



CZU 343.346

CONCEPTUL DE REGULĂ DE SIGURANȚĂ A TRAFICULUI RUTIER

Simion CARP,

doctor în drept, conferențiar universitar

Academia „Ștefan cel Mare” a MAI

Ion SLISARENCO,

Master în drept, doctorand, lector universitar,

Academia „Ștefan cel Mare” a MAI

În prezent, în legislația în vigoare care asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier, precum și în cea care prevede răspunderea juridică penală sau contravențională pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru vătămarea sănătății sau provocarea decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, nu se utilizează o noțiune unică cu referire la regulile care periclitează siguranța traficului rutier. În articolul științific de față, se propune conceptul de regulă de siguranță a traficului rutier.

Cuvinte-cheie: trafic rutier, accident rutier, regulă de siguranță, vătămarea sănătății, lipsire de viață, imprudență.

THE CONCEPT OF THE ROAD TRAFFIC SAFETY RULE

Simion CARP,

associate professor, PhD, Academy „Ștefan cel Mare” of MIA

Ion SLISARENCO,

master in law, PhD student, university lecturer,

Academy „Ștefan cel Mare” of MIA

Currently, the enforced legislation that ensures legal protection of the road safety, as well as the legal framework providing for legal criminal or administrative liability for violation of road safety rules as well as the health damages or for manslaughter as a result of violation of road safety rules, does not apply a unified term when making reference to the rules that endanger the safety of the road traffic. This scientific article, submits the concept of road traffic safety rule.

Keywords: road traffic, road accident, safety rule, health damage, manslaughter, imprudence.

Introducere. Cercetarea conținutului constitutiv al unei infracțiuni se realizează prin examinarea semnului principal al acesteia, și anume: fapta prejudiciabilă, act material de conduită interzis de legea penală. Pentru o mai bună înțelegere a materiei, dezvăluim că, în concret, fapta prejudiciabilă constă dintr-o manifestare exterioară a rezoluției infracționale, iar sub aspect abstract, aceasta reprezintă o activitate fizică prevăzută de textul normei care descrie infracțiunea, activitate desemnată de legiuitor fie printr-un cuvânt sau o anumită expresie.

Necesitatea clarificării semnificației acestor expresii este dictată în primul rând de faptul că terminologia utilizată atât în legea penală, cât și în cea contravențională,

legi care sunt îmbibate cu dispoziții de blanșetă, – nu întotdeauna coincide cu cea din actele normative la care fac trimitere acestea. În al doilea rând, exigențele statului de drept și necesitatea respectării drepturilor omului reclamă legi de calitate, în care noțiunile să fie precise și cu același conținut în toate legile care fac parte dintr-un anumit domeniu de reglementare.

Atât jurisprudența Curții Constituționale a Republicii Moldova, care, de fapt, a conchis că o lege de calitate are menirea de a exclude posibilitatea incriminării și definirii infracțiunilor într-o formulă ambiguă și incertă, cât și CtEDO, de nenumărate ori au statuat faptul că legiuitorul are obligația de a asigura definirea clară a oricărei infrac-

țiuni prin lege în virtutea art.7 din CEDO, și că persoana este în drept să cunoască, în termeni foarte clari, ce acte și omisiuni sunt de natură să-i angajeze responsabilitatea penală (*cauza Kokkinakis vs. Grecia din 25 mai 1993*) [6].

Principiile unanim recunoscute cum ar fi cel al legalității, al calității legii penale și cel al securității juridice impun legiuitorului obligația de a asigura calitatea legii penale și reclamă caracterul accesibil și predictibil al normelor juridico-penale.

După cum conchide pe bună dreptate autorul Giurgiu N., însuși principiul legalității incriminării pretinde legiuitorului adoptarea unor texte cât mai complete pentru a acoperi toate ipotezele de bază ale incriminării și cât mai precise pentru a servi la stabilirea comodă și exactă a sensului unor termeni sau expresii și la determinarea faptei fără echivoc a limitelor reale ale câmpului incriminării [5, p. 27].

Este indubitabil că de corectitudinea formulării noțiunilor în cadrul actului normativ depinde eficacitatea influențării juridice, precum și realizarea scopurilor urmărite de către legiuitor, aceasta datorându-se faptului că specificul definițiilor constă în aceea că ele reprezintă temelia, pivotul actelor normative [2, p. 4].

Cât privește textul legislativ, acesta nu trebuie să lase un spațiu de percepție atât de larg. În cadrul unui text legislativ, dimensiunile informației trebuie să fie precise, cu limite rigurose trasate: ori de câte ori ar fi citit un astfel de text, el trebuie perceput în același mod. În vederea asigurării preciziei textului legislativ, este necesară, înainte de toate, acordarea unei atenții cuvenite următoarelor exigențe privind terminologia: claritatea; univocitatea; aprobarea practică; autoexplicabilitatea; economia exprimării; neutralitatea expresivă; lipsa încărcăturii semantice suplimentare a termenului, datorată unor factori socioculturali; respectarea regulii „o singură noțiune – un singur termen”; unitatea terminologiei aplicate pe parcursul întregii legislații sau al principalelor ei domenii;

constanța terminologiei [2, p. 5].

În prezent, în legislația în vigoare care asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier, precum și în cea care prevede răspunderea juridică penală sau contravențională pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier și pentru vătămarea sănătății sau provocarea decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, nu se utilizează o noțiune unică cu referire la regulile care periclitează siguranța traficului rutier.

Supportul metodologic și teoretico-științific al cercetării de față îl constituie un complex de metode general-științifice, bazate pe cunoștințe juridico-penale, care au asigurat unitatea analizei gnoseologice a subiectului supus investigării în întreaga complexitate a sa. Dintre procedeele logice și metodele aplicate am evidențiat analiza și sinteza, abstractizarea și generalizarea, inducția și deducția, metoda sistemică, comparativă, s-a apelat la un șir de principii filosofice generale, ca: obiectivitatea, legătura dintre teorie și practică.

Rezultate obținute și discuții. De altfel, utilizarea unor noțiuni diferite cu referire la unele și aceleași reguli de siguranță a traficului rutier în diferite acte legislative, denaturează și esența juridică a faptei de încălcare a acestor reguli, iar prin aceasta, se știrbește din caracterul precis, univoc și clar al legii care interzice asemenea fapte sub amenințarea aplicării unei sancțiuni corespunzătoare gravității acestora.

În această ordine de idei, considerăm că în parcursul nostru științific asupra subiectului supus investigării, clarificarea și statuarea conceptului de regulă de siguranță a traficului rutier va contribui în mod direct și la determinarea esenței și naturii juridice a faptei de încălcare a acestor reguli, – concept pe care îl considerăm ca fiind reușit atât din punctul de vedere al simplificării practicii de transpunere în viață a normelor de drept, cât și din perspectiva asigurării unei doze de exactitate, simplitate și concizie a normelor în lege.

Sușținem că doza de claritate care o vom aduce prin stabilirea conceptului de regulă de siguranță a traficului rutier va contribui esențial la minimalizarea activității legislative spontane și nesistemice ulterioare, precum și va spori nivelul de coerență și calitate a legislației în vigoare, iar utilizarea lui în activitatea de legiferare va conduce la elaborarea unor legi eficiente ca formă și perfecte ca conținut.

Conform Dicționarului juridic penal [1, p. 260], siguranța circulației reprezintă asigurarea bunei funcționări a mijloacelor de transport și a traficului pe căile de transport pentru a preveni producerea de prejudicii persoanelor și bunurilor, siguranța circulației pe drumurile publice făcând parte din siguranța circulației tuturor tipurilor de transporturi.

În conformitate cu prevederile Legii cu privire la siguranța traficului rutier [8], traficul rutier reprezintă un sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule care, în procesul deplasării pe drumurile publice în condiții stabilite, generează un ansamblu de relații juridico-sociale. Acest sistem complex aflat într-o permanentă dinamică nu poate fi static după natura sa, ci se desfășoară în anumite condiții stabilite, reglementate, bine determinate și nicidecum nu haotic, sau anarhic. Doar respectarea cu strictețe a acestor condiții prestabilite va asigura traficului rutier doza de siguranță necesară.

Aceeași lege definește siguranța traficului rutier ca fiind o stare de lucruri în traficul rutier care reflectă gradul de protecție a participanților la trafic împotriva accidentelor și consecințelor acestora. Această stare de lucruri la fel nu are un caracter static, datorită faptului că zilnic se săvârșesc abateri de la condițiile prestabilite care asigură siguranța traficului rutier prin diferite încălcări ale regulilor de comportament fie al participanților la traficul rutier, fie al altor subiecți în a căror atribuții intră asigurarea securității traficului rutier.

Este de menționat că aceste reguli de comportament în traficul rutier în diferite

acte normative sunt denumite cu noțiuni diferite, iar esența acestora și expansiunea lor juridică nu întotdeauna este înțeleasă de către destinatarii legii.

Astfel, Legea privind siguranța traficului rutier [8] numește aceste reguli cu următoarele noțiuni: „reguli din domeniul siguranței traficului rutier”, „reguli de circulație pe drumurile publice”, „reguli privind siguranța traficului rutier și protecția mediului”, „reguli privind circulația vehiculelor”.

Regulamentul circulației rutiere [7] numește regulile de comportament în traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de circulație”, „reguli ce asigură circulația rutieră”, „reguli de conducere preventivă”, „reguli pentru circulația vehiculelor”, „reguli privind circulația vehiculelor”, „reguli ce determină circulația”, „standarde ce țin de siguranța traficului rutier”, „norme tehnice de exploatare”.

Totodată, faptele prejudiciabile care atentează la siguranța traficului rutier precum și la viața și sănătatea persoanei săvârșite ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier își găsesc sediul de incriminare la momentul actual în cadrul Capitolului XII al Părții Speciale a C.pen. al RM intitulat generic „Infrațiuni în domeniul transporturilor”, și anume în grupul infracțiunilor contra siguranței traficului rutier din care fac parte infracțiunile contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale condiționate de respectarea regulilor de siguranță a traficului rutier de către conducătorul de vehicul și infracțiunile contra siguranței traficului rutier care atentează la valorile și relațiile sociale determinate de respectarea obligațiilor în vederea asigurării siguranței traficului rutier de către persoanele responsabile în acest sens, altele decât conducătorul de vehicul.

La categoria acestor infracțiuni legiuitorul a atribuit următoarele infracțiuni: „Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport” – art.264 C.pen. al RM, „Condu-

cerea 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 droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare” – alin.(1) art.264¹ C.pen. al RM; „Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264 – alin.(2) art.264¹ C.pen. al RM, „Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolscoptică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical – alin.(3) art.264¹ C.pen. al RM, „Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vândute” – art.265 C.pen. al RM, „Părăsirea locului accidentului rutier” – art.266 C.pen. al RM, „Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației” – art.269 C.pen. al RM, „Falsificarea elementelor de identificare a autovehiculelor” – art.276 C.pen. al RM.

De asemenea, C.contr. al RM în Capitolul XIII intitulat generic „Contravenții în domeniul circulației rutiere” prevede răs-punderea contravențională pentru un șir de contravenții care atentează la siguranța traficului rutier.

Astfel, C.contr. al RM [3] numește regulile de comportament al participanților la traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de exploatare a vehiculelor”, „reguli de înmatriculare sau de înregistrare de stat, de revizie tehnică a vehiculelor”, „reguli de amplasare a numărului de înmatriculare”, „reguli privind permisul de conducere”, „reguli de folosire a centurii de siguranță, a căștii de protecție, a vestei de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizantă, a sistemului de reținere pentru copii”, „reguli privind convorbirile radio-telefonice”, „reguli de traversare a liniei de cale ferată”, „reguli de oprire și de acordare de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier”, „reguli de circulație în zonele rezidențiale”, „reguli de circulație rutieră”,

„norme de conducere preventivă”, „reguli de circulație”, iar C.pen. al RM [4] numește regulile de comportament al participanților la traficul rutier cu următoarele noțiuni: „reguli de securitate a circulației mijloacelor de transport”, „reguli de exploatare a mijloacelor de transport”, „reguli de exploatare a mijloacelor de transport ce asigură securitatea circulației”, „reguli privind menținerea ordinii și securitatea circulației”.

Constatăm că aceste noțiuni nu sunt identice nici după conținut, nici după întinderea domeniului de reglementare pe care îl cuprind. De aceea, făcând o analiză a acestora, am dedus patru noțiuni esențiale a căror conținut ne interesează într-un mod principal, și anume:

- regulă de circulație în traficul rutier;
- regulă de exploatare a vehiculelor;
- regulă de siguranță a circulației în traficul rutier;
- regulă de siguranță a traficului rutier.

Menționăm din start că elucidarea acestor noțiuni o vom face doar cu referire la traficul rutier, exceptând domeniul circulației transporturilor feroviar, naval, aerian și prin conducte.

Astfel, *regula de circulație în traficul rutier* este o regulă de comportament al participantului la traficul rutier care stabilește drepturi, dar și îndatoriri, obligații pentru participanții la traficul rutier, care sunt expres prevăzute de RCR, și a căror respectare este impusă tuturor celor care participă la traficul rutier. În procesul său dinamic, traficul rutier este condiționat de respectarea acestor reguli pentru a se desfășura în deplină siguranță.

Drept exemplu de încălcare a unei reguli de circulație în traficul rutier ne poate servi următorul caz din practica judiciară: „La 23 decembrie 2016, aproximativ la ora 18.20, inculpatul T. V. I. conducea autoturismul de model „Mitsubishi Colt”, cu n. î. xxx, și se deplasa pe str. Muncești, din direcția str. Băcioii Noi, în direcția str. Aeroportul Vechi, mun. Chișinău. În timpul deplasării, ajungând pe un sector de drum fără iluminare, în

preajma imobilului nr.728, inculpatul T. V. I. n-a manifestat prudență sporită la trafic, n-a ținut permanent seama de totalitatea factorilor ce caracterizau condițiile rutiere, intensitatea și nivelul de organizare a traficului rutier, de care trebuie să țină cont fiecare conducător la determinarea vitezei necesare deplasării în siguranță, n-a apreciat corect situația rutieră, în care se afla autovehiculul la momentul respectiv, nu a adaptat o viteză corespunzătoare condițiilor de drum, care i-ar garanta securitatea circulației, prin ce a încălcat prevederile pct.45 subpunctul 1) Regulamentul circulației rutiere, potrivit căruia „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: a) starea psihofiziologică ce influențează atenția sau reacția; b) dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase; c) starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii d) condițiile rutiere; e) situația rutieră” și subpunctul 2) același punct, potrivit căruia „în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, el trebuie să reducă viteza sau chiar să oprească pentru a nu pune în pericol siguranța traficului”, pct. 3 același Regulament, potrivit căruia „participanții la trafic sunt obligați să respecte regulile de circulație, semnificația mijloacelor de semnalizare rutieră, semnalele și indicațiile agentului de circulație, condițiile tehnice ale prezentului Regulament și prin acțiunile lor să nu cauzeze prejudicii altor participanți la trafic, să nu-i expună pericolului, precum și să nu creeze neîntemeiat obstacole circulației care ar depăși pe acele care sunt provocate de circumstanțe iminente” și a încălcat cerințele art. 22 alin.(4) Legea privind siguranța traficului rutier, nr. 131-XVI din 07 iunie 2007, conform căruia „participanții la trafic sunt obligați să manifeste un comportament care să asigure fluenta și siguranța traficului, să nu pericliteze siguranța unor alți participanți la trafic”, iar ca urmare a comis tamponarea pietonului B. A. V., care traversa carosabilul de la stânga la dreapta relativ deplasării unității de transport, cauzându-i ultimului, conform

Raportului de expertiză judiciară, nr. 26/D din 26 ianuarie 2017, fractura liniară a bazei odontoidului fără deplasare; subluxarea articulației atlanto-axială, care au fost cauzate în urma hiperflexiei sau extensiei articulației vertebrelor cervicale; traumă cranio-cerebrală închisă manifestată prin contuzie cerebrală medie; fractură bimaleolară gambei drepte cu dereglarea fragmentelor; fractura epimetafizei proximale gleznei drepte, care se califică ca vătămare gravă.” [10].

Astfel, regulile încălcate de către făptuitorul din speța dată reprezintă reguli de circulație în traficul rutier și nu reprezintă, de exemplu, reguli de exploatare a vehiculelor.

Regula de exploatare a vehiculelor este regula impusă participantului la trafic în persoana conducătorului de vehicul, de a exploata vehiculul în cadrul procesului de trafic rutier în deplină siguranță fără abatere de la normele ce asigură exploatarea acestuia, și în conformitate cu care vehiculul este admis în traficul rutier. Regulamentul circulației rutiere [7] obligă conducătorul de vehicul ca înainte de plecare să verifice starea tehnică a vehiculului și să o supravegheze pe parcurs, în special funcționarea sistemelor de direcție, de frânare, dispozitivelor de iluminare și semnalizare, iar în timpul deplasării să poarte centura de siguranță și să se asigure că și pasagerii au cuplat centurile, dacă autovehiculul este echipat cu acestea.

Drept exemplu de încălcare a unei reguli de exploatare a vehiculului ne poate servi următorul caz din practica judiciară: „D.C., la 01 aprilie 2017, aproximativ la ora 13 și 50 min., în timp ce se afla la volanul autovehiculului de model „Dacia Logan”, cu n/î xxx, în calitate de conducător auto la „xxx” taxi xxx, se deplasa pe str. 31 August 1989, mun. Chișinău, din direcția str. Petru Movilă spre str. S. Lazo, mun. Chișinău, ajungând în preajma imobilului nr.141 de pe str.31 August 1989, a oprit pentru îmbarcarea pasagerilor, iar după ce pe bancheta din față dreapta s-a așezat cet. xxx, iar pe ușa spate dreapta a urcat cet. xxx, urmând să se urce și cet. xxx, conducătorul auto manifestând neatendență la trafic, a igno-

rat cerințele „Regulamentului Circulației Rutiere”, Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 și anume, prevederile pct.14.) în conformitate cu care conducătorului de vehicul îi este interzis: să deschidă portierele vehiculului în timpul mersului sau să pornească de pe loc cu portierele deschise; repunând automobilul în mișcare, moment în care cet. xxx abia urca prin ușa spate dreapta, aceasta și-a pierdut echilibrul și a căzut jos. În consecință, cet. xxx i-au fost cauzate conform raportului de expertiză judiciară nr.xxx din xxx, fractura metaepifizei proximale a humerusului drept cu echimoză la acest nivel, fractura maleolei laterale gleznei drepte cu edem al țesuturilor moi la acest nivel, excoriații ale țesuturilor moi la nivelul plantei drepte, vătămări care condiționează dereglarea sănătății de lungă durată și în baza acestui criteriu se califică ca vătămare medie” [9].

Astfel, repunerea în mișcare a vehiculului fără luarea măsurilor necesare de precauție pentru a evita accidentul în traficul rutier manifestată prin pornirea acestuia cu portierele deschise constituie încălcarea unei reguli de exploatare a vehiculului.

De fapt, regulile de exploatare a vehiculelor sunt cuprinse în Secțiunea a 18-a „Condiții tehnice pentru admiterea în circulație a autovehiculelor și remorcilor” din RCR, unde sunt nominalizate devierile de la normativele tehnice, în ale căror cazuri este interzisă exploatarea vehiculelor și un vehicul care nu corespunde acestor normative tehnice nu trebuie admis în traficul rutier, iar circulația cu un asemenea vehicul constituie o încălcare a regulilor de exploatare a acestuia. Spre deosebire de regulile de circulație în traficul rutier care pot fi încălcate doar în timpul circulației vehiculului, fie în timpul participării la traficul rutier în calitate de pieton, pasager, sau alt participant la trafic, regula de exploatare a vehiculului poate fi încălcată și în timpul staționării vehiculului și anume, de exemplu, prin 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 (regulă fixată la alin.(1) pct.71 RCR).

Faptul că regulile de circulație în traficul rutier pot fi încălcate doar de către participanții nemijlociți la traficul rutier în calitate de conducător de vehicul, pasager, pieton sau alt participant la trafic, iar în contextul infracțiunii prevăzute de art.264 C.pen. al RM și al contravenției prevăzute de art. 242 C.contr. al RM doar de către conducătorul de vehicul, nu trezește anumite dubii. Însă încălcarea regulilor de exploatare a vehiculelor este o abatere care poate fi săvârșită atât de conducătorul de vehicul ca fiind de neconceput, decât în legătură cu conducerea de către acesta a vehiculului, cât și de o altă persoană responsabilă pentru starea tehnică sau pentru exploatarea corespunzătoare a vehiculelor, care pune în exploatare un vehicul cu defecte tehnice vădite sau altfel încălcă grav regulile de exploatare a vehiculului ce asigură securitatea circulației, însă nu în legătură cu conducerea nemijlocită a vehiculului de către această persoană. Din atare considerente, este imperativ de a delimita infracțiunea prevăzută la art.264 C.pen. al RM de cea de la art.265 C.pen. al RM.

Astfel, constatăm că regulile de circulației în traficul rutier și regulile de exploatare a vehiculelor sunt stabilite în mod obligatoriu în cadrul unor acte normative, precum RCR, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009, Legea privind siguranța traficului rutier nr.131-XVI din 07.06.2007, acestea fiind principalele acte de referință pentru art.264 C.pen. al RM și art.242 C.contr. al RM, acestea fiind norme cu dispoziții de blanchetă care fac trimitere la aceste acte normative. Însă RCR și Legea privind siguranța traficului rutier cuprind în sine atât regulile de circulației în traficul rutier și regulile de exploatare a vehiculelor, cât și alte reguli de siguranță a circulației în traficul rutier care nu neapărat vor fi de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a vehiculelor.

Deci, după întinderea sa, regula de siguranță a circulației în traficul rutier este o

regula mai cuprinzătoare decât regula de circulație în traficul rutier sau regula de exploatare a vehiculelor. Arealul mai larg al acesteia se datorează faptului că securitatea circulației în traficul rutier este asigurată nu doar prin respectarea regulilor de circulație în traficul rutier sau regulilor de exploatare a vehiculelor, ci și de respectarea altor reguli, obligații, îndatoriri, care nu sunt opozabile doar participanților la traficul rutier în calitate de conducător de vehicul, pieton, pasager, sau alt participant la traficul rutier, ci unui cerc mai larg de subiecți cum ar fi:

- persoana responsabilă de exploatarea și starea tehnică a vehiculelor;
- persoana cu funcție de răspundere ori persoana care gestionează o organizație comercială, obștească sau o altă organizație nestatală responsabilă de regimul de lucru al șoferilor sau mecanizatorilor;
- persoana responsabilă pentru starea tehnică a căilor de comunicație, a instalațiilor de pe ele, a mijloacelor de telecomunicații sau de semnalizare ori a mijloacelor de transport;
- persoana responsabilă de menținerea ordinii și securitatea circulației;
- lucrătorul din transportul auto;
- persoane responsabile de amenajarea, întreținerea și exploatarea drumurilor publice, trecerilor la nivel cu calea ferată și altor construcții rutiere;
- persoane responsabile de executarea lucrărilor pe drum;
- persoana responsabilă de organizarea traficului rutier prin măsuri juridico-organizatorice și ingineresti de sistematizare, reglementare și dirijare a traficului rutier ș.a..

În această ordine de idei, în demersul de a determina natura juridică distinctă a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier și a faptelor de vătămare a sănătății și de provocare a decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, fundamentăm un concept nou, și anume conceptul de **regulă de siguranță a traficului rutier**.

Propunem propria noțiune a *regulii de siguranță a traficului rutier*, prin care trebuie să înțelegem totalitatea regulilor de circulație în traficul rutier, a regulilor de exploatare a vehiculelor precum și a altor reguli de siguranță a circulației în traficul rutier care sunt expres stabilite de actele normative care reglementează și asigură protecția juridică a siguranței traficului rutier, și sunt destinate să asigure desfășurarea în deplină siguranță a traficului rutier.

Sușținem că anume această noțiune va cuprinde absolut toate regulile existente în domeniul siguranței traficului rutier, iar fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, precum și faptele de vătămare a sănătății sau de provocare a decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, necesită o apreciere juridică distinctă, o legiferare separată și un tratament sancționator separat ca contravenții contra siguranței traficului rutier precum și ca contravenții/infracțiuni contra vieții și sănătății persoanei.

Regulile de siguranță a traficului rutier sunt cuprinse în RCR și în Legea privind siguranța traficului rutier. Prezentul și în vigoare Regulament al circulației rutiere este cel aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357 din 13.05.2009 [7], care de la aprobarea lui a suferit numeroase modificări, ultima fiind datată la 24.07.2017, intervenții datorate dezvoltării vertiginoase a societății precum și a relațiilor sociale și a diversității situațiilor ce necesită o reglementare strictă. Siguranța traficului rutier apare ca o valoare care necesită a fi protejată prin instituirea de reguli, obligații, interdicții, drepturi ale tuturor participanților la traficul rutier, iar asigurarea protecției acesteia va contribui și la protejarea vieții și sănătății persoanelor, a proprietății acestora precum și a mediului.

Ținând cont de conceptul propus, și anume de a utiliza o noțiune unică de regulă de siguranță a traficului rutier, sușținem că fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier își conturează în acest context adevărata esență și natură juridică.

Concluzii. Instituirea unei răspunderi determinate pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier distincte de răspunderea penală se impune ca fiind imperativă. Acest fapt se datorează în primul rând logicii precum că aceste abateri constituie încălcări ale unei ordini administrative de organizare și de desfășurare în deplină siguranță a traficului rutier, iar admiterea lor trebuie să atragă după sine și răspunderea administrativă (contravențională) cuvenită și nu cea penală. Suntem de acord ca unele încălcări ale regulilor de siguranță a traficului rutier să fie catalogate și sancționate penal ca infracțiuni contra siguranței circulației transporturilor și anume ca infracțiuni contra siguranței traficului rutier, însă doar în varianta componentelor formale de infracțiune cum este art.264¹ C.pen. al RM „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 droguri și/sau de alte substanțe cu efecte similare”.

Faptelor de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier care necesită a fi incriminate ca infracțiuni trebuie să le fie determinată natura juridică infracțională nu prin prisma consecințelor prejudiciabile negative cauzate, ci prin prisma însăși a pericolului social al acestora prin săvârșirea lor, fără a aștepta încă producerea de consecințe sub forma vătămarilor sănătății fie decesul persoanei. Siguranța traficului rutier reprezintă o valoare care are menirea de a proteja viața, sănătatea persoanei, mediul, patrimoniul și alte valori și relații sociale importante în cadrul unei comunități, iar cele mai periculoase fapte care atentează la siguranța traficului rutier necesită a fi incriminate la nivel de infracțiune de pericol, nu de infracțiune-rezultat.

Prea importante sunt valorile și relațiile sociale prejudiciate în urma încălcărilor regulilor de siguranță a traficului rutier ca pentru sancționarea penală a acestora să așteptăm producerea de consecințe negative. Acestea trebuie prevenite, combătute, sancțio-

onate fără nici o întârziere.

În al doilea rând, determinarea naturii juridice a faptei încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier ca contravenție sau ca infracțiune nu trebuie făcută prin prisma urmărilor prejudiciabile cauzate și din considerentul că atunci când acestea survin din imprudență, ca rezultat al încălcării intenționate sau din imprudență a regulilor de siguranță a traficului rutier, făptuitorul nu este în stare de a le controla. Aceasta presupune că în situația admiterii încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier, făptuitorul în persoana conducătorului de vehicul, de exemplu, scapă de sub control vehiculul care în virtutea legilor fizicii, inerției, vitezei, greutateii etc. nu mai poate fi stăpânit, și respectiv toate distrugerile și vătămarile pe care le va produce nu vor putea fi într-un oarecare mod controlate de făptuitor, nici sub formelor, nici sub numărul sau nivelul de gravitate. Făptuitorul în atare situație nu poate prevedea caracterul vătămarilor sănătății, spre exemplu, ca să își poată ordona comportamentul în vederea neadmiterii cauzării vătămării sănătății de un anumit grad fie decesul persoanei, în vederea săvârșirii unei infracțiuni sau contravenții. Vehiculul scăpat de sub control poate trece într-o etapă când nu mai poate fi recuperat, aceasta fiind deja conform legităților fizicii peste putințele unui om. Practica judiciară cunoaște cazuri când urmările prejudiciabile survenite, s-au datorat însăși faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier de către însăși victimă atunci când, de exemplu, aceasta circulând cu un ciclomotor fără a avea montată casca de protecție a fost accidentată de un automobil, fiindu-i cauzate vătămări grave ale sănătății care nu aveau să survină dacă aceasta avea montată casca de protecție.

În al treilea rând, determinarea naturii juridice a faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier nu implică doar aprecierea acesteia ca fiind contravenție sau infracțiune, ci necesită și o distingere a acesteia de faptele de vătămare a sănătății și de provocare a decesului persoanei din impru-

dență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier. Această clarificare se impune datorită faptului că în prezent, în practica judiciară se tolerează aprecierea naturii și esenței juridice a faptei în funcție de atitudinea psihică a făptuitorului față de vătămările sănătății sau față de decesul persoanei ca urmări prejudiciabile ale faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier, fără a determina natura juridică însăși a faptelor de vătămare a sănătății sau de provocare a decesului persoanei din imprudență ca rezultat al încălcării regulilor de siguranță a traficului rutier.

Ideea precum că dacă vătămările sănătății sau decesul persoanei au fost cauzate din intenție, fapta urmează a fi calificată ca infracțiune contra vieții și sănătății persoanei, iar dacă acestea au fost cauzate din imprudență, fapta se califică ca infracțiune în domeniul transportului nu poate fi tolerată. În legătură cu această idee, am formulat un șir de întrebări pe care le adresăm deschis, însă vom propune și răspunsurile pe care le considerăm adevărate și adecvate necesităților și imperativelor unui stat de drept:

1. Se schimbă oare natura faptei prejudiciabile din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile a căror survenire acesta măcar nici nu o poate controla?

2. Se schimbă oare natura faptei de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier soldată cu vătămarea medie sau gravă a sănătății fie cu decesul persoanei în fapta de vătămare intenționată medie sau gravă a sănătății sau în omor intenționat din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile?

3. Se schimbă oare obiectul de atentare al faptei prejudiciabile din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile?

4. Dacă din cauza unei alte atitudini psihice a făptuitorului față de urmările prejudiciabile, vătămarea intenționată medie sau gravă a sănătății sau omorul intenționat se califică ca infracțiune contra vieții și sănă-

tății persoanei, atunci pentru fapta intenționată de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier făptuitorul nu răspunde penal (sau contravențional)?

5. Atitudinea psihică intenționată a făptuitorului față de urmările prejudiciabile sub forma vătămării medii sau grave a sănătății sau decesul persoanei face oare ca relațiile sociale cu privire la siguranța traficului rutier să nu mai fie importante și atentarea asupra acestora să rămână nesancționată?

Nu suntem de acord cu această regulă stabilită axiomatic din considerentul că forma de vinovăție diferită manifestată prin atitudinea psihică a făptuitorului față de urmările prejudiciabile nu poate schimba obiectul de atentare al unei anumite fapte prejudiciabile, și nicidecum nu poate schimba natura juridică a faptei. Forma de vinovăție nu poate transforma o faptă infracțională în altă faptă infracțională atâta timp cât ea se raportează la consecințele infracționale. Forma de vinovăție nu poate transforma o urmare prejudiciabilă în faptă infracțională sau o faptă infracțională în metodă de comitere a infracțiunii. Indiferent de forma de vinovăție a făptuitorului față de urmările prejudiciabile, acesta trebuie să poarte răspundere și pentru fapta de încălcare a regulilor de siguranță a traficului rutier.

Situația existentă în momentul de față în practica judiciară și în tratările doctrinare cu privire la aplicarea răspunderii penale pentru încălcarea regulilor de siguranță a traficului rutier care a cauzat vătămarea sănătății sau decesul persoanei din imprudență este departe de a corespunde cu principiile generale și speciale ale dreptului precum și cu realitatea juridică imperfectă și plină de ambiguități care duc la încălcarea flagrantă a drepturilor și libertăților fundamentale ale omului care, nu de puține ori, conduc la condamnarea statului Republica Moldova de către CtEDO.

Referințe bibliografice

1. Antoniu Gh., Bulai C., Chivulescu Gh., Dicționar juridic penal, Editura Știin-

- țifică și Enciclopedică, București, 1976 (287p.).
2. Brînză S., Stati V., Cu privire la posibila neconstituționalitate a unor amendamente recente operate în Codul penal și în Codul contravențional Partea I. În: „Revista națională de drept”, 2017, nr.1, (p.2-12); Ушакова Л. Н., Общие правила формулирования дефиниций. În: Молодой ученый, 2008, nr.1, с.190-196; Грузинская Е.И., О правилах применения языковых средств при конструировании юридических норм. În: Экономика, социология и право, 2013, № 12, с.126-128.
 3. Codul contravențional al Republicii Moldova. Legea nr.218-XVI din 24.10.2008 (intrat în vigoare: 31.05.2009) // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.3-6/art.15 din 16.01.2009, Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.78-84/art.100 din 17.03.2017.
 4. Codul penal al Republicii Moldova. Legea nr.985 din 18.04.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.28-129/art.1012 din 13.09.2002, Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.72-74/art.195 din 14.04.2009.
 5. Giurgiu N., Legea penală și infracțiunea (doctrină, legislație, practică judiciară). Ediție revăzută și adăugită. Iași: GAMA, 1994. (400p.).
 6. Hotărârea Curții Constituționale nr.6 din 16.04.2015 pentru controlul constituționalității unor prevederi din Codul penal și Codul de procedură penală (confiscarea extinsă și îmbogățirea ilicită) (Sesizarea nr. 60a/2014) // Publicat : 15.05.2015 în Monitorul Oficial Nr. 115-123 art. Nr: 10, în vigoare: 16.04.2015.
 7. Hotărârea Guvernului nr.357/13.05.2009. Hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere // Monitorul Oficial al Republicii Moldova 92-93/art.409, 15.05.2009. Intrat în vigoare: 15.07.2009.
 8. Legea privind siguranța traficului rutier nr.131-XVI din 07.06.2007 // Republicat: Monitorul Oficial al Republicii Moldova 11-21/art.6 din 23.01.2015 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova 103-106/art.443 din 20.07.2007.
 9. Sentința Judecătorei Chișinău din 09.02.2018. Dosarul nr.1-469/2017.
 10. Sentința Judecătorei Chișinău din 15.02.2018. Dosarul nr.1-483/2017.

Despre autori

Simion CARP,
doctor în drept, conferențiar universitar
e-mail: simion.carp@gmail.com
tel.: 079505500

Ion SLISARENCO,
master în drept, doctorand,
lector universitar al Catedrei
„Științe penale” a
Academia „Ștefan cel Mare” a MAI
e-mail: vanciu.jawa@mail.ru
tel.: 060292220

About authors

Simion CARP,
PhD, associate professor
e-mail: simion.carp@gmail.com
tel.: 079505500

Ion SLISARENCO,
master in law, PhD student,
university lecturer of the Department
„Criminal Sciences” of the Academy
„Ștefan cel Mare” of MIA
e-mail: vanciu.jawa@mail.ru
tel.: 060292220