

NOȚIUNEA „MIJLOC DE TRANSPORT” ÎN SENSUL ART. 132 DIN CODUL PENAL

Postovanu Nicolae,
Universitatea de Stat din Moldova,
doctorand

Means of transport in the sense of art. 132 of the Criminal Code must: 1) have an engine with a cylinder capacity of at least 50 cm³; 2) to be subjects of the safety rules of the transport traffic or operational safety rules. In the sense of art. 132 of the Criminal Code, the notion “means of transport” can only mean a mechanical means of transport. For the purposes of this article, the term “means of transport” may not mean a non-mechanical means of transport. In art. 132 of the Criminal Code, the notion “self-propelled cars” does not have the meaning of “self-propelled means of transport”. Otherwise, the concept of “self-propelled cars” would duplicate the concept of “self-propelled means of transport” used in the same article. In art. 132 of the Criminal Code, the notion “self-propelled cars” has the meaning of mechanical means of transport assimilated to tractors, intended for the execution of construction, agricultural, forestry or other activities.

Keywords: means of transport; engine; cylinder capacity; mechanical means of transport; self-propelled cars.

Conform art. 132 din Codul penal, „prin mijloace de transport se înțeleg toate tipurile de automobile, tractoare și alte tipuri de mașini autopropulsate, tramvaiele și troleibuzele, precum și motocicletele și alte mijloace de transport mecanice”. În această definiție se folosesc două noțiuni subiacente generice – „alte tipuri de mașini autopropulsate” și „alte mijloace de transport mecanice”.

În Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale, referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport [1] (în continuare – Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999), și anume în pct. 2, se formulează explicații privind conținutul acestor noțiuni. Astfel, prin „alte mașini autopropulsate” se înțelege „transportul, care circulă în mod ocazional pe drumurile publice, fiind destinat executării unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau altor activități (macarale, excavatoare, combine de recoltare etc.)”. Prin „alte mijloace de transport mecanice” se înțelege „orice mecanism pus în mișcare, cu ajutorul unui motor, cu volumul de lucru nu mai mic de 50 cm³ și este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport”.

Subliniem că aceste definiții reprezintă interpretarea oficială a noțiunilor „alte mașini autopropulsate” și „alte mijloace de transport mecanice”, utilizate în art. 132 din Codul penal. În lipsa unei interpretări legale a acestor noțiuni, instanțelor de judecată li se sugerează că interpretarea din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 ar trebui pusă la baza calificării unei fapte în conformitate cu art. 264 din Codul penal.

În art. 132 și 264 din Codul penal se are în vedere nu orice mijloc de transport.

A.I. Korobeev exprimă punctul de vedere, conform căruia „noțiunea „mijloc de transport” cuprinde nu numai tramvaiele, troleibuzele, tractoarele, alte mașini autopropulsate (combine, gredere, screpere, buldozere), motocicletele sau alte mijloace de transport mecanice (scutere, snowmobile), ci și mijloacele de transport nemecanice, inclusiv cele cu un anumit specific, cum ar fi mokikurile, mijloacele de transport cu tracțiune animală, cărucioarele pentru copii etc.”. [2, p. 200-201]

Bineînțeles, acest punct de vedere nu poate fi aplicat în contextul legii penale a Republicii Moldova, Or, noțiunea „alte mijloace de transport mecanice” este folosită în art. 132 din Codul penal. Scopul folosirii acestei noțiuni este de a limita sfera noțiunii „mijloc de transport”, definite în acest articol. De aceea, dacă mijlocul de transport folosit de făptuitor nu este mecanic, nu poate fi aplicat art. 264 din Codul penal. În acest caz poate fi aplicat art. 269 din Codul penal, întrucât infrațiunea, prevăzută de acest articol, face parte din infrațiunile cu conținut deschis de incriminare sau din infrațiunile în formă liberă. Sfera entităților, care pot evolua ca mijloace de săvârșire a infrațiunii prevăzute la art. 269 din Codul penal, este limitată doar de sfera entităților care pot evolua ca mijloace de săvârșire a infrațiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal.

Comparând noțiunile „mijloc de transport” și „mijloc de transport mecanic”, A.P. Bohan și V.D. Ivanov menționează că prima dintre acestea este mai largă și desemnează „orice dispozitiv conceput pentru a transporta pe drumuri persoane, bunuri sau echipamente instalate pe acest dispozitiv”. [3] Această opinie este în corespundere cu art. 132 din Codul penal. Prin urmare, considerăm că noțiunile „mijloc de transport” (nu în sensul art. 132 din Codul penal, ci într-un sens mai larg) și „mijloc de transport mecanic” se află în relația „întreg – parte”. În sensul art. 132 din Codul penal, noțiunea „mijloc de transport” poate însemna doar un mijloc de transport mecanic.

În accepția art. 132 din Codul penal, noțiunea „mijloc de transport” nu poate însemna un mijloc de transport nemecanic. Mijloace de transport nemecanice

sunt: mijloacele de transport cu tracțiune animală; animalele de tracțiune; cărucioarele pentru copii; scaunele cu roțile etc.

Din aceeași categorie fac parte: bicicleta; tricicleta; remorca. Conform pct. 7 din Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere (în continuare – RCR) sunt formulate alte două definiții relevante: „bicicletă (tricicletă) – vehiculul prevăzut cu două (trei) roți și pedale sau manivele, pentru propulsarea acestuia pe drum de forță musculară a utilizatorului”; „remorcă – vehiculul destinat tractării de către un autovehicul”. [4]

O altă problemă, care necesită rezolvare, este cea sugerată de V.A. Mâslăvâi: „În cazul noțiunii „mijloc de transport mecanic”, termenul „mecanic” este utilizat pentru a distinge mașinile autopropulsate, adică cele echipate cu motor, de biciclete și mijloacele de transport nemecanice asimilate acestora (mijloacele de transport cu tracțiune animală, sanii, remorci, scaune cu roțile, etc.). Este greu de considerat justificată această distincție, deoarece, conform esenței tehnice, structurale și operaționale, oricare dintre asemenea mijloace de transport este mecanic”. [5] Trebuie să recunoaștem că definiția din art. 132 din Codul penal nu este foarte reușită. Însă, ea nu oferă temei pentru a se ajunge la concluziile pe care le face V.A. Mâslăvâi.

Interpretarea art. 132 din Codul penal ar putea duce spre concluzia că mașinile autopropulsate și mijloacele de transport mecanice sunt două categorii distincte de mijloace de transport. Însă, o asemenea concluzie nu ar fi corectă. De fapt, în art. 132 din Codul penal sunt menționate următoarele categorii de mijloace de transport:

- 1) toate tipurile de automobile;
- 2) tractoarele și alte tipuri de mașini autopropulsate;
- 3) tramvaiele și troleibuzele;
- 4) motocicletele;
- 5) alte mijloace de transport mecanice.

Bineînțeles, automobilele, tractoarele, tramvaiele, troleibuzele și motocicletele sunt mijloace de transport autopropulsate. Conform alin. 34 art. 3 al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, „propulsie” înseamnă „un motor termic, un motor electric, o aplicație hibridă sau o combinație a acestor tipuri de motoare sau a oricăror alte motoare”. [6] Toate mijloacele de transport, care au propria propulsie, sunt mijloace de transport autopropulsate. Însă, în art. 132 din Codul penal se folosește nu noțiunea „alte mijloace

de transport autopropulsate”, ci noțiunea „alte mașini autopropulsate”. Aceste două noțiuni nu sunt identice.

Din definiția noțiunii „alte mașini autopropulsate” formulată în pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, rezultă că mijloacele de transport, desemnate prin această noțiune, au destinația executării unor lucrări de construcție, agricole, silvice sau a altor activități.

Din unele prevederi ale RCR aflăm: „Circulația prin trecerea la nivel cu calea ferată a mașinilor autopropulsate este permisă numai în poziție de transport” (subpct. 1) pct. 66); „Pe timp de noapte, pe drumurile publice este interzisă staționarea mașinilor autopropulsate [...]” (subpct. 2) pct. 72); „Este interzisă [...] transportarea persoanelor în afara cabinei [...] tractorului, altor mașini autopropulsate [...]” (lit. e) pct. 83); „Pe autostrăzi se interzice [...] deplasarea [...] mașinilor autopropulsate (excepție fac cazurile când acestea execută lucrări de întreținere și reparație a drumului) [...]” (lit. a) pct. 98); „Persoanele responsabile de exploatarea și starea tehnică a vehiculelor sunt obligate [...] să ia măsuri de interzicere a circulației mașinilor autopropulsate cu șenile pe drumurile modernizate” (lit. c) subpct. 1) pct. 126); „[...] Mașinilor autopropulsate li se interzice depășirea tuturor vehiculelor, cu excepția celor cu tracțiune animală și bicicletelor” (pct. 3.25 al anexei nr. 3 a RCR).

Așadar, în art. 132 din Codul penal, noțiunea „mașini autopropulsate” nu are înțelesul de mijloace de transport autopropulsate. În caz contrar, noțiunea „mașini autopropulsate” ar dubla noțiunea „mijloace de transport mecanice”, folosită în același articol. În art. 132 din Codul penal, noțiunea „mașini autopropulsate” are înțelesul de mijloace de transport mecanice asimilate tractoarelor, destinate executării unor lucrări de construcții, agricole, silvice sau a altor activități.

Nu doar mașinile autopropulsate (cu excepția tractoarelor), ci și alte mijloace de transport mecanice reprezintă mijloace de transport în sensul art. 132 din Codul penal. Ne referim la: toate tipurile de automobile; tractoare; tramvaie și troleibuze; motociclete etc.

Cât privește toate tipurile de automobile, din pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier (în continuare – Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007), aflăm că, în funcție de tipul, destinația și particularitățile de conducere, vehiculele se divizează, printre altele, în următoarele categorii: categoria B – „autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărui masă

totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg [...]”; categoria C – „autovehicul, cu excepția celor din subcategoria D1 sau categoria D, cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului [...]”; „categoria D – autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului [...]”. [7]

Referitor la tractoare, conform pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, acestea se raportează la categoria H – „tractor pe roți cu sau fără remorcă, precum și mașini autopropulsate și mecanisme cu destinație diferită”.

Potrivit pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, troleibuzele și tramvaiele se raportează la categoria F și, respectiv, la categoria I. Comun pentru troleibuze și tramvaie este faptul că aceste mijloace de transport sunt echipate cu motor electric.

În fine, conform pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007, motocicletele se raportează la categoria A – „motociclu cu sau fără ataș. Triciclu cu o putere care depășește 15 kW”. Noțiunea de motocicletă este definită în art. 2 al Legii nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier (în continuare – Legii nr. 131/2007): „motocicletă – autovehicul cu 2 sau 3 roți, cu sau fără ataș, dotat cu motor având capacitate cilindrică mai mare de 50 cm³, și/sau cu viteză maximă, prin construcție, de peste 45 km/h, a cărui masă proprie nu depășește 400 kg”. [8]

În alt context, din art. 132 din Codul penal, coroborat cu definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, rezultă două criterii ce permit delimitarea mijloacelor de transport în sensul art. 132 din Codul penal de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Astfel, mijloacele de transport în sensul art. 132 din Codul penal trebuie: 1) să aibă un motor cu o capacitate cilindrică de cel puțin 50 cm³; 2) să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport.

Primul dintre aceste criterii este de ordin tehnic. Gh. Frățilă, M. Frățilă și S. Samoilă menționează: „Cilindreea unitară sau volumul cursei este volumul generat de piston, în mișcarea sa, între cele două puncte moarte. [...] Cilindreea totală (capacitatea cilindrică) sau litrajul, reprezintă suma cilindreelor cilindrilor motorului [...]”. [9, p. 22-23]

N.N. Belokobâlski susține că „în scopul calificării infrafracțiunilor în domeniul transporturilor, este important să se stabilească cine a încălcat regulile corespunzătoare, nu care a fost mijlocul de transport cu care au fost încălcate asemenea reguli sau care a fost capacitatea cilindrică a motorului unui astfel de mijloc de transport”. [10]

Nu putem fi de acord cu remarca acestui autor cu privire la capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport respectiv. În lipsa unor parametri de ordin tehnic ce caracterizează mijloacele de transport folosite la comiterea de infracțiuni, nu ar fi posibilă delimitarea infracțiunilor prevăzute la art. 264 din Codul penal de infracțiunea prevăzută la art. 269 din Codul penal.

În unele acte normative este specificată capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport. De exemplu, în Clasificarea și cerințele tehnice pentru automobilele de cross, se menționează: „„Buggy” – vehicule speciale de cross care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1600 cm³ inclusiv. Automobile de clasa a 7-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1400 cm³ inclusiv [...]. Automobile de clasa a 8-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 1600 cm³ inclusiv [...]. Automobile de clasa a 12-a – autoturisme care au un motor cu capacitatea cilindrică de până la 3500 cm³ inclusiv [...]”. [11]

Pentru cazurile în care lipsesc normele în care se specifică capacitatea cilindrică a motorului mijlocului de transport, în pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999 se explică: „În unele cazuri, pentru determinarea parametrilor tehnici ai mijloacelor de transport, se efectuează expertiza tehnică”.

Din cauza capacității cilindrice insuficiente a motorului, sub incidența art. 132 din Codul penal nu pot intra anumite mijloace de transport.

Printre astfel de mijloace de transport se numără ciclomotorul (mopedul). Astfel, conform art. 2 al Legii nr. 131/2007, „ciclomotor” este „vehiculul cu două sau trei roți, care dezvoltă prin construcție o viteză maximă de 45 km/h (cu excepția celor care dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h) și care este echipat cu un motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm³, iar puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4 kW”. În mod similar, în pct. 7 RCR se prevede: „ciclomotor – vehiculul cu două sau trei roți, dotat cu motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm³, puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4kW, iar viteza constructivă a acestuia nu depășește 45 km/h”. În pct. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 1452/2007 se menționează: „subcategoria AM – moped, și anume vehiculul cu două sau trei roți, ce dezvoltă o viteză maximă ce nu depășește 45km/h (cu excepția celui ce dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h), dotat cu motor cu ardere internă, cu capacitatea cilindrică ce nu depășește 50 cm³ și o putere care nu depășește 4kW, în cazul unui motor electric. Puterea maximă a motorului unui moped cu trei roți nu trebuie să depășească 4kW în cazul altor motoare cu ardere internă”.

În unele dintre definițiile sus-menționate ale noțiunii „ciclomotor” („moped”) se arată că sub incidența acestei noțiuni nu intră vehiculul cu două sau trei roți, care dezvoltă prin construcție o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h.

În pct. 7 RCR se prevede: „motocultor cu remorcă – tractor monoax fără mecanism de direcție, a cărui viteză prin construcție nu depășește 25 km/h, utilizat pentru efectuarea lucrărilor ușoare”. Cu privire la alte asemenea mijloace de transport, în legislația Republicii Moldova lipsesc prevederi normative.

În Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice [12] există asemenea prevederi: „Sunt asimilate bicicletei vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h, precum și bicicletele cu motor, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri” (alin. 10 art. 6); „trotinetă electrică – vehiculul cu două sau trei roți și ghidon, utilizat pentru transportul unei singure persoane, care nu este prevăzut cu loc șezând sau care este echipat cu un loc șezând pentru conducător, al cărui punct de ședere de referință se află la o înălțime mai mică sau egală cu 540 mm în cazul celor cu două roți, respectiv la o înălțime mai mică sau egală cu 400 mm în cazul celor cu trei roți, a cărui viteză maximă prin construcție este mai mare de 6 km/h, dar nu depășește 25 km/h și care este echipat cu motor electric” (alin. 10¹ art. 6).

Atât mijloacele de transport a căror viteză prin construcție este de 25-45 km/h, cât și mijloacele de transport a căror viteză prin construcție este de până la 25 km/h, pot intra sub incidența art. 132 din Codul penal. În cazul ambelor acestor categorii de mijloace de transport, dacă ele sunt dotate cu un motor cu ardere internă, capacitatea cilindrică a acestuia este, de cele mai dese ori, de până la 50 cm³. Însă, după cum rezultă din pct. 2 din Hotărârea Plenului CSJ nr. 20/1999, nu viteza prin construcție, ci capacitatea cilindrică a motorului are semnificație în planul delimitării mijloacelor de transport în sensul art. 132 din Codul penal de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Dacă mijlocul de transport are viteză prin construcție de până la 25 km/h și, totodată, un motor cu o capacitate cilindrică de cel puțin 50 cm³, atunci acest mijloc de transport intră sub incidența art. 132 din Codul penal. Dimpotrivă, dacă mijlocul de transport are viteză prin construcție fie de până la

45 km/h, fie de peste 45 km/h, și, totodată, un motor cu o capacitate cilindrică de până la 50 cm³, atunci acest mijloc de transport nu intră sub incidența art. 132 din Codul penal.

În continuare va fi analizat cel de-al doilea criteriu ce permite delimitarea mijloacelor de transport în sensul art. 132 din Codul penal de mijloacele de transport rutier care nu intră sub incidența acestui articol. Astfel, mijloacele de transport în sensul art. 132 din Codul penal trebuie să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport.

Acest criteriu este de ordin administrativ. Art. 53 al Legii nr. 131/2007 conține unele prevederi relevante: „(1) Proprietarul este obligat să înmatriculeze vehiculul ori să îl înregistreze, după caz, în modul stabilit, înainte de a-l pune în circulație. (2) Pentru a circula pe drumuri publice, vehiculele, cu excepția cărucioarelor manuale și a bicicletelor, trebuie să fie înmatriculate ori înregistrate și să poarte plăci cu număr de înmatriculare sau de înregistrare de un model prevăzut în standardele în vigoare”. Conform lit. c) art. 16 al legii date, de competența autorităților administrației publice locale ține „înregistrarea și evidența troleibuzelor, a ciclomotoarelor și a vehiculelor autopropulsate utilizate la lucrările de construcții sau agricole, care nu se supun înmatriculării, precum și a vehiculelor cu tracțiune animală, în corespundere cu regulamentul-tip aprobat de Guvern”. Potrivit, pct. 9 RCR, „pentru a fi admise în traficul rutier, vehiculele trebuie să fie înmatriculate sau, după caz, înregistrate și să poarte plăcile cu numărul de înmatriculare (înregistrare) corespunzător standardului, amplasate în locurile stabilite, cu excepția vehiculelor cu tracțiune animală, troleibuzelor și tramvaielor, pe care se aplică numere de înregistrare atribuite de către autoritățile competente”.

Z.B. Soktoev [13, p. 149] și V.A. Mâslăvâi [5] consideră că mijlocul de transport, care nu a fost supus înmatriculării sau înregistrării de stat, nu poate fi considerat mijloc de transport în sens juridico-penal. Din acest punct de vedere rezultă că un asemenea mijloc de transport nu este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport, deci nu intră sub incidența art. 132 din Codul penal.

O altă părere are N.I. Pikurov: „Nu sunt supuse înmatriculării sau înregistrării de stat acele mijloace de transport ale căror construcție sau modificări aduse construcției nu îndeplinesc cerințele normelor, reglementărilor și standardelor în vigoare în Federația Rusă în domeniul siguranței rutiere. În același timp, interzicerea exploatării unor astfel de mijloace de transport nu înseamnă că acestea nu sunt avute în vedere în art. 264 din Codul penal al Federației Ruse (care este similar cu art. 264 din Codul penal al Republicii Moldova – *n.a.*). Nerespectarea stan-

dardelor stabilite înseamnă doar că utilizarea unor astfel de mijloace de transport reprezintă o încălcare a regulilor *sui generis*, care este luată în considerare la calificarea unei infrațiuni în domeniul transporturilor ca încălcare a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport”. [14, p. 48] La fel, N.N. Bughera și O.N. Ștab susțin: „Mijloacele de transport fabricate artizanal sunt considerate mijloace de transport mecanice în cazurile în care nu sunt destinate circulației pe drumurile publice. Persoanele, care conduc astfel de mijloace de transport, sunt pasibile de răspundere în baza art. 264 din Codul penal al Federației Ruse”. [15]

Opinia lui N.I. Pikurov, N.N. Bughera și O.N. Ștab este judicioasă. Odată ce, conform art. 264 din Codul penal, persoana, care conduce mijlocul de transport, încălcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, ar fi lipsit de temei să se considere că unele dintre aceste reguli trebuie respectate de către persoana în cauză, în timp ce alte reguli de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport pot să nu fie respectate. Astfel, de exemplu, conform lit. a) pct. 121 RCR, „este interzisă exploatarea vehiculului prin retragerea plăcilor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare în cazurile în care [...] acesta este fabricat sau reutilat nerespectându-se standardele și normativele în vigoare privind siguranța traficului rutier”. Dacă persoana, care conduce un mijloc de transport fabricat sau reutilat fără a se respecta standardele și normativele în vigoare privind siguranța traficului rutier, exploatează un asemenea mijloc de transport, iar această exploatare cauzează din imprudență oricare dintre urmările prejudiciabile prevăzute în art. 264 din Codul penal, atunci persoana respectivă ar trebui să răspundă în baza acestui articol. În acest caz, îi poate fi aplicat suplimentar alin. (1) art. 229 din Codul contravențional („încălcarea regulilor de înmatriculare sau de înregistrare de stat a vehiculelor”) sau alin. (2) din acest articol („conducerea unui vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit sau care nu a fost supus reviziei tehnice”). [16]

Un alt argument este că cerința, conform căreia mijloacele de transport în sensul art. 132 din Codul penal trebuie să fie subiecte ale regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport, prevăzută de pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999, intră în contradicție cu explicația din pct. 7 al aceleiași hotărâri: „Subiect al infrațiunilor, prevăzute de art. 264-265 CP, pot fi persoanele fizice, care au atins vârsta de 16 ani. Lipsa permisului de conduce a mijloacelor de transport sau privarea de acest permis nu poate servi drept temei pentru eliberarea subiectului de responsabilitate penală. În același timp nu este un semn obligatoriu al subiectului nici raportul cu mijlocul de transport, adică este el proprietar sau arendator al mijlocului de transport, l-a răpit, sau este o oarecare persoană, căreia proprietarul i-a predat conducerea unității de

transport”. Dacă în situațiile sus-menționate făptuitorului i se poate aplica art. 264 din Codul penal, de ce acest articol nu ar putea fi aplicat în situațiile în care mijlocul de transport, condus de făptuitor, nu a fost supus înmatriculării sau înregistrării de stat?

Ca urmare, trebuie să constatăm că textul „și este subiect al regulilor de securitate a circulației rutiere și exploatare a mijloacelor de transport”, utilizat în definiția noțiunii „alte mijloace de transport mecanice” din pct. 2 al Hotărârii Plenului CSJ nr. 20/1999 (care, la moment, reprezintă o interpretare oficială a art. 131 din Codul penal), restrânge în mod nejustificat sfera de aplicare a acestui articol.

Referințe:

1. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 20 din 08.07.1999 despre practica judiciară cu privire la aplicarea legislației, la examinarea cauzelor penale, referitoare la încălcarea regulilor de securitate a circulației sau exploatare a mijloacelor de transport. [Accesat: 07.03.2021] Disponibil: http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=361
2. КОРОБЕЕВ, А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 р.
3. БОХАН, А.П., ИВАНОВ, В.Д. О понятии «автомобиль» в статьях Особенной части уголовного кодекса Российской Федерации. În: Юристъ-Правоведъ, 2013, № 6, p. 83-85.
4. Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 92-93.
5. МИСЛИВИЙ, В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. În: Право і суспільство, 2018, № 5, p. 188-194.
6. Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 15.01.2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cva-dricicluri. [Accesat: 07.03.2021] Disponibil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101>
7. Hotărârea Guvernului nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr. 8-10.

8. Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 103-106.
9. FRĂȚILĂ, GH., FRĂȚILĂ, M., SAMOILĂ, S. Automobile: construcție, întreținere și reparare. București: Editura: Didactică și Pedagogică, 2011. 480 p.
10. БЕЛОКОБЫЛЬСКИЙ, Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ. În: Вестник Московского университета. Серия 11. Право, 2012, № 4, p. 101-111.
11. Классификация и технические требования к кроссовым автомобилям. [Accesat: 07.03.2021] Disponibil: <https://farm-archive.com/>
12. Ordonanța de urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice. În: Monitorul Oficial al României, 2002, nr. 958.
13. Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта. Санкт-Петербург: МИЭП при МПА ЕврАзЭС, 2014. 706 p.
14. ПИКУРОВ, Н.И. Квалификация транспортных преступлений. Москва: РАП, 2011. 168 p.
15. БУГЕРА, Н.Н., ШТАБ, О.Н. Проблемы толкования понятия «механическое транспортное средство» в рамках статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации. În: Вестник Уральского юридического института МВД России, 2019, № 2, p. 75-78.
16. Codul contravențional al Republicii Moldova. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 3-6.

