară în baza alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM.

21. Cerința esențială pentru aplicarea răspunderii conform alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM este ca, în timpul conducerii mijlocului de transport, 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).

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 sînge de la 0,3 pînă la 0,8 g/l și concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 pînă 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 sînge 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. Trebuie să fie întrunite cumulativ condiția privitoare la concentrația de alcool în sînge și condiția referitoare la concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat.

22. Infracțiunea prevăzută la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM 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.

23. Subiect al infracțiunii prevăzute la alin.(1) art.264<sup>1</sup> CP RM 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.

24. În sensul alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM, în esență, acțiunea de predare a conducerii mijlocului de transport consistă în eliberarea permisiunii – verbale sau scrise – pentru deplasarea mijlocului de transport.

Infracțiunea prevăzută la alin.(2) art.264<sup>1</sup> CP RM se consideră consumată din momentul producerii urmărilor prejudiciabile prevăzute în art.264 CP RM. Față de aceste urmări făptuitorul manifestă imprudență.

25. Subiect al 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, subiectul trebuie să aibă o calitate specială: conducătorul sau posesorul mijlocului de transport care e predat pentru conducere unei alte persoane care se află în stare de ebrietate; alte persoane responsabile de exploatarea mijloacelor de transport.

26. În sensul alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM, 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 se consideră consumată din momentul realizării refuzului, împotrivirii sau eschivării conducătorului mijlocului de transport 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.

27. Subiect al infracțiunii prevăzute la alin.(3) art.264<sup>1</sup> CP RM este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În afară de aceasta, subiectul are calitatea specială de conducător al mijlocului de transport.

28. În sensul alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, subiectul nu deține permis de conducere în 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;

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, sau nevalabil din alte cauze.

29. În sensul alin.(4) art.264<sup>1</sup> CP RM, subiectul este privat de dreptul de a conduce mijlocul de transport atunci când 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.

30. În sensul art.265 CP RM, prin „punere în exploatarea a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite” trebuie să înțelegem acțiunea care:

- 1) constă în darea unui ordin sau în acordarea de permisiune pentru efectuarea deplasării mijlocului de transport;
- 2) presupune ca premisă prezența la mijlocul de transport a unor defecte tehnice vădite, astfel încât 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, dispozitivele de semnalizare luminoasă și sonoră, ori constau, în special, în uzarea anvelopelor unui asemenea mijloc de transport etc.

Nomenclatorul defectelor tehnice ale mijloacelor de transport și condițiile în care se interzice circulația lor pe drumurile publice sînt prevăzute, în principal, în normele din Secțiunea a 18-a „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor” din RCR.

31. În sensul art.265 CP RM, 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, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- 1) să se exprime într-o încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport;
- 2) această încălcare să fie gravă;
- 3) această încălcare 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.

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 RCR:



- 1) mijlocul de transport nu a fost supus controlului tehnic de stat sau lipsește ecusonul ce confirmă efectuarea acestuia sau raportul de verificare tehnică a vehiculului (lit.b) pct.121);
- 2) numărul de înmatriculare a mijlocului de transport nu corespunde standardului stabilit (lit.c) pct.121);
- 3) mijlocul de transport este echipat cu dispozitive luminoase și sonore speciale, fără autorizația Direcției poliției rutiere (lit.d) pct.121);
- 4) concentrația substanțelor nocive în gazele de eșapament depășește normele admisibile stabilite de standarde (lit.a) alin.(6) pct.122);
- 5) mijlocul de transport nu este înmatriculat în modul stabilit (lit.a) pct.125);
- 6) numărul de identificare a șasiului, caroseriei, cadrului sau numărul de fabricare a motorului este reimprimat prin poansonare ori acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.b) pct.125);
- 7) lipsește placa cu numărul de înmatriculare sau acesta nu corespunde celui înscris în certificatul de înmatriculare (lit.c) pct.125);
- 8) conducătorului mijlocului de transport îi lipsește permisul de conducere de categoria respectivă, sau conducătorul mijlocului de transport nu a trecut testul psihofiziologic și medical (lit.a) alin.(1) pct.126);
- 9) admiterea în circulație a mașinilor autopropulsate cu șenile pe drumurile modernizate (lit.c) alin.(1) pct.126) etc.

32. În sensul art.265 CP RM, încălcarea regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor presupune încălcarea reglementărilor 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 săptămânii; durata zilnică a timpului de muncă; munca pe timp de noapte; pauza de masă și repausul zilnic etc.

33. Infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM se consideră consumată din momentul producerii oricăreia din urmările prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM.

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 relație 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.

În procesul de calificare a infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM, trebuie să se răspundă la întrebarea: era 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.

34. Subiect al infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani.

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 aceste două cazuri se au în vedere în special: 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) persoanele care răspund pentru testarea tehnică obligatorie a mijloacelor de transport; 3) reprezentanții 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; 4) lucrătorii poliției rutiere care răspund pentru supravegherea tehnică a mijloacelor de transport; 5) conducătorii sau posesorii mijloacelor de transport care i-au permis altei persoane să exploateze mijlocul de transport.

35. În cazul infracțiunii prevăzute la art.265 CP RM, atunci când fapta prejudiciabilă se prezintă sub modalitatea de încălcare a regimului de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor, subiectul are o dublă calitate specială: 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 mecanizatorilor.

36. 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 implicat în producerea urmărilor prejudiciabile prevăzute la art.264 CP RM. Chiar dacă acest conducător va fi găsit nevinovat, nu înseamnă că există temeuri de a considera aceasta drept cauză de a nu trage la răspundere persoana care a săvârșit infracțiunea prevăzută la art.265 CP RM.

37. În sensul art.266 CP RM, 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.

În sensul art.266 CP RM, noțiunea de accident rutier are următorul înțeles: 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 mai multor persoane.

În sensul art.266 CP RM, prin „locul accidentului rutier” se înțelege segmentul de drum public 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.

38. 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. Articolul 243 din Codul contravențional stabilește răspunderea pentru părăsirea de către vinovat a locului în care s-a produs accidentul rutier. În acest caz, situația-premisă se exprimă în încălcarea de către făptuitor a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă această încălcare nu a provocat urmările indicate la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM.

Infracțiunea prevăzută la art.266 CP RM se consideră consumată din momentul părăsirii locului accidentului rutier.

39. Latura subiectivă a infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier se caracterizează prin intenție directă. Ca motive ale infracțiunii examinate pot fi numite: lașitatea; teama de a fi tras la răspundere; indiferența etc. Cît privește scopul infracțiunii prevăzute la art.266 CP RM, 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.

40. Subiect al 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 și 2) care anterior a săvârșit infracțiunea prevăzută la alin.(3) sau (5) art.264 CP RM.

41. 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. Articolul 266 CP RM nu este o normă specială în raport cu art.163 CP RM.

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. 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.

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. Însă, aceasta nu poate afecta cu nimic oportunitatea aplicării art.266 CP RM.

42. Infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM este o infracțiune săvârșită exclusiv în domeniul transportului auto. Nu poate fi comisă această infracțiune în domeniul transportului feroviar, aerian sau naval.

43. În sensul art.269 CP RM, regulile privind menținerea ordinii și securitatea circulației sînt regulile stabilite de:

- Legea privind siguranța traficului rutier;
- Regulamentul circulației rutiere;
- Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje etc.

Infracțiunea prevăzută la art.269 CP RM se consideră consumată din momentul producerii urmărilor prejudiciabile indicate la art.264 CP RM. Față de aceste urmări făptuitorul manifestă imprudență.

44. 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 că această persoană să aibă rolul de subiect al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM. Aceasta în contextul aceluiași accident rutier.

Subiect al infracțiunii prevăzute la art.269 CP RM este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani. În plus, trebuie să aibă o anumită calitate specială: pasager, pieton sau alt participant la trafic.

45. Prin „participant la trafic (altul decât conducătorul mijlocului de transport)” trebuie să înțelegem:

- 1) conducătorii de biciclete sau ciclomotoare;
- 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;
- 6) părinții, educatorii sau alte persoane care însoțesc copii;
- 7) persoanele adulte care se deplasează cu copii în vârstă de pînă 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.

46. Obiectul imaterial al infracțiunii prevăzute la art.276 CP RM îl reprezintă seria ori numărul de identificare a șasiului, caroseriei sau motorului auto. Nu se are în vedere seria sau numărul de identificare a cadrului. Obiectul imaterial al infracțiunii în cauză pot să-l reprezinte elementele de identificare aparținînd numai autovehiculelor. Nu pot reprezenta acest obiect imaterial elementele de identificare aparținînd: 1) remorcilor; 2) navelor flotei de capacitate mică; 3) agregatelor staționare și mobile avînd motoare cu ardere internă. Elementele de identificare a autovehiculelor urmează a fi deosebite de numărul de înmatriculare a vehiculelor.

47. Noțiunea „autovehiculul”, utilizată în dispoziția art.276 CP RM, trebuie înțeleasă în sensul în care e definită 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”. Noțiunea „autovehicul” este mai îngustă decât noțiunea „mijloc de transport” (în sensul art.132 CP RM).

48. În sensul art.276 CP RM, 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 purtînd elementul de identificare autentic cu un alt segment corespunzător purtînd elementul de identificare fals; prin „modificare” se înțelege îndepărtarea chimică sau de altă natură (cu excepția celei mecanice) a elementelor de identificare a autovehiculelor.

Acțiunea de falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor trebuie deosebită de: 1) folosirea cu bună-știință a unui autovehicul cu seria sau numărul șasiului, caroseriei sau motorului auto false. Această acțiune poate fi sancționată în baza alin.(1) art.229 din Codul contravențional; 2) distrugerea elementelor de identificare a autovehiculelor, înstrăinarea șasiului, caroseriei sau motorului auto purtînd elemente de identificare false, înstrăinarea autovehiculului cu șasiu, caroserie sau motor purtînd elemente de identificare false. În prezența unor condiții suplimentare, este posibil ca astfel de fapte să reprezinte anumite infracțiuni (de exemplu, infracțiunea de spălare a banilor (art.243 CP RM)).

Infracțiunea prevăzută la art.276 CP RM se consideră consumată din momentul falsificării chiar și a unui singur specimen de serie ori număr de identificare a șasiului, caroseriei sau motorului auto.

49. Subiect al infracțiunii de falsificare a elementelor de identificare a autovehiculelor este persoana fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii, a atins vârsta de 16 ani.

50. În sensul prevederii de la lit.b) alin.(2) art.276 CP RM, falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor este săvîrșită de două sau mai multe persoane în una din următoarele situații:

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

51. În sensul prevederii de la lit.c) alin.(2) art.276 CP RM, atunci cînd falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor este săvîrșită 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. Nu este suficient ca subiectul falsificării elementelor de identificare a 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 a autovehiculelor săvârșită, o asemenea persoană nu poate fi trasă la răspundere în baza lit.c) alin.(2) art.276 CP RM.

În cazul săvârșirii falsificării elementelor de identificare a autovehiculelor de două sau mai multe persoane, dintre care nu toate sînt persoane care își folosesc situația de serviciu, persoanele care nu-și 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.

52. În acord cu alin.(3) art.65 CP RM, pentru infracțiunile în domeniul transportului auto, privirea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate poate fi aplicată ca pedeapsă complementară în cazurile cînd nu este prevăzută în calitate de pedeapsă în norma penală corespunzătoare, dacă, ținînd cont de caracterul infracțiunii săvârșite de către făptuitor în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu sau în timpul exercitării unei anumite activități, instanța de judecată va considera imposibilă păstrarea de către acesta a dreptului de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate.

53. Dacă există circumstanțe atenuante excepționale, pedeapsa pentru infracțiunile în domeniul transportului auto poate fi aplicată conform prevederilor art.79 CP RM. Temei pentru aplicarea unei pedepse mai ușoare decît cea prevăzută de lege, conform art.79 CP RM, pot servi numai circumstanțele excepționale, inclusiv cele referitoare la personalitatea făptuitorului. Instanțele de judecată trebuie să studieze multilateral, în deplină măsură și obiectiv, toate circumstanțele și datele prezentate care caracterizează atît negativ, cît și pozitiv persoana inculpatului și care au o importanță esențială pentru stabilirea categoriei și mărimii pedepsei.

54. Dacă, în procesul de examinare a cauzelor privind infracțiunile în domeniul transportului, instanța de judecată constată fapte de încălcare a legalității în activitatea întreprinderilor care exploatează mijloace de transport, a proprietarilor sau administratorilor drumurilor, atunci, odată cu adoptarea hotărîrii, ea poate emite, în temeiul art.218 CPP RM, o încheiere interlocutorie prin care aceste fapte se aduc la cunoștință organelor respective, persoanelor cu funcție de răspundere și procurorului. În termen de cel mult o lună, instanța de judecată va fi informată despre rezultatele soluționării faptelor expuse în încheierea interlocutorie.

55. În legătură cu adoptarea hotărîrii de față, se abrogă Hotărîrea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova „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 08.07.1999, cu modificările ulterioare.

### Referințe:

- <sup>1</sup> A se vedea: V.Stati. *Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP RM): analiza elementelor constitutive* // Revista Institutului Național al Justiției, 2008, nr.3, p.63-72; V.Stati. *Infracțiunea de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP RM): analiza elementelor constitutive* // Revista Națională de Drept, 2010, nr.1, p.55-63.
- <sup>2</sup> Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.69.
- <sup>3</sup> A se vedea: V.Stati. *Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto (Partea II)* // Revista Institutului Național al Justiției, 2009, nr.2, p.37-49.