

CZU: 343.346.2

[https://doi.org/10.52277/1857-2405.2024.1\(68\).04](https://doi.org/10.52277/1857-2405.2024.1(68).04)

ÎNCĂLCAREA REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAȚIEI RUTIERE: CONSIDERAȚIUNI TEORETICE ȘI PRACTICE



Oxana CAZACU,
adjunct-interimar
al procurorului-șef al Procuraturii
pentru Combaterea Criminalității
Organizate și Cauze Speciale
<https://orcid.org/0009-0007-5174-3807>

SUMAR

Sintetizând fenomenul accidentelor rutiere din ultimii ani, se relevă că acestea se includ în grupa fenomenelor negative și cu implicații majore în derularea relațiilor la nivel social. Statistic, s-a reliefat că, în urma producerii accidentelor rutiere, survin pierderi atât de vieți omenești, cât și de valori financiare deosebit de importante, ceea ce statuează Republica Moldova, în rândul țărilor cu risc crescut de victimizare.

Prin această cercetare, autorul ajunge la concluzia că în Republica Moldova se cere adoptarea unui Cod rutier.

Cuvinte-cheie: Regulamentul circulației rutiere, accident rutier, drum public, stare psihofiziologică, dexteritate, stare tehnică a vehiculului, situație rutieră.

Introducere

Dreptul la viață reprezintă cel mai important drept al omului. De respectarea sa depinde însăși existența societății, iar datorită importanței sale necontestate și statutului superior față de alte drepturi recunoscute omului, reglementarea și respectarea adecvată constituie o prioritate pentru stat.

Legea penală protejează relațiile sociale ale căror formare, desfășurare și dezvoltare implică respectarea vieții umane - valoare socială supremă.

Statul, prin politica sa penală, apără viața omului și reprezintă o condiție sine qua non a perpetuării societății însăși. Scopul politicii penale îl îndreptățește pe legiuitor să pretindă tuturor cetățenilor săi să-și respecte viața, precum și să se abțină de la orice fapte care ar aduce atingere acestei valori sociale.

Unul dintre factorii care atentează la viața și sănătatea persoanei, prin impactul social, este și încălcarea regulilor de circulație pe drumurile publice.

VIOLATION OF ROAD TRAFFIC SAFETY RULES: THEORETICAL AND PRACTICAL CONSIDERATIONS

SUMMARY

Synthesizing the phenomenon of road accidents in recent years, it is revealed that they are included in the group of negative phenomena with major implications in the development of relations at the social level. Statistically, it has been highlighted that, as a result of road accidents, there are losses of both human lives and particularly important financial values, which states that the Republic of Moldova is among the countries with a high risk of victimization.

Through this research, the author comes to the conclusion that the Republic of Moldova requires the adoption of a Highway Code.

Key-words: Road traffic regulation, road accident, public road, psychophysiological state, dexterity, technical condition of the vehicle, road situation.

Dreptul la viață, dreptul la libera circulație și dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform art. 3 și 13.1. din *Carta Organizației Națiunilor Unite a Drepturilor Omului* [2, art. 3, art. 13.1]. Aceste drepturi se regăsesc și în Constituția Republicii Moldova, statul fiind obligat să asigure cetățenilor săi condiții optime pentru exercitarea drepturilor lor.

Astfel, în art. 24 alin (1) din Constituție [5] este reglementat că „statul garantează fiecărui om dreptul la viață și la integritate fizică și psihică”. De asemenea, în Constituție sunt consfințite și dreptul la ocrotirea sănătății, acesta prevăzând că „statul este obligat să ia măsuri pentru ca orice om să aibă un nivel de trai decent, care să-i asigure sănătatea și bunăstarea, lui și familiei lui, cuprinzând hrana, îmbrăcămintea, locuința, îngrijirea medicală, precum și serviciile sociale necesare”.

Conținutul de bază al cercetării

Sintetizând fenomenul accidentelor rutiere din ultimii ani, se relevă că acestea se includ în grupa fenomenelor negative și cu implicații majore în derularea relațiilor la nivel social. Statistic,



s-a arătat faptul că, în urma producerii accidentelor rutiere, au fost constatate pierderi atât de vieți omenești cât și de valori financiare deosebit de importante, or, în ultimii ani a crescut numărul accidentelor de circulație soldate cu morți și răniți grav în rândul participanților la trafic - fapt ce situează Republica Moldova în rândul țărilor cu risc crescut de victimizare.

Admiterea greșelilor de conduită la conducerea mijlocului de transport este de cele mai dese ori și cauza producerii accidentelor rutiere, or, încrederea de sine, atitudinea neglijentă față de regulile de securitate, prin conducerea mijlocului de transport într-o formă fizică inadecvată și incompatibilă cu cea necesară pentru a conduce în siguranță generează și producerea accidentelor de circulație. La principalele cauze ale accidentelor rutiere grave, prin evidențierea indisciplinei pietonilor și a vitezei excesive, care reprezintă catalizatorii accidentelor survenite, mai pot fi adăugate și neacordarea priorității - fie pietonilor, fie vehiculelor, abaterile bicicliștilor, depășirea neregulamentară, nerespectarea distanței între vehicule și conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor.

În vederea asigurării trendului descrescător al dinamicii accidentelor de circulație grave, se impun a fi luate măsuri în ceea ce privește continuarea acțiunilor de aplicare a legii cu caracter preventiv, prioritizarea implementării sistemelor de supraveghere video a traficului și, nu în ultimul rând, intervenția prin actualizarea continuă a legislației. La subiect, analizând legislația altor state în privința infracțiunilor rutiere, s-a constatat că principalele acte incriminatorii ale acestor fapte sunt Codul penal și Codul rutier.

Legea penală incriminează în Capitolul XII al părții speciale [3, art. 264, art. 264¹, art. 264², art. 265, art. 266] infracțiunile în domeniul transporturilor și anume: *încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe, punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite, părăsirea locului accidentului rutier*, iar mai nou a fost introdusă și infracțiunea privind *desfășurarea curselor ilegale*.

În România, infracțiunile din categoria circulației rutiere pe drumurile publice sunt cuprinse în Capitolul al II-lea „*Infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice*” - art. 334 - 341 al Titlului VII intitulat „*Infracțiuni contra siguranței publice*” din Codul penal [4].

Legislația străină la capitolul vizat este diferită, reieșind din specificul fiecărui sistem de drept,

reieșind din realitățile ce caracterizează țara și politica penală a acesteia. Prin urmare, faptele incriminate ca infracțiuni ce atentează la securitatea circulației rutiere și pedepsele pentru aceste fapte, sunt reglementate diferit, exemplele fiind reflectate *infra*:

În Germania, Codul penal prevede: părăsirea locului accidentului fără motiv, uciderea din culpă, vătămarea corporală gravă, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, revocarea permisului de conducere, limitele de viteză în Germania și amenzile prevăzute pentru depășirea acestora, reglementări privind siguranța în interiorul mașinilor, conducerea sub influența alcoolului sau a narcoticelor [10, p. 36-38].

Codul penal din Lituania se referă la infracțiunile rutiere în articolul 280, intitulat „*Prejudicii aduse vehiculelor sau drumurilor, facilităților situate pe acestea*”, în articolul 281, intitulat „*Încălcarea Regulamentelor care guvernează siguranța traficului rutier sau funcționarea vehiculelor*”, în articolul 282, intitulat „*Încălcarea Regulamentelor care guvernează ordinea sau siguranța traficului rutier*” [10, p. 36-38].

Codul penal din Suedia, expune faptele de referință în următorul text, infracțiunile săvârșite din „culpă (neglijență)” sunt pedepsite astfel: infracțiunea de „cauzarea morții altei persoane”, este prevăzută în Capitolul 3 secțiunea 7, „cauzarea de vătămări corporale sau boală” este prevăzută ca infracțiune în Capitolul 3 secțiunea 8. Legea privind pedepsele pentru anumite încălcări ale circulației pe drumurile publice incriminează conducerea neglijentă a unui autovehicul în Secțiunea 1 [10, p. 36-38].

În Canada, Codul penal incriminează conducerea neglijentă care are ca rezultat vătămare corporală sau decesul, părăsirea locului accidentului, conducere sub influența alcoolului și a drogurilor, vătămare corporală cauzată de conducere sub influența alcoolului și a drogurilor, alcoolemie peste limita legală care provoacă vătămare corporală, conducerea sub influența alcoolului și a drogurilor cauzatoare de moarte, alcoolemie peste limita legală, dacă se cauzează moartea [10, p. 36-38].

În Estonia, Codul penal incriminează infracțiuni de trafic, în art. 422, denumit „*Încălcarea cerințelor de trafic sau a normelor de funcționare a vehiculului de către conducătorul auto*”, în art. 423, denumit „*Încălcarea cerințelor de trafic sau a normelor de funcționare a vehiculului de către conducătorul auto din neglijență*”. De asemenea, sunt incriminate conducerea sistematică a vehiculului de către persoane fără drept de a condu-

ce, conducerea în stare de ebrietate, încălcarea regulilor de siguranță în trafic sau a regulilor de exploatare a vehiculelor. Tot în Estonia, Legea circulației 007, incriminează și alte infracțiuni rutiere, respectiv conducerea vehiculului de către o persoană fără drept de a conduce, conducerea autovehiculului când se depășește nivelul maxim permis de alcool în sânge, consumul de alcool, narcotice sau substanțe psihotrope în urma unui accident de circulație de către șoferul implicat în accident.

În Finlanda, Capitolul 23 din Codul penal incriminează infracțiuni de trafic precum conducerea în stare de ebrietate, încredințarea vehiculului unei persoane în stare de ebrietate, conducerea în stare de ebrietate a unui vehicul fără motor, exploatarea unui vehicul fără permis, fuga de la locul unui accident de circulație [10, p. 36-38].

Subsecvent, rezumând, se impune concluzia: regula generală este că legea aplicabilă se stabilește în funcție de locul în care se produce accidentul, indiferent de țara sau țările în care ar putea apărea efectele lor indirecte. În consecință, în cazul unor vătămări corporale sau daune asupra bunurilor, țara în care se produce accidentul trebuie să fie țara în care s-a produs vătămarea și, respectiv, daunele asupra bunurilor [15].

Astfel, locul producerii accidentului rutier este, în același timp, și locul producerii prejudiciului, adică vătămării corporale, decesului victimei ori deteriorării autovehiculului. Corespunzător, acest deziderat se încadrează în *lex loci delicti comisi*, în cazul accidentelor de autovehicule care implică elemente de extraneitate, deoarece locul producerii accidentului rutier este regula care dirijează calificarea faptei ilicite, a consecințelor care survin, precum și a obligațiilor la care se dau naștere.

În context, se impune precizarea că dreptul european [14, p. 1] reprezintă parte integrantă din sistemul juridic al statelor-membre, conferă drepturi și impune obligații atât statelor membre cât și cetățenilor acestor state.

Un document internațional adoptat în cadrul Consiliului Europei este Convenția Europeană pentru reprimarea infracțiunilor rutiere, adoptată la Strasbourg la 30 noiembrie 1964 și intrată în vigoare la 18 iulie 1972 [8, p. 85-94].

În preambulul respectivei Convenții se specifică că statele-membre ale Consiliului Europei, semnatare ale Convenției, iau în considerare sporirea circulației vehiculelor între statele europene și pericolul pe care îl constituie încălcarea regulilor ce asigură securitatea participanților la traficul rutier. Considerând că scopul Consiliului Europei este de a realiza o uniune mai strânsă între membrii săi, convinsă de necesitatea cooperării în

scopul de a spori eficiența reprimării infracțiunilor rutiere comise pe teritoriul lor, statele au convenit asupra prevederilor respectivei Convenții. În prezent, documentele de bază care reglementează circulația rutieră internațională, stabilesc cerințele față de participanții săi și documentele acestora sunt *Convenția asupra circulației rutiere* [6] și *Convenția asupra semnalizării rutiere* [7]. Acestea au fost adoptate în cadrul unei conferințe internaționale de la Viena la 8 noiembrie 1968.

Legislația Uniunii Europene este formată din tratatele fondatoare care au instituit Uniunea Europeană și reglementează modul de funcționare a acesteia, regulamentele, directivele și deciziile Uniunii Europene care au efect direct sau indirect asupra statelor-membre. Jurisprudența Uniunii Europene este formată din hotărârile Curții de Justiție a Uniunii Europene, care interpretează legislația Uniunii Europene. Astfel, temelia tuturor acțiunilor Uniunii Europene o constituie Tratatul (normele care compun legislația primară) care, împreună cu legislația secundară, formează Dreptul european. Din principiile și obiectivele stabilite prin tratate, derivă regulamentele, directivele și deciziile - acestea formând legislația secundară.

La subiect, se impune analiza „*Lex fori*” [16, p. 246-250], adică legea statului a cărui instanță a fost învestită cu soluționarea conflictului care este caracterizat prin elemente de extraneitate. Legea aceluși stat se aplică pentru soluționarea litigiului, cu condiția ca norma să conflictuală să nu trimită la legea altui stat, chiar dacă și legea altui stat este deopotrivă competentă pentru soluționarea conflictului. Există situații în care infracțiunile rutiere sunt săvârșite de persoane în afara teritoriului statului ale cărui cetățeni sunt. Pentru identificarea, urmărirea, judecarea și punerea în executare a hotărârii de condamnare rămasă definitivă sunt puse la dispoziția organelor judiciare instrumente de cooperare internațională în materie penală. Astfel, aceste deziderate sunt atinse prin recunoașterea efectelor unei hotărâri judecătorești pronunțate de o autoritate judiciară străină pe teritoriul altui stat.

Revenind la analiza impactului infracțiunii prevăzută de articolul 264 Cod penal, legislatorul țării noastre a stabilit responsabilitatea penală pentru încălcarea **regulilor de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport**.

Prin **încălcarea a regulilor de securitate a circulației rutiere** se înțelege o acțiune sau inacțiune a conducătorului mijlocului de transport legată de încălcarea unei sau a câtorva prevederi ale Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009



(în continuare Regulament) [11] sau ale altor acte legislative ce reglementează securitatea circulației și a exploatarei mijloacelor de transport.

Prin **încălcarea regulilor de exploatare a mijloacelor de transport** înțelegem încălcările în urma cărora pot surveni consecințele acestei infracțiuni (nerespectarea ermetismului sistemului de alimentare cu carburanți, defecțiunile semnalului de lumină, încălcarea regulilor de transport a călătorilor sau a încărcăturilor, lipsa centurii de siguranță etc.).

Potrivit Regulamentului circulației rutiere [11, art. 7], drept **accident în traficul rutier** se consideră evenimentul produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau a mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material.

În aceeași normă din Regulament este definită noțiunea de **drum public** - orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcțiile artificiale și drumurile rudimentare, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat, precum și drumurile de acces pe teritoriile adiacente care nu se află în imediata apropiere a drumului. Pe lângă carosabilele, elementele ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, șanțurile și decorurile.

Din punct de vedere al interpretării doctrinare, constituie drum public calea de acces carosabilă cu o singură bandă de circulație la blocurile de locuit și în curțile interioare ale acestora [13, p. 48].

Corespunzător, vor fi supuse incriminării în baza art. 264 Cod penal doar cazurile de accidente înregistrate pe drumuri publice și urmate de consecințele prevăzute de legea penală.

Celelalte cazuri de implicare a mijloacelor de transport, oameni etc., avute loc în ogrăzi, pe teritoriul întreprinderilor, în câmp etc., vor fi calificate, în dependență de consecințe, ca vătămări corporale din imprudență.

În același timp, infracțiunile contra securității circulației rutiere și exploatarei mijloacelor de transport urmează a fi diferențiate de infracțiunile legate de încălcarea regulilor securității tehnice sau de protecție a muncii la efectuarea lucrărilor cu utilizarea mijloacelor de transport.

În cazul în care consecințele descrise în art. 264 Cod penal sunt provocate în urma încălcării regulilor de încărcare, debarcare a încărcăturilor, a reparației mijloacelor de transport, efectuării lucrărilor de construcție etc., acțiunile persoanelor culpabile trebuie să fie încadrate, în funcție de circumstanțele concrete, pe baza legii ce prevede

responsabilitatea pentru încălcarea regulilor protecției muncii (art. 183 Cod penal) și securității tehnice (art. 293, 296, 297, 298, 300, 301 din Codul penal).

Noțiunea de conducere a mijlocului de transport reprezintă acea operație tehnică prin care o persoană pune în mișcare mijlocul de transport și îl dirijează potrivit cu scopurile urmărite de ea. Deci, este deplasare a mijlocului de transport, aflarea acestuia în mișcare. Cât timp mijlocul de transport nu a pornit, nu se poate vorbi de o conducere a acestuia [17, p. 81-90].

Accidentele de circulație rutieră au loc în rezultatul unor cauze și condiții de ordin subiectiv și obiectiv, care generează crearea unor stări de avarie. La categoria celor subiective sunt plasate acele cauze și condiții care au apărut în rezultatul nerespectării regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către conducători, pietoni, pasageri, fie în rezultatul unor acțiuni sau comportamente neadecvate din partea altor participanți la trafic.

În altă ordine de idei, dacă conducătorul mijlocului de transport este vinovat de încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, nu putem exclude ipoteza că un alt participant la trafic poate fi vinovat de încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației. Este foarte posibil ca ambii subiecți să fi comis încălcările corespunzătoare, pentru care fapt este relevantă poziția exprimată de A. Boro: *„În situațiile în care acțiunea sau inacțiunea devine periculoasă prin contribuția a două sau a mai multor persoane, toate aceste persoane răspund pentru starea de pericol creată și rezultatul produs, iar dacă victima însăși participă la starea de pericol (spre exemplu, o persoană traversează strada, fără să se asigure, și prin locuri rezervate circulației vehiculelor, fiind ucisă de o mașină), caracterul periculos al situației create se deduce în raport cu toți cei care au contribuit la producerea lui. Nu se produce, în acest din urmă caz, o compensare a culpelor, fiecare din persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru culpa proprie. Cel mult, dacă există și o culpă a victimei, aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale și la stabilirea despăgubirilor legale”* [1, p. 192].

La categoria cauzelor obiective pot fi atribuite neajunsurile în planificarea și construcția arterelor de circulație, iluminarea carosabilului, starea carosabilului, starea tehnică a unor agregate ale mijlocului de transport etc.

Relevanța fiecărui dintre acești factori diferă de la caz la caz, or, dacă conducătorul, în stare de ebrietate, a încălcat vădit regimul de viteză,

limitat prin indicatoare rutiere și în condiții de vizibilitate redusă a tamponat un pieton aflat în stația pentru transport public, atunci vizibilitatea redusă, lățimea mică a carosabilului și alte condiții nefavorabile pentru deplasare nu numai că nu pot fi atribuite la categoria cauzelor obiective, ci, dimpotrivă, sporesc însemnătatea celor subiective.

Procedura de investigare a cazurilor de încălcare a regulilor de securitate a circulației rutiere și de exploatare a mijloacelor de transport conține un șir de particularități specifice acestei categorii de infracțiuni. Una dintre aceste particularități constă în necesitatea luării în atenție și elucidarea în cadrul urmăririi penale a unui șir de circumstanțe care, deși, la prima vedere, nu au nici o atribuție la cazul cercetat, în realitate servesc drept mijloace de probă și sunt utilizate în procesul de reconstrucție a împrejurărilor accidentului.

Analizând infracțiunile care atentează la securitatea circulației rutiere, se impune concluzia că acestea sunt infracțiuni de pericol, motiv pentru care la conducerea mijlocului de transport în mod indispensabil urmează a se ține cont de **prevederile pct. 45 al Regulamentului Circulației Rutiere**, care prevede că „conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori:

- a) starea psihofiziologică ce influențează atenția și reacția;
 - b) dexteritatea în conducere, care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase;
 - c) starea tehnică a vehiculului și particularitățile încărcăturii;
 - d) situația rutieră.
- 2) 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”.

Urcând la volanul mijlocului de transport, șoferul trebuie să fie conștient că neprevăzutul în deplasarea autovehiculului poate apărea în orice moment și că urmările unei acțiuni greșite pot fi incalculabile.

Stabilirea stării psihofiziologice ce influențează atenția și reacția în conducere este o sarcină primordială la investigarea infracțiunilor de accident rutier [12]. În speța ce urmează această circumstanță a fost stabilită urmare a analizei mai multor factori reliefați în probele administrate, documente medicale, audiere de martori, concluzii de expertiză.

Astfel, potrivit probelor cauzei, „în acea zi inculpatul I.T. acuza dureri la piciorul stâng, de

aceea s-a adresat la medicul de familie, care i-a confirmat diagnoza de artroză bilaterală a articulațiilor genunchilor, preponderant pe stânga și i-a prescris tratament. Inculpatul mai suferea și de hipertensiune arterială gr. II, cardiopatie. Concluzionând, rezultă că inculpatul acuza durere la piciorul stâng, ceea ce, în mod indirect, i-ar fi influențat capacitatea de reacție și intervenție promptă atunci când în față îi apare un obstacol. Inculpatul era indispus și era posibil preocupat, întrucât se întorcea de la medic. Mai mult ca atât, era spre seară, ora 17.00, când oboseala de pe parcursul zilei își lasă amprenta asupra persoanei”.

„...Reacția șoferului la conducerea mijlocului de transport mai este direct proporțională și cu capacitățile de vedere ale persoanei. Conform informației anexate la cauza penală, inculpatul suferea de conjunctivită cronică, hipermetropie gradul I, la ambii ochi, fiindu-i recomandat portul de ochelari. Conform etimologiei acestei boli, inculpatul nu avea capacitatea de a focaliza obiectele în depărtare din cauza unor modificări apărute la nivelul corneei și cristalinelui. Respectiv, inculpatul, neținând cont de toți acești factori psihofiziologici, care influențează în mod direct atenția și reacția, urcând la volanul automobilului, nu a fost atent, având dificultăți de vedere, fiind fără ochelari, nu a reacționat la timp în momentul apariției pietonului în trafic, nu a frânat, respectiv, comițând accident rutier, urmat de decesul persoanei.

Rezumând, la etapa urmăririi penale este imperios de necesar a stabili toate aceste împrejurări prin acumularea probelor care confirmă starea psihofiziologică ce a influențat atenția și reacția conducătorului în momentul producerii accidentului.

Conform materialelor cauzei, analizând aspectul de vizibilitate în trafic, conform procesului verbal de cercetare a locului accidentului rutier, care indică faptul că accidentul rutier a avut loc pe timp de seară, iluminat de lumina orășenească, starea carosabilului fiind uscată, rezultă că obstacole în deplasare nu existau, fapt confirmat și prin declarațiile martorilor cât și a inculpatului, deci se denotă o vizibilitate bună pe drum.

Mai mult ca atât, din moment ce martorul G. H., conducător auto din proximitatea locului accidentului produs, a declarat că a observat cum un pieton traversa carosabilul, adică a avut capacitățile și posibilitățile de a vedea pietonul, rezultă că și inculpatul, fiind în aceleași condiții rutiere, era obligat să-l vadă pe pieton, dar el nu l-a observat, fie din propria neatenție, fie din cauza problemelor de vedere, care nu-i permit să vadă la distanță – factori care, în cumul, demonstrează neglijarea pct. 45 al Regulamentului Circulației Rutiere.



În ceea ce privește dexteritatea inculpatului, deși acesta are practică și vechime ca șofer, conform informație despre încălcările contravenționale din domeniul circulației rutiere, acesta a fost anterior sancționat pentru depășirea cu viteză, fapt ce îl caracterizează ca persoană predispusă la încălcarea dexterității în conducerea mijlocului de transport.

Cu referire la **condițiile rutiere** de care inculpatul trebuie să țină cont la conducerea mijlocului de transport, conform probelor acumulate, s-a stabilit că era timp de noapte, trafic încărcat, se circula greu din ambele direcții, de aceea respectarea de către inculpat doar a limitei maxime de viteză nu asigură un trafic normal, inculpatul urmând să adopte acea viteză care i-ar fi asigurat siguranța în trafic și oprirea imediată în fața obstacolului. Era foarte important ca viteza de deplasare pe timp de noapte să permită oprirea mijlocului de transport până la limita de vizibilitate sau, mai precis, în interiorul zonei iluminate de farurile mașinii. În caz contrar, se consideră că viteza de deplasare nu corespunde reglementărilor din pct. 45 al Regulamentului Circulației Rutiere și se consideră drept cauză de declanșare a accidentului.

Subsecvent, analiza acestor componente ale pct.45 al Regulamentului Circulației Rutiere denotă că inculpatul nu a ținut cont de starea sa psihofiziologică ce influențează atenția și reacția în conducere, s-a aflat sub influența factorilor ce influențează în mod direct dexteritatea în conducere, și anume: îl durea genunchiul stâng, avea probleme de vedere și era incapabil să vadă la distanță, iar din cauza acestor factori nu a apreciat adecvat situația la trafic, nu a prevăzut pericolul evident și consecințele ce pot surveni, nu a observat pietonul care s-a angajat în trecerea străzii, deși, reieșind din circumstanțele concrete ale cazului, putea și trebuia să observe. Prin urmare, a comis accident rutier, tamponând pietonul, în rezultatul căruia ultimul a decedat..." [18].

Stabilirea tuturor circumstanțelor încălcării prevederilor din Regulamentul Circulației Rutiere este necesară și pe motiv că acestea pot avea impact și la stabilirea pedepsei inculpatului.

Potrivit materialelor unei alte spețe, „...implicarea victimei în accidentul rutier nu în toate cazurile îl absolvă pe conducătorul mijlocului de transport de răspunderea penală. Este posibil ca urmările prejudiciabile produse să se afle în legătură cauzală atât cu fapta victimei cât și cu fapta conducătorului mijlocului de transport. În literatura de specialitate s-a notat că în situațiile în care victima însăși participă la starea de pericol (de exemplu, o persoană traversează strada fără să se asigure și, prin locuri rezervate circulației vehicu-

lelor, este ucisă de o mașină), caracterul periculos al situației create se deduce în raport cu toți cei care au contribuit la producerea lui. Nu se produce o compensare a culpei, fiecare din persoanele care au avut o contribuție la rezultat răspund autonom pentru culpa proprie. Cel mult, dacă există o culpă a victimei, aceasta va fi avută în vedere la individualizarea răspunderii penale și la stabilirea despăgubirilor legale. Instanța de apel menționează că nu poate fi temei pentru eliberarea conducătorului auto de răspundere penală în cazul în care în acțiunile lui există componenta infracțiunii, chiar și în cazul în care regulile circulației rutiere și/sau de exploatare a mijloacelor de transport au fost încălcate și de către pătimit. Asemenea circumstanțe pot fi luate în considerație de către instanța de judecată doar ca circumstanțe atenuante. Din materialele cauzei penale, instanța de apel reține că inculpatul L.G. nu și-a recunoscut vina în comiterea infracțiunii incriminate, declarând că se deplasa cu o viteză între 10-30 km/h, fapt care a fost relatat și de martorii audiați, care au indicat că automobilul nu se deplasa cu viteză mare. Prin raportul de expertiză judiciară (auto-tehnică) 34/12/1-C-2268/1S din X, s-a stabilit că, „conform datelor inițiale prezentate (experimentul în procedura de urmărire penală din X), în cazul depășirii cu viteza indicată de conducătorul auto – de 10 km/oră – conducătorul automobilului de modelul „Peugeot-Expert” dispunea de posibilitate tehnică de stopare a automobilului până la impactul cu pietonul minor, folosind frânarea”. Prin conținutul procesului-verbal de cercetare la fața locului din X s-a stabilit în partea laterală-dreapta a automobilului o urmă de sânge. ...Instanța de apel apreciază că concluziile instanței de fond, referitor la faptul că inculpatul nu l-a văzut pe pieton și nici nu a avut posibilitate să vadă pietonul minor, deoarece pietonul minor nu s-a aflat în câmpul de vizibilitate a conducătorului auto, dar a alergat brusc din partea lateral-dreapta a automobilului, nu pot fi reținute ca fiind pertinente, deoarece acestea nu rezultă din probele administrate la dosar, or, prin raportul de expertiză judiciară (auto-tehnică) 34/12/1-C-2268/18 din X s-a stabilit că, în cazul depășirii cu viteza indicată de conducătorul auto – de 10 km/oră – conducătorul automobilului de modelul „Peugeot -Expert” dispunea de posibilitate tehnică de stopare a automobilului până la impactul cu pietonul” [9].

În Republica Moldova circulația rutieră a cunoscut o dezvoltare alertă datorită creșterii numărului posesorilor de premise de conducere, precum și a posesorilor de vehicule. În coraport cu această stare de fapt, se constată o discrepanță în actualizarea legislației în materia regimului circulației rutiere.

Realitățile cotidiene impun ca infracțiunile rutiere să aibă o reglementare distinctă, justificată de specificul săvârșirii unor asemenea fapte, de participanții la traficul rutier și pietonal.

În acest sens, cea mai oportună și relevantă reglementare normativă a infracțiunilor rutiere ar fi ca aceasta să cuprindă dispoziții clare, precise, în concordanță cu normele europene. De asemenea, în raport de actualele prevederi legale ar fi oportun de analizat și de preluat exemplele din legislația existentă în alte țări, în care domeniul rutier este reglementat de Coduri rutiere moderne, distincte de Codul penal.

Corespunzător, stabilirea și sancționarea faptelor care reprezintă infracțiuni la circulația pe drumurile publice constituie un exercițiu complex, în care e necesar de a stabili corelații precise între toate normele aplicabile circulației pietonilor și vehiculelor pe drumurile publice.

Concluzii

Analiza juridico-penală a infracțiunilor de încălcare a regulilor de circulație rutieră și analiza de drept comparat scot în evidență că legislația Republicii Moldova nu este actualizată și adaptată la realitățile existente, iar în consecință scade asigurarea protecției corespunzătoare a persoanei, a dreptului la viață și sănătate a acesteia în cazul fenomenelor infracționale de accidente rutiere.

Studiul fenomenului accidentelor rutiere, practicile judiciare existente, precum și lacunele constatate de actorii implicați în investigarea faptelor de accidente de circulație duc la concluzia necesității adoptării unui Cod rutier, care să cuprindă toate aspectele necesare unei optimizări manageriale, cu referire strictă la faptele săvârșite în regimul circulației rutiere, precum și să asigure un echilibru între evoluția civilizației și a sistemul juridic.

Referințe bibliografice

1. Boroș A. *Infracțiuni contra vieții*. București: ALL Beck, 1999. 249 p.
2. Carta Organizației Națiunilor Unite a Drepturilor Omului. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=115540&lang=ro (vizitat la 25.02.2024).
3. Codul penal al Republicii Moldova. Nr. 985 din 18 aprilie 2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr. 128-129/1012. În vigoare din 13 septembrie 2002.
4. Codul penal al României. Nr. 286 din 17 iulie 2009. În: *Monitorul Oficial al României*, 2009, nr. 510. În vigoare din 1 februarie 2014.
5. Constituția Republicii Moldova din 29.07.1994. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1994, nr. 1. În vigoare din 27 august 1994.
6. Convenția asupra circulației rutiere, nr. 1968 din 08.11.1968. În vigoare pentru Republica Moldova din 26 mai 1994. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=117923&lang=ro (vizitat la 27.02.2024).
7. Convenția asupra semnalizării rutiere, nr. 87 din 08.11.1968. În vigoare pentru Republica Moldova din 8 octombrie 2016. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=117923&lang=ro (vizitat la 27.02.2024).
8. Convenția Europeană pentru reprimarea infracțiunilor rutiere. Adoptată la Strasbourg la 30 noiembrie 1964, în vigoare din 18 iulie 1972. În: *Culegere de acte internaționale în domeniul justiției penale*. Volumul II. Chișinău, Cartea Juridică, 2011, p. 85-94.
9. Decizia Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 12.12.2018. Dosar nr. 1a-1967/2018. https://cac.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/c57aa008-8028-e911-80d6-0050568b7027 (vizitat la 27.02.2024).
10. Diaconu (Șimonescu-Diaconu) R.-E. *Doctrină și jurisprudență în materia infracțiunilor rutiere. Rezumatul tezei de doctorat*. https://www.juridice.ro/wp-content/uploads/2016/05/rezumat_diaconu.pdf (vizitat la 27.02.2024).
11. Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. Nr. 357 din 13 mai 2009. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr. 92-93/409. În vigoare din 15 iulie 2009.
12. Hotărârea Plenumului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatarea a mijloacelor de transport. Nr. 20 din 8 iulie 1999. http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361 (vizitat la 24.02.2024).
13. Popescu G.F. *Circulația rutieră. Infracțiuni la regimul circulației pe drumurile publice*. București: Hamangiu, 2009. 344 p.
14. Radu R.H. *Prioritatea ordinii juridice UE asupra dreptului național*. https://www.constcourt.md/public/files/file/conferinta_20ani/programul_conferintei/Razvan_Horatiu_Radu.pdf (vizitat la 27.02.2024).
15. Regulamentul (CE) nr. 86/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, nr. 16 din 11.07.2007, privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale („Roma II”). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0864> (vizitat la 27.02.2024).
16. Rusu S. Operațiunea calificării în dreptul internațional privat. În: *Studia Universitatis Moldaviae (Seria Științe Sociale)*, 2017, nr. 8(108), p.246-250.
17. Stati V. Infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatarea a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art.264 CP RM): conotații practice și teoretice. În: *Revista Institutului Național al Justiției*, 2008, nr. 1-2, p. 81-90.
18. Sentința Judecătoriei Ciocana, mun. Chișinău din 09.12.2004. Dosar nr.1521/2014. https://jc.instante.justice.md/ro/pigd_integration/pdf/f3eb54df-179c-e411-a92e-005056a5fb1a (vizitat la 26.02.2024).