

Curtea Supremă de Justiție
DECIZIE

10 mai 2017

mun. Chișinău

Colegiul penal al Curții Supreme de Justiție
în componență:

Președinte Nicolae Gordilă,
Judecători Iurie Diaconu, Elena Covalenco,

a examinat, în camera de consiliu, fără citarea părților, admisibilitatea în principiu a recursurilor ordinare, împotriva deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 31 ianuarie 2017, declarate de Procurorul adjunct interimar al Procurorului Procuraturii de circumscripție Chișinău, Sergiu Ciobanu, și de avocatul Radu Dumneanu în numele inculpatului

*Trocin Gheorghe Xxxxx, născut la
xx xxxxx xxxx în s. XXXXXXXXX, r-nul XXXXXXX, locuitor al
mun. XXXXXXXX, str-la x XXXXXXXXXXXX XXXXXX XXXXXXXXX
x, cetățean al R. Moldova, fără antecedente penale.*

	<i>Termenul de examinare,</i>
<i>instanța de fond:</i>	<i>01.10.2014 – 22.12.2016,</i>
<i>instanța de apel:</i>	<i>13.01.2017 – 31.01.2017,</i>
<i>instanța de recurs:</i>	<i>04.04.2017 – 10.05.2017.</i>

Asupra recursurilor menționate, Colegiul penal

CONSTATĂ:

1. Prin sentința Judecătoriei Strășeni din 22 decembrie 2016, Trocin Gheorghe a fost condamnat în baza art. 264 alin. (3) lit. a), b) Cod penal la 6 ani închisoare, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de 3 ani, cu executare în penitenciar de tip deschis de la intrarea sentinței în vigoare.

Acțiunea civilă înaintată de succesorul părții vătămate, Pantelei Victor, privind încasarea prejudiciului material, a fost admisă în principiu, urmând ca asupra cuantumului despăgubirilor să se expună instanța în ordinea procedurii civile.

De la Trocin G. s-a încasat în beneficiul succesorului părții vătămate, Pantelei Victor, cheltuielile de judecată în sumă de 20 lei și prejudiciul moral în mărime de 2.500.000 lei, iar în beneficiul părții vătămate Cheptene I. - cheltuielile de judecată în sumă de 10.000 lei și prejudiciul moral în mărime de 400.000 lei.

2. Instanța de fond a constatat că la 08 noiembrie 2013, aproximativ ora 12.40, inculpatul Trocin G., conducând automobilul „Toyota Camry”, număr de înmatriculare X XX XXX, pe traseul M14 Odessa – Brest, din direcția mun. Chișinău spre mun. Bălți, având ca pasageri pe Bazi I., a. n. 1963, Trocin A., a. n. 1980, Trocin I., a. n. 1984 și Trocin M., a. n. 2010, ajungând la kilometrul 238+48 metri, a ignorat prevederile pct. 45 subpunctul 1) al Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului R. Moldova nr. 357 din 13.05.2009, potrivit cărui: „Conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de următorii factori: (...) d) situația rutieră” și subpunctul 2) al aceluiași Regulament potrivit cărui: „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”, precum și punctul 49 al aceluiași Regulament, potrivit căruia: „în funcție de viteza de deplasare, conducătorul de vehicul trebuie să lase liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului”.

În rezultatul acestor încălcări, inculpatul observând în fața automobilului condus de el automobilul „Opel Astra”, număr de înmatriculare XX XX XXX, condus pe aceeași bandă de deplasare de către Cheptene I., a. n. 1985, avându-i ca pasageri pe Pantelei A., a. n. 1996, Pantelei V., a. n. 1976, și Pantelei B., a. n. 2007, care urmau a se deplasa spre s. Greblești, r-nul Strășeni, și care a semnalizat regulamentar virarea la stânga, nu a redus viteza și nici nu a modificat direcția de deplasare, continuându-și ilegal deplasarea și tamponând cu partea laterală dreapta a automobilului pe care îl conducea, partea spate stânga a automobilului „Opel Astra” condus regulamentar de Cheptene I.

Drept consecință a încălcărilor comise de către Trocin G., care au stat la baza producerii accidentului rutier menționat, pasagerul minor Pantelei B. a decedat pe loc în rezultatul șocului traumatic și hemoragia instalată în urma TACC cu hemoragie intercerebrală, ruptură de splină cu hemoragie intra abdominală, fractură deschisă a oaselor ambelor gambe, fractură a osului femural stâng, care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 126 din 15.11.2013, s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent posibil în timpul și circumstanțele indicate și prezintă pericol pentru viață, toate acestea calificându-se ca vătămări corporale grave.

Șoferului Cheptene I. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de TACC, hemoragie subarahnoidiană, contuzie cerebrală, hematom subdural, comă, leziuni care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 271 din 05.12.2013, prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Pasagerului Pantelei V. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de TACC, fractură de oase craniene, hemoragie subarahnoidiană, contuzie cerebrală, hematom subdural, comă, leziuni corporale care conform raportului de expertiză

medico-legală nr. 272 din 05.12.2013, prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Pasagerului Pantelei A. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de ruptură a simfizei pubiene cu deplasarea osului pubian stâng, traumă cranio - cerebrală închisă manifestată prin comoție cerebrală, plagă contuză a gambei stângi, leziuni corporale care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 1 1168/D din 26.05.2011, condiționează dereglarea sănătății de lungă durată și în baza acestui criteriu se califică ca vătămare medie.

Pasagerului Trocin M. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, leziuni corporale care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 267 din 05.12.2013, se califică ca vătămări corporale ușoare.

Pasagerului Trocin A. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, plagă contuză a buzei inferioare, excoriații pe genunchi, leziuni corporale care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 268 din 05.12.2013, se califică ca vătămări corporale ușoare.

Pasagerului Trocin I. i-au fost cauzate vătămări corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, plagă contuză a frunții, leziuni corporale, care conform raportului de expertiză medico-legală nr. 269 din 05.12.2013, se califică ca vătămări corporale ușoare.

Instanța a reținut că inculpatul nu a recunoscut vina și a declarat că automobilul care se afla în față, a trecut pe banda din dreapta. Ținând cont că drumul se afla pe pantă și asigurându-se că pe bandă nu se mai aflau alte automobile în afară de cel din față, a accelerat, măbind viteza de deplasare a automobilului. Însă, automobilul din dreapta, pe neașteptate, fără a semnaliza, a virat la stânga spre s. Greblești. Nu a putut păstra distanța dintre automobile, deoarece autovehiculul din față a virat brusc. Tamponarea s-a produs pe banda lui de deplasare. Șoferul care conducea automobilul din față, nu s-a asigurat când efectua manevra din stânga. Impactul a avut loc între partea dreaptă a automobilului lui și partea stângă laterală din spate a autovehiculului din față, în zona roți și a unei părți a ușii din stânga. În situația respectivă, cu piciorul drept a apăsător pe frână luând volanul în stânga, ulterior având loc impactul. La spitalul de urgență a aflat că copilul Pantelei B. a decedat. Astfel, a transmis că indiferent de cine se face vinovat de comiterea accidentului, ar dori să se implice la suportarea cheltuielilor.

Totodată, vinovăția acestuia este dovedită integral prin totalitatea probelor administrate.

Astfel, partea vătămată Cheptene I. a declarat că se deplasa la volanul automobilului „Opel Astra”, număr de înmatriculare XX XX XX, care îi aparține. În salonul automobilului se mai aflau Pantelei A. pe bancheta din față dreapta, Pantelei B. pe bancheta din spate stânga și Pantelei V. pe bancheta din spate dreapta. Traseul îi era cunoscut, deoarece pe acest drum se deplasa sistematic, de 2-3 ori pe săptămână. Traseul dat are câte o bandă pe direcție. În porțiunea unde a avut loc accidentul, traseul se lărgeste pe o distanță de aproximativ 200 metri. Înainte de a efectua manevra de cotire spre stânga, către s. Recea, s-a uitat în oglinda retrovizoare și la vreo 50 m. înainte de intersecție a aprins semnalizatorul, când era o singură bandă pe sens la intersecție, aflându-se pe extrema stângă. În

afară de semnalizarea luminiscentă a virajului, era și o semnalizare sonoră. Își amintește că Anastasia a întrebat-o de ce se aude acest sunet. A mers pe aceeași bandă permanent, deoarece trebuia să cotească la stânga și știa drumul foarte bine. Nu s-a deplasat spre partea dreaptă a traseului. Nu începuse încă manevra de cotire, deoarece nu ajunsese încă la intersecția la care urma să vireze. Nu a observat nici un vehicul în spatele ei și nici în întâmpinare. După, nu mai ține minte nimic, deoarece avusese loc impactul. Și-a revenit din comă peste două săptămâni, în spitalul neurologic. În momentul deplasării nu ducea careva discuții cu pasagerii. De fiecare dată se oprea la intersecție. Își amintește că încetinea viteza și avea undeva 20 km/h., deoarece s-a uitat la indicator în momentul impactului, urmând să oprească. La moment, are probleme de sănătate, pierdere de echilibru, memorie, vedere, privirea se dublează. Automobilul nu poate fi restabilit. A suportat cheltuieli mari pentru tratament, suferind fizice, morale și psihice.

Partea vătămată Pantelei V. a relatat că se afla în automobilul condus de Cheptene I. Fiica Anastasia se afla pe bancheta din față, iar ea cu fiul Bogdan pe bancheta din spate. I-a dat lui Bogdan apa. În acel moment a auzit semnalul de cotitura, Anastasia spunând că se aude tare semnalul dat. După, nu mai ține minte nimic. Și-a revenit peste 20 de zile la spitalul neurologic. În momentul în care îi dădea apa lui Bogdan, ajungeau la intersecția s. Greblești, auzindu-se piuitul semnalului de cotire. Nu a simțit careva virare a automobilului. Se deplasau potrivit axei traseului. Practic ajungeau la intersecție și automobilul încetinea din viteză. Are accese de epilepsie și partea stângă a corpului nu o simte, și-a pierdut fiul Bogdan pe care l-au așteptat 11 ani, iar inculpatul nici măcar nu-și recunoaște vina. Apariția lui la televizor unde a declarat că „în toată ziua mor copii” a traumat-o și mai mult.

Partea vătămată Pantelei A. a declarat că urmau să plece spre s. Recea. Cheptene I. se afla la volan, iar ea pe bancheta din față. Fratele Bogdan era așezat în automobil împreună cu mama Viorica pe bancheta din spate. După podul din apropierea s. Greblești, Cheptene I. a aprins semnalizatorul spre stânga, care lumina și se auzea „tic, tic”. Nu a schimbat banda de circulație pentru a vira la dreapta sau la stânga. Nu a simțit schimbarea poziției de deplasare. După ce a transmis sticla cu apă mamei și s-a întors, a avut loc impactul. Și-a revenit când se afla pe iarbă. În spital a avut o intervenție chirurgicală la picior, suferă fizic și moral. Are bazinul deplasat cu 5 cm, iar noaptea nu poate dormi din cauza durerilor. În cadrul familiei starea psihologică este rea.

Succesorul victimei, Pantelei V., a relatat că Pantelei V. este soția lui, Pantelei A. fiica și Pantelei B. fiul. Cheptene I. este verișoara soției sale. În jurul orelor 12.30 a primit un apel telefonic de la o persoană necunoscută, care l-a înștiințat că în apropiere de s. Greblești a avut loc un accident rutier cu implicarea automobilului în care circulau membrii familiei lui. A mai primit un apel telefonic de la un băiat pe nume Olari Radu, acesta singur oferindu-se să-i comunice informația pe care o știa. Astfel, acesta i-a povestit că se deplasa cu automobilul personal. La intersecția respectivă a semnalizat virajul pe stânga și a așteptat, deoarece se deplasa automobilul „Opel Astra”. Fiind în așteptare, în fața lui a trecut și automobilul „Toyota Camry”, care a tamponat vehiculul „Opel Astra” din spate. Automobilul Toyota se deplasa cu o viteză extrem de mare și în urma

impactului vehiculul din față a zburat vreo 50 de m. în aer, aterizând pe acoperiș. El a parcat mașina pe marginea drumului și a mers să-i salveze pe cei din automobilul Opel. Toate persoanele, cu excepția Anastasiei, erau inconștiente. Radu a cerut un număr de telefon de la Anastasia și astfel l-a contactat pe el. Olari R. i-a spus că automobilul „Opel Astra” se deplasa semnalizând cotitura la stânga și pe prima bandă din stânga. Automobilul „Toyota”, se deplasa cu o viteză excesivă din urma automobilului Opel, astfel încât șoferul mașinii de model Toyota nici nu a observat obstacolul din față, cu toate că șoferul automobilului Opel se deplasa cu farurile aprinse. Astfel, dacă inculpatul Trocin G. ar fi respectat viteza și distanța dintre automobile, impactul nu ar fi avut loc. La neurochirurgie, soției i s-a tăiat craniul, deoarece creierul ieșea afară, pentru a opri compresia formată. Starea sănătății ei era foarte grea. Inițial ea nu știa că a decedat Bogdan și acest fapt o motiva să trăiască. Abia peste 40 de zile i-a comunicat că Bogdan nu mai este. Starea sănătății acesteia și la moment este foarte gravă, are accese de epilepsie, fiindu-i recomandată mărirea dozelor de medicamente, iar starea ei fizică și morală degradează pe zi ce trece, nu poate coordona cu partea stângă, adică cu mâna și piciorul. Inculpatul i-a distrus toată familia. O persoană i-a spus că familia Trocin dorește să contribuie la înmormântarea fiului, dar el a refuzat acest ajutor. Apoi s-au apropiat mai multe persoane din partea acestuia. A avut loc o întâlnire și cu Trocin G., care i-a spus că regretă și i-a propus o remunerare financiară, dar l-a refuzat. Să o facă doar prin intermediul instanței. Personal a solicitat de la compania „Asito”, restituirea cheltuielilor de tratament și înmormântare, fiindu-i oferită suma de 9000 lei, din care a procurat medicamente pentru menținerea în viață a soției. Nu va ierta niciodată decesul lui Bogdan, pe care l-a așteptat 11 ani. Este indignat de atitudinea cinică și minciunile pe care le declară inculpatul în instanță.

Martorul Olari R. a declarat că se deplasa la volanul automobilului „Volkswagen Golf” și a stopat ajungând la intersecția cu drumul principal, din direcția s. Romanești, dorind să vireze spre or. Strășeni. Din stânga venea mașina „Opel Astra”, care intenționa să vireze spre stânga, către s. Greblești. A văzut-o la aproximativ 200-300 m. depărtare și avea semnalul conectat cu intenția de a vira la stânga. Aceasta mergea drept, micșorând viteza de deplasare și nu a făcut nici o virare spre stânga sau dreapta. Automobilul „Opel Astra” se deplasa paralel cu linia dublă a drumului, cedând trecerea celor din față. Pe acel sector erau două benzi de deplasare în direcția mun. Bălți și o bandă în direcția mun. Chișinău. Drumul are două benzi, cu o despărțitură pentru virare spre s. Romanești. Apoi, a văzut cum un automobil de model „Toyota Camry” a tamponat vehiculul Opel în partea stângă, din spate, astfel încât acesta s-a răsturnat pe acoperiș și a fost proiectat pe contrasens. În urma loviturii, automobilul Toyota a continuat mișcarea pe roți, însă a ieșit pe contrasens față de vehiculul Opel. Tamponarea a avut loc pe banda din stânga, de pe care se virează spre s. Greblești, lângă linia continuă. A văzut automobilul „Toyota Camry” până la tamponare, când venea din spate. Nu a observat ca la acesta să fie aprinse semnalele pe dreapta sau stânga. Nu a văzut careva semne de schimbare a direcției sau de frânare a automobilului. Automobilul „Opel Astra” avea conectat semnalizatorul spre stânga. Când a observat acest vehicul, semnalizatorul era deja conectat. Automobilul Toyota se deplasa din spate

și avea probabil o viteză de peste 100 km/h. Pe dreapta era loc suficient ca automobilul Toyota să treacă și să evite tamponarea. A văzut clar cum automobilul Opel încetinea viteza și se afla pe banda din stânga din direcția mun. Chișinău spre mun. Bălți. Acest vehiculul nu a schimbat direcția de deplasare și nici nu a deviat de la traseu. În momentul impactului mașina Opel era stopată. Momentul impactului și-l aduce aminte cu certitudine. După impact, Opelul s-a ridicat cu partea din spate, răsturnându-se pe acoperiș și continuându-și mișcarea în această stare. A coborât din mașina sa și a fugit la automobilul Opel, a scos-o pe Pantelei A., care era conștientă, dar care ulterior și-a pierdut cunoștința, și a așezat-o pe iarbă. Pe bancheta din spate, era o doamnă cu un copil mic. Copilul era strâns între scaune. Cu ajutorul altor șoferi, au scos din vehicul doamna, care era inconștientă. Pe copil nu l-au putut scoate. La volan era o domnișoară, care a fost ajutată de alți șoferi să iasă din mașină. Anastasia i-a dat numărul de telefon a tatălui ei. El l-a sunat și l-a anunțat despre accident.

Martorul Glavan I. a declarat că se afla împreună cu Sîrcu A. lângă automobilul de serviciu, la intersecția s. Greblești cu s. Romanești. Până la impact, a văzut că cele două vehiculele se deplasau unul după altul, pe aceeași bandă, în coloană. Mașina „Opel Astra” era în față, iar cealaltă în spate. Mijloacele de transport se deplasau din direcția mun. Chișinău spre mun. Bălți. În momentul producerii impactului era cu spatele la accident și a auzit o bubuitură puternică. Când a întors capul, a observat că automobil Opel s-a rostogolit, deplasându-se spre acostamentul din partea stângă. În spatele acestuia era automobilul Toyota, care de asemenea a derapat pe partea stângă spre acostament. Sîrcu A. a alergat să acorde primul ajutor, iar el a urcat în mașina de serviciu și a parcat-o în mijlocul drumului, cu semnalizatoarele conectate, pentru a bloca traseul. A coborât din automobil și s-a apropiat de autovehiculul care era pe acoperiș, pentru a acorda ajutor.

Martorul Trocin A. a declarat că este fiul inculpatului, care conducea automobilul „Toyota Camry”, iar el se afla pe bancheta pasagerului din spate. Automobilul Opel din față, care se deplasa pe partea dreaptă a carosabilului, brusc a virat la stânga, după acesta urmând impactul. I s-a părut stranie manevra respectivă, făcută fără semnalizarea cotiturii. De la momentul când a văzut automobilul Opel și până la impact trecuseră câteva secunde. Distanța dintre automobile, înainte de impact era destul de mică, până la 5 metri, astfel încât s-a gândit că impactul nu poate fi evitat. Impactul a avut loc nemijlocit în intersecție.

Martorul Bazi I. a declarat că Trocin G. conducea automobilul, el aflându-se pe bancheta pasagerului din față dreapta. Înaintea lor se deplasa un automobil Opel, în aceeași direcție, pe banda din dreapta. Ei se deplasau pe cealaltă bandă care ducea spre or. Bălți. Înainte de intersecția spre s. Greblești, a observat cum automobilul din față a cedat din viteză și brusc a manevrat la stânga, pe banda lor de circulație, fără a semnaliza că efectuează această manevră. De la momentul virării la stânga trecuseră vreo 3 secunde. În situația creată era imposibil de a evita impactul, neavând posibilitatea de a manevra în stânga sau dreapta. Inculpatul a frânat brusc, ulterior având loc tamponarea automobilului din față. Distanța dintre vehicule era foarte mică, deoarece imediat s-a produs impactul. În acel moment a simțit o frânare, după care a avut loc impactul. Nu a observat să fie conectate

careva semnalmmente la automobilul din față. A văzul vehiculul dat cu 30-40 secunde înainte de tamponare. Înainte de tamponare vehiculul din față a micșorat viteza. Accidentul a avut loc pe banda de circulație pe care se deplasa automobilul inculpatului.

Declarațiile inculpatului Trocin G., a fiului Trocin A., nurorii Trocin I. și cumnatului Bazi I., sunt pârinitoare și cu divergențe, care urmează a fi apreciate drept o modalitate de evitare a răspunderii penale, acestea fiind combătute prin probele acumulate în cadrul urmăririi penale și cercetate în ședința de judecată, care nu au fost contestate sau obiectate conform normelor legale sub nici un fel de către inculpat.

Conform procesului-verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013, cu foto-tabelul anexă și înregistrările video, planul schemă, se observă la fața locului accidentului rutier automobilul de model „Toyota Camry” cu evidente deteriorări a părții din față a automobilului. La distanța de 26,50 m. de la automobilul „Toyota Camry”, poziționat pe acoperiș, se află automobilul „Opel Astra” cu deteriorări evidente a părții din spate, pe suprafața carosabilului fiind cioburi de sticlă și părți componente ale automobilelor, fiind atestată și prezența stației destinate opririi transportului public, în apropierea locului unde sa produs accidentul rutier.

Deci, respectiva porțiune de traseu este una ce necesită acordarea unei atenții și prudențe sporite din partea conducătorilor mijloacelor de transport, suplimentar respectării regulilor circulației rutiere inclusiv cu referire la viteza de deplasare pe porțiunea dată de traseu care a fost parcursă de inculpat cu o viteză mai mare de 99km/h, contrar prescripțiilor pct. 47 din Regulamentul circulației rutiere, care prescrie viteza maximă pe drumurile publice în categoria căroră este inclusă și porțiunea dată de traseu fiind de 90 km/h, inclusiv în porțiunea descrisă sunt prezente intersecțiile de drumuri cu localitatea Romanești și Greblești, în preajma căroră este amplasată stația destinată opririi transportului public.

O atare atârnare neglijentă față de regulile de conducere a mijloacelor de transport, a fost una continuă și nu imediată, respectiv inculpatul, manifestând lipsă de prudență de lungă durată. Or, în cazul în care pe porțiunea de traseu respectivă, el conducea vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, respecta prescripțiile regulamentului circulației rutiere cu referință la respectarea distanței față de autovehiculul precedent, ținea seama de faptul că conduce pe un traseu public amplasat în imediata apropiere de localități rurale, ținea cont de indicatoarele rutiere, de faptul că pe traseu se mai deplasează mijloace de transport, toate acestea i-ar fi acordat suficientă dexteritate în conducere și ca rezultat i-ar fi permis să prevadă situațiile periculoase, și să întreprindă măsurile necesare de evitare a tamponării din spate a automobilului condus de Cheptene I.

De către inculpat nu a fost contestat sau obiectat actul procesual dat din momentul întocmirii lui până la expedierea cauzei penale în instanța de judecată.

Prin raportul de expertiză medico - legală nr. 126 din 15.11.2013, s-a constatat că moartea minorului Pantelei B., a. n. 2007, a survenit pe loc, în rezultatul șocului traumatic și hemoragiei instalate în urma TACC cu hemoragie intracerebrală, ruptură de splină cu hemoragie intra abdominală, fractură deschisă a oaselor ambelor gambe, fractura osului femural stâng, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele

indicate și care prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Potrivit raportului de expertiză medico-legală nr. 272 din 05.12.2013, la Pantelei V. s-au depistat vătămări corporale sub formă de TACC, fractură de oase craniene, hemoragie subarahnoidiană, contuzie cerebrală, hematom subdural, comă, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Conform raportului de expertiză medico-legală nr.271 din 05.12.2013, la Cheptene I. s-au depistat vătămări corporale sub formă de: TACC, hemoragie subarahnoidiană, contuzie cerebrală, hematom subdural, comă care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Potrivit raportului de expertiză medico-legală nr. 1168/D din 26.05.2014, la Pantelei A. s-au depistat vătămări corporale sub formă de ruptura simfizei pubiene cu deplasarea osului pubian stâng, traumă cranio cerebrală închisă manifestată prin comoție cerebrală, plagă contuză a gambei stângi, care au fost cauzate prin acțiunea traumatică a unui obiect contondent dur, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care condiționează dereglarea sănătății de lungă durată și în baza acestui criteriu se califică ca vătămări medii.

Concluziile raportului de expertiză medico-legală nr. 269 din 05.12.2013, atestă că la Trocin I. s-au depistat leziuni corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, plagă contuză a frunții, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care duc la dereglarea sănătății până la 21 zile și se califică ca vătămări corporale ușoare.

Conform raportului de expertiză medico-legală nr.267 din 05.12.2013, la minorul Trocin M. s-au depistat leziuni corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care duc la dereglarea sănătății până la 21 zile și se califică ca vătămări corporale ușoare.

Prin raportul de expertiză medico-legală nr. 268 din 05.12.2013, se atestă că la Trocin A. s-au depistat leziuni corporale sub formă de TACC, comoție cerebrală, plagă contuză a buzei inferioare, excoriații pe genunchi, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care duc la dereglarea sănătății până la 21 zile și se califică ca vătămări corporale ușoare.

Raportul de expertiză medico-legală nr. 273 din 05.12.2013, relevă, că la Trocin G. s-au depistat vătămări corporale sub formă de TACC, fractură de oase a bazinului, fractură de os femural drept, plăgi contuze a feței și piciorului drept, care s-au format sub acțiunea unui corp contondent, posibil în timpul și circumstanțele indicate, care prezintă pericol pentru viață și se califică ca vătămări corporale grave.

Concluziile raportului de expertiză auto - tehnică judiciară nr. 0800 din 14.05.2014, cu planșa fotografică anexă, atestă că la ambele automobile implicate în accident sistemele, mecanismele și piesele responsabile de siguranța traficului

(sistemul de frânare, sistemul de direcție, roțile și suspensiile acestora) până la momentul impactului se aflau în stare funcțională și nu aveau defecte tehnice, care ar fi putut împiedica conducătorul să acționeze în conformitate cu cerințele Regulamentului Circulației Rutiere. Automobilul Toyota Camry, în momentul coliziunii cu automobilul Opel Astra s-a aflat în regim de mișcare. Viteza de deplasare a autoturismului de model Toyota Camry, luând în considerație pierderea energiei cinetice ce a fost consumată la deplasarea automobilelor după coliziune a constituit aproximativ 99 km/h. Viteza reală a automobilului Toyota Camry a fost mai mare decât viteza calculată (99 km/h), deoarece o parte din energia cinetică pe care o posedă automobilul în mișcare a fost consumată la deformarea pieselor vehiculelor în momentul coliziunii. În momentul coliziunii, partea dreaptă din față a automobilului Toyota Camry a intrat în contact cu partea stângă din spatele automobilului Opel Astra. Axele longitudinale ale acestor vehicule în momentul de coliziune s-au aflat aproximativ paralel una față de alta. În momentul de coliziune automobilul Toyota Camry și automobilul Opel Astra s-au aflat relativ elementelor drumului.

Raportul de expertiză auto - tehnică nr. 1415 din 15.08.2014, cu planșa fotografică anexă, învederează că dacă conducătorul automobilului Toyota Camry ar fi respectat cerințele pct. 49 al Regulamentului circulației rutiere, coliziunea cu automobilul Opel Astra era exclusă. Conducătorul automobilului Toyota Camry urma să acționeze în conformitate cu cerințele alin. (1) pct. 45 al Regulamentului circulației rutiere, conform cărui conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de situația rutieră. Conducătorul automobilului Toyota Camry, în aceste condiții, din punct de vedere tehnic urma să acționeze în conformitate cu alin. (2) pct. 45 al Regulamentului circulației rutiere, conform cărui în cazul în care în limita vizibilității apar obstacole care pot fi observate de conducător, trebuind să reducă viteza sau chiar să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului. În momentul coliziunii, cele două automobile erau amplasate în aceeași direcție, iar axele lor longitudinale erau situate aproximativ paralel una față de alta. Din punct de vedere tehnic, locul de amplasare al automobilelor după coliziune nu contravine amplasării lor pe partea carosabilă în momentul coliziunii. În cazul în care conducătorul automobilului Opel Astra, înainte de impact se deplasa pe banda extremă stânga, atunci din punct de vedere tehnic, acțiunile acestuia nu au contribuit la crearea situației de accident. Din punct de vedere tehnic, în aceste condiții acțiunile conducătorului automobilului Toyota Camry nu corespund pct. 49 din Regulamentului circulației rutiere și au contribuit la crearea situației de accident.

Concluziile raportului de expertiză tehnico-științifică nr. 006tp din 01.04.2015, întocmit de expertul auto-tehnic Hapatniucovschii M., denotă că în momentul impactului automobilul Opel Astra se mișca. În momentul coliziunii, partea din dreapta, față, a automobilului Toyota Camry a intrat în contact cu partea din stânga spate a automobilului Opel Astra sub un unghi de 11° dintre axele lor longitudinale. În situația dată, acțiunile conducătorului automobilului Opel Astra au putut contribui la crearea situației de accident. Din momentul creării de către acesta din urmă a pericolului de accident și până la coliziunea automobilelor au

trecut mai puțin de 2.2 secunde, astfel încât conducătorul autoturismului Toyota Camry nu a avut posibilitatea efectivă de a evita impactul. La o viteză de 45 km/h a automobilului Opel Astra în momentul impactului, conducătorul automobilului Toyota Camry nu a avut posibilitatea de a-l evita, iar conducătorul automobilului Opel Astra, a încălcat prevederile art. 39 alin. (1) și ale art. 40 alin. (1) lit. a) din Regulamentul circulației rutiere.

Potrivit raportului de expertiză tehnică din 28.01.2015, întocmit de expertul tehnic judiciar Lefter D., inculpatul s-a aflat în culpă doar datorită depășirii vitezei maxime acceptate pe segmentul respectiv de drum. El a circulat anterior producerii impactului cu o viteză minimă de 130 km/h. Din punct de vedere a circulației prin intersecții și a efectuării virajului la stânga, conducătorul automobilului Opel Astra a încălcat regulamentele de circulație internaționale, prin înscrierea necorespunzătoare pentru virajul la stânga. Fără asigurare și creând o stare de pericol pentru ceilalți participanți la trafic. Această stare de pericol nu putea fi rezolvată și accidentul nu putea fi evitat de către ceilalți participanți la trafic pe banda de lângă axul drumului și în același sens de circulație (anume de către învinuit) dacă ar fi circulat legal cu orice viteză situată între 67 și 100 km/h. Deci culpa învinuitului de a circula cu viteza de 130 km/h nu este hotărâtoare pentru producerea accidentului. Ea are importanță pentru efectele pe care le-a produs accidentul și anume pentru avariile produse și vătămările persoanelor implicate.

Raportul de expertiză judiciară nr. 970 (CNEJ)/203-209(CML) din 06.09.2016, efectuarea căruia a fost dispusă de către instanță pentru a înlătura contradicțiile și neclaritățile din concluziile finale ale expertizelor anterioare, relevă că reieșind din mecanismul accidentului rutier și din direcția de deplasare a automobilului Toyota Camry după coliziune, acesta s-a aflat în regim de deplasare. Dacă în momentul inițial de coliziune și automobilul Opel Astra se afla în regim de deplasare, este imposibil de stabilit, deoarece materialele și datele care au fost puse la dispoziție nu sunt suficiente pentru prezentarea concluziilor. În momentul inițial de coliziune, partea față dreaptă a automobilului Toyota Camry a intrat în contact cu partea spate stânga a automobilului Opel Astra, ultimele deplasându-se în aceeași direcție de deplasare, poziția lor reciprocă (a axelor lor longitudinale) fiind una aproximativ paralelă. Urma de pe carosabil, lăsată de roata din stânga spate a automobilului Opel Astra, s-a format în rezultatul blocării roții, în urma coliziunii cu automobilul Toyota Camry. Dacă conducătorul automobilului Opel Astra, deplasându-se pe banda de deplasare extremă stânga în direcția mun. Bălți, nu a întreprins careva manevre de virare și/sau reîncolonare pe benzile de deplasare a părții carosabile, atunci, pericolul de accident pentru conducătorul automobilului Toyota Camry, nu a fost creat de fapt, în realitate. Dacă conducătorul automobilului Opel Astra, deplasându-se pe banda de deplasare extremă stânga în direcția mun. Bălți, a efectuat manevra de virare la dreapta, reîncolonându-se pe banda de deplasare extremă dreapta în direcția mun. Bălți, iar ulterior, a efectuat manevra de virare la stânga, spre banda de deplasare a automobilului Toyota Camry, atunci pericolul de accident pentru conducătorul acestui automobil, a fost creat în momentul în care conducătorul automobilului Opel Astra a efectuat manevra de virare la stânga spre banda de deplasare a automobilului Toyota Camry. Reieșind din poziția mijloacelor de transport relativ elementelor părții

carosabile, în momentul inițial de coliziune, această poziție nu prezintă careva indici care ar confirma întreprinderea de către conducătorul automobilului Opel Astra, a cărorva manevre de virare și/sau reîncolonare pe benzile de deplasare a părții carosabile.

Viteza de deplasare a automobilului Toyota Camry, luând în considerație pierderile energiei cinetice consumate la deplasarea automobilului respectiv și a automobilului Opel Astra, după coliziune, a constituit aproximativ 99 km/h. Viteza reală de deplasare a automobilului Toyota Camry, a fost mai mare decât viteza calculată de experți - 99 km/h, deoarece o parte din energia cinetică pe care o posedă automobilul respectiv în mișcare a fost consumată la deformarea pieselor automobilelor în momentul inițial de coliziune. Determinarea vitezei reale de deplasare a automobilului Toyota Camry, nu este posibilă, din cauza lipsei, în practica de expertiză, a unor metodici de expertiză corespunzătoare. Determinarea vitezei de deplasare a automobilului Opel Astra, nu este posibilă, deoarece materialele și datele care le-au fost puse la dispoziție nu sunt suficiente pentru prezentarea concluziilor.

Conform opiniei separate a expertului tehnic judiciar Lefter D., la concluziile raportului de expertiză nr 960, întocmit la 06.09.2016 de Centrul Național de Expertize Judiciare, responsabil de producerea acestui accident se face conducătorul automobilului Opel Astra, care cu probabilitatea cea mai mare, a creat starea de pericol și s-a înscris fără să se asigure în traversarea benzii de lângă axul drumului, cu intenția de a efectua manevra de virare la stânga. Tot cadrul informațional precum declarațiile martorilor, reacții în conducere, vizibilitate ș.a., nu indică circulația cu certitudine a autoturismului Opel Astra, doar pe banda de lângă axul drumului și înscrierea acestuia pentru viraj la stânga în mod corect. După reconstrucția digitală efectuată, autoturismele implicate în accident nu puteau ajunge în pozițiile finale în care au fost găsite decât dacă autoturismul Opel Astra avea în momentul impactului o poziție înclinată față de axa drumului. Rapoartele de expertiză cu nr. 0800 din 14.05.2014 cu nr. 1415 din 15.08.2014 cu nr. 970 (CNf.1)/203-209(CML) din 06.09.2016 au considerat o poziție paralelă cu axul drumului. Poziția înclinată a autoturismului Opel Astra față de axa drumului, cu un unghi de 17.43 °, corespunde unei traiectorii de traversare oblică a benzii de lângă axul drumului, cu intenția de a se deplasa către s. Greblești.

Instanța a reținut că fapta imputată inculpatului a avut loc cu certitudine, fiind confirmată de ansamblul probelor administrate, și anume de declarațiile tuturor părților vătămate și a martorilor în proces, precum și de rapoartele de expertiză efectuate în procesului penal.

Implicarea într-un accident rutier, care a provocat decesul unei persoane și vătămarea corporală gravă a două persoane, nu este contestată de inculpatul Trocin G.

Totodată, vina inculpatului a fost demonstrată incontestabil în cursul cercetării judecătorești. Potrivit declarațiilor inculpatului, precum și a martorilor Trocin A., Trocin I. și Bazi I. reiese cu certitudine că în momentul producerii accidentului rutier la volanul automobilului „Toyota Camry”, care a tamponat din spate automobilul „Opel Astra”, în care se aflau părțile vătămate Cheptene I., Pantelei A. Pantelei V. și victima Pantelei B., se afla inculpatul Trocin G.

Acțiunile infracționale ale inculpatului întrunesc elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 264 alin. (3) lit. a), b) Cod penal, ca încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății sau decesul unei persoane.

Latura obiectivă a infracțiunii a fost comisă prin acțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației de către persoana care conduce mijlocul de transport, și anume a prevederilor punctului 45 subpunctul 1) din Regulamentul circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009, potrivit cărui, conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de situația rutieră și a subpunctului 2) din același Regulament 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, precum și a punctului 49 al aceluiași Regulament, potrivit căruia, în funcție de viteza de deplasare, conducătorul de vehicul trebuie să lase liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului.

În speță, inculpatul a încălcat prevederile date prin faptul că circula pe traseu cu o viteză de deplasare mai mare decât cea permisă conform datelor prezentate în rapoartele de expertiză, și anume cu o viteză mai mare de 99 km/h., fapt constatat incontestabil prin concluziile raportului de expertiză judiciară din 20.06.2016.

De fapt, viteza de 99 km/h a automobilului Toyota Camry este viteza calculată de experți după producerea coliziunii, viteza de deplasare până la coliziune fiind mai mare.

Astfel, este confirmat faptul că inculpatul, fiind la volanul automobilului de model Toyota Camry, a depășit limita de viteză stabilită pe traseul dat, ce a condiționat producerea accidentului rutier cu consecințe fatale. Depășind limita de viteză admisibilă, care pe drumurile publice este de 90 km/h, la viteza lui de deplasare nu a reușit să reducă viteza în măsura convenită pentru a evita coliziunea cu automobilul Opel Astra, cauzând în acest fel accidentul rutier.

În urma coliziunii automobilelor, a survenit decesul pasagerului Pantelei B., fiind cauzate vătămări grave a integrității corporale/sănătății pasagerilor automobilului Opel Astra - Pantelei V., Cheptene I. și vătămări corporale ușoare lui Pantelei A.

Circumstanțele respective, sunt confirmate incontestabil prin concluziile rapoartelor de expertiză medico – legală.

Din declarațiile părții vătămate Cheptene I., a martorului Olari R. cât și din datele conținute în procesul-verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013, precum și din cele conținute în raportul de expertiză judiciară nr. 970 (CNEJ)/203-209(CML) din 06.09.2016, rezultă că conducătorul automobilului Opel Astra a realizat regulamentar manevra de virare în intersecție.

Astfel, nu pot fi reținute declarațiile inculpatului, a martorilor Bazi I. și Trocin A., că conducătorul automobilului Opel Astra a intrat neregulamentar în intersecție, deoarece acestea intră în contradicție cu ansamblul probelor

administrate, dar și ținând cont de faptul că între martorii menționați și inculpat există relații de rudenie, ceea ce i-ar determina pe aceștia de a da declarații care l-ar exonera pe inculpat de răspunderea penală.

Martorul ocular Olari R., fiind un observator independent, prin declarațiile sale a confirmat că automobilul Opel Astra până la coliziune s-a deplasat regulamentar în axa traseului, semnalizând cotitura la stânga înainte de intersecția traseului cu localitatea Greblești. În continuare, automobilul Toyota Camry în plină viteză a tamponat din spate automobilul Opel Astra, care în urma impactului a derapat prin rostogolire fiind poziționat pe acoperiș.

Sunt veridice și concludente declarațiile martorului Olari R., care este unicul martor ocular al evenimentelor derulate de la început până la final. Or, nu este o persoană interesată în cauză și declarațiile lui coroborează cu probatoriul cercetat în instanța de judecată.

Versiunea inculpatului că motivul producerii accidentului rutier ar fi fost comportamentul conducătorului automobilului Opel Astra, care în deplasare ar fi virat la dreapta, iar ulterior spre stânga în intersecția spre s. Greblești, nu poate fi reținută, dat fiind faptul că atât martorul ocular Olari R. cât și partea vătămată Cheptene I., în ședință de judecată sub jurământ, au confirmat că direcția de deplasare a automobilului Opel Astra nu a fost schimbată nici pe o clipă până la intersecția s. Greblești, unde și urma de a fi efectuată cotitura spre stânga.

Faptul deplasării automobilului Opel Astra în direcția s. Greblești a fost confirmat incontestabil în instanța de judecată prin declarațiile părților vătămate Pantelei V. și Pantelei A., care cu lux de amănunte au explicat toate acțiunile lor întreprinse în acea zi până la comiterea accidentului rutier. Prin urmare, afirmațiile inculpatului cu referință la schimbarea direcției de deplasare spre s. Romanești, deci spre dreapta, până la cotitura spre s. Greblești, deci spre stânga, sunt alogice.

Nu pot fi reținute nici concluziile din opinia separată a expertului tehnic judiciar Lefter D., la raportul de expertiză nr 960, întocmit la 06.09.2016 de Centrul național de expertize judiciare, că responsabil de producerea acestui accident este conducătorul automobilului Opel Astra, deoarece sunt bazate în exclusivitate pe versiunea înaintă de inculpat fără a se lua în calcul alte circumstanțe obiective ale cauzei.

Astfel, raportul de expertiză tehnică din 28.10.2016, întocmit de expertul tehnic judiciar de pe lângă Ministerul Justiției a României dr. ing. Dionisie Lefter - opinie separată la raportul de expertiză nr. 970 din 06.09.2016, prin conținutul său distrugător circumstanțele de fapt derulate în realitate, confirmate prin procesul verbal de cercetare la fața locului, foto-tabelul cu schița locului accidentului rutier și declarațiile părților vătămate, martorilor audiați în prezentul proces penal, concluziile expertului fiind bazate pe versiunea înaintată de inculpat și martorii săi, cu care inculpatul se află în relații de rudenie și erau pasagerii automobilului Toyota Camry până la accident.

Aceste declarații, sunt părtinitoare, în susținerea poziției inculpatului cu referință la presupusele schimbări a direcției de deplasare a automobilului Opel Astra. Or, acestea sunt combătute integral de declarațiile părții vătămate Cheptene I. și ale martorului ocular Olari R., care au o credibilitate mai mare.

Potrivit declarațiilor martorilor Trocin I., Trocin A. și Bazi I., automobilul Opel Astra a fost observat deplasându-se pe aceeași axă cu automobilul Toyota Camry condus de inculpat până la comiterea accidentului rutier. Prin urmare, este cert faptul că automobilul Opel a fost observat și de inculpatul Trocin G., care potrivit Regulamentului Circulației Rutiere, în cazul în care în limita de vizibilitate apar obstacole care pot fi observate de conducător, trebuia să reducă limita de viteză sau chiar să oprească pentru a nu pune în pericol siguranța în trafic, la fel în funcție de viteza de deplasare conducătorul auto trebuie să lase liber un spațiu față de vehiculul precedent, care în caz de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească.

Cerințele Regulamentului circulației rutiere au fost ignorate de inculpat și în consecință au dus la coliziunea mijloacelor de transport, or în cazul deplasării regulamentare inculpatul ar fi avut toată posibilitatea de a evita producerea accidentului rutier.

Astfel, raportul menționat, în asemenea circumstanțe, nu are prioritate față de alte dovezi analizate în ansamblul lor și se supune aprecierii în egală măsură cu alte date cercetate de judecată.

Cu referire la argumentele avocatului Radu Dumneanu, privind excluderea din proces a probelor și declararea nulă a actelor procesuale, se reține că procesele - verbale de audiere a părților vătămate Pantelei V., Pantelei A. și Cheptene I., de audiere a martorilor Mărgineanu S. și Olari R., raportul de expertiză auto-tehnică din 14.05.2014 și raportul de expertiză din 15.08.2014, ordonanța din 20.02.2014, ordonanța din 15.08.2014, ordonanța de numire a expertizei medico-legale din 20.05.2014, ordonanța de numire a expertizei auto-tehnice din 10.12.2013, au fost întocmite corect și legal în cadrul procesului penal, desfășurat în condiții legale. Or, actele procesuale indicate, în corespundere cu prevederile art. 52 din Codul de procedură penală, țin de competența procurorului deoarece anume acesta exercită nemijlocit urmărirea penală, revenindu-i atribuțiile organului de urmărire penală, conduce personal urmărirea penală și controlează legalitatea acțiunilor procesuale efectuate de organul de urmărire penală, decide excluderea din dosar a probelor obținute conform prevederilor art. 94 alin. (1), cere de la organul de urmărire penală, pentru control, dosare penale, documente, acte procedurale, materiale și alte date cu privire la infracțiunile săvârșite și persoanele identificate în cauzele penale în care exercită controlul și dispune conexarea sau, după caz, disjungerea cauzei dacă se impune aceasta.

Aceste acțiuni de urmărire penală au fost întocmite de Vornicii S., Stamate O. și Platon L., ofițeri de urmărire penală, care potrivit art. 57 alin. (1) din Codul de procedură penală, este persoana care în numele statului, în limitele competenței sale, efectuează urmărirea penală în cauze penale și exercită alte acțiuni prevăzute expres de lege. În al doilea rând, potrivit art. 1 din Codul de procedură penală, procesul penal reprezintă activitatea organelor de urmărire penală și a instanțelor judecătorești cu participarea părților în proces și a altor persoane, desfășurată în conformitate cu prevederile prezentului cod. Procesul penal se consideră început din momentul sesizării sau autosesizării organului competent despre pregătirea sau săvârșirea unei infracțiuni.

Se atestă că prin cererea din 29.09.2014, adresată procurorului ierarhic superior, avocatul Dumneanu R. a solicitat constatarea nulității actelor emise și excluderea din dosar a tuturor probelor acumulate de alte persoane în perioada de la 29.11.2013 - 29.08.2014, decât cele emise și efectuate de procurorul Colban V. și procurorii ierarhic superiori acestuia.

Însă, prin ordonanța procurorului adjunct al procurorului r-nului Strășeni, Buzdugan A. din 25.09.2014, a fost respinsă cererea respectivă.

Această ordonanța a fost contestată de către avocatul Dumneanu R. în condițiile prevăzute la art. 313 din Codul de procedură penală, prin cererea din 26.09.2014.

Însă, potrivit art. 19 alin. (3) din Codul de procedură penală, organul de urmărire penală are obligația de a lua toate măsurile prevăzute de lege pentru cercetarea sub toate aspectele, completă și obiectivă, a circumstanțelor cauzei, de a evidenția atât circumstanțele care dovedesc vinovăția bănuितului, învinuitului, inculpatului, cât și cele care îl dezvinovățesc, precum și circumstanțele care îi atenuează sau agravează răspunderea.

Conform art. 251 Cod de procedură penală, încălcarea prevederilor legale referitoare la competența după materie sau după calitatea persoanei, la sesizarea instanței, la compunerea acesteia și la publicitatea ședinței de judecată, la participarea părților în cazurile obligatorii, la prezența interpretului, traducătorului, dacă sunt obligatorii potrivit legii, atrage nulitatea actului procedural.

Or, actele procesuale întocmite de către ofițerii de urmărire penală, cât și de către procuror, a căror nulitate și excludere se solicită de către avocat, nu se referă la competența după materie sau după calitatea persoanei, la sesizarea instanței, la compunerea acesteia și la publicitatea ședinței de judecată, la participarea părților în cazurile obligatorii, la prezența interpretului, traducătorului, dacă sunt obligatorii potrivit legii.

Acestea au fost întocmite fără careva încălcări procedurale, or potrivit ordonanței procurorului Procuraturii r-nului Strășeni, Rața A., din 11.11.2013, a fost creat grupul de lucru format din procurorul în Procuratura Strășeni, Lesnic A., ofițerul de urmărire penală Stamati O. și ofițerul de urmărire penală Solomon D. Ulterior, prin ordonanța procurorului Procuraturii r-nului Strășeni, Rața A., din 29.11.2013, a fost transmisă cauza penală pentru exercitarea în continuare a urmăririi penale procurorului în Procuratura Strășeni, Golban V., iar prin ordonanța conducătorului organului de urmărire penală Strășeni, Malic G. din 20.02.2014, a fost retrasă cauza penală din procedura ofițerului de urmărire penală Stamati O. și a fost transmisă pentru continuarea efectuării urmăririi penale ofițerului de urmărire penală Vornicii S.

Prin urmare, cererea înaintată de avocatul Dumneanu R., privind anularea ordonanței procurorului adjunct al procurorului în Procuratura Strășeni, Buzdugan A., din 25.09.2014, este neîntemeiată.

La stabilirea pedepsei, instanța a ținut cont de prevederile art. 61, 75-77 Cod penal, că nu s-au stabilit circumstanțe atenuante, fiind stabilită circumstanța agravantă – provocarea prin infracțiune a urmărilor grave, că nu s-au stabilit careva cauze prevăzute de art. 53 Cod penal, care ar justifica liberarea de răspundere penală, că art. 264 alin. (3) lit. a), b) Cod penal stabilește că

infracțiunea respectivă se pedepsește cu închisoare de la 3 la 7 ani, cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de până la 4 ani, concluzionând că reeducarea și corectarea lui poate avea loc prin stabilirea unei pedepse privative de libertate.

La stabilirea mărimii compensației pentru prejudiciu moral, instanța de fond a ținut cont de caracterul și gravitatea suferințelor fizice și psihice cauzate părților vătămate și succesorilor legali, cât și faptul că prin comportamentul inculpatului după săvârșirea infracțiunii, membrilor familiei Pantelei repetat le-au fost cauzate suferințe psihice, legate de declarațiile lui făcute în mass – media, ce denotă atitudinea de dispreț a ultimului față de fapta comisă și consecințele survenite.

3. Avocatul Radu Dumneanu a declarat apel, solicitând casarea sentinței și pronunțarea unei noi hotărâri, prin care inculpatul să fie achitat, din lipsa elementelor infracțiunii. Constatarea nulității actelor procesuale, în conformitate cu prevederile art. 251 Cod de procedură penală, pe motivul emiterii acestora de către persoane care nu aveau dreptul să administreze probe în cauza dată, și anume: ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 10.12.2013, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O., ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 20.01.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O. și ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 11.06.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Vornicu S. Excluderea, conform art. 94 alin. (1) pct. 4), 7), 8) Cod de procedură penală, din lista de probe a datelor administrate la faza cercetării judecătorești în baza acțiunilor ofițerilor de urmărire penală Stamati O. și Vornicu S. și anume a raportului de expertiză nr. 970 CNEJ/203-209 din 06.09.2016.

Apelantul a invocat, că vinovat de survenirea consecințelor accidentului rutier este șoferul automobilului Opel Astra - Cheptene I. care, încălcând grav prevederile pct. 39.1, pct.40.1 și pct.45.1 lit. b) și d) ale Regulamentului circulației rutiere, care prevăd că înaintea schimbării direcției de mers, conducătorul de vehicul trebuie să se asigure că această manevră va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic, iar înaintea virării la stânga sau întoarcerii, conducătorul de vehicul trebuie să se apropie din timp de axa drumului, în cazul circulației dublu sens și trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase și de situația rutieră, fără a semnaliza viitoarea manevră și fără a se apropia din timp de axa drumului, neasigurându-se că schimbarea direcției de deplasare nu va crea pericol pentru ceilalți participanți la trafic, a schimbat direcția de deplasare, virând la stânga spre s. Greblești și a intersectat traiectoria de deplasare a mijlocului de transport Toyota Camry, condus de către inculpat, situație care a determinat imposibilitatea evitării de către ultimul a impactului.

Astfel, potrivit raportului de expertiză tehnico-științifice nr.006Tp din 01.04.2015, întocmit de către expertul auto-tehnic Hapatniucovschii M., impactul a fost posibil datorită acțiunilor neregulate ale conducătorului mijlocului de transport Opel Astra, care a constatat în începerea manevrei de virare la stânga, din momentul creării stării de pericol și începerii manevrei de virare de către acesta

putea să treacă cel mult 2.2 sec., iar conducătorul mijlocului de transport „Toyota Camry” nu dispunea de posibilitatea tehnică de a evita impactul.

În raportul de expertiză tehnică din 28.01.2015, expertul tehnic judiciar Lefter D., a expus aceleași concluzii ca și expertul Hapatniucovschii M.

Procesul verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013 și schița anexată la acesta, conține informații relevante referitor la locul tamponării, care au fost interpretate eronat atât de acuzare, cât și de către instanța de fond.

Or, urmele indicate la pct. c. 1) și c. 2), în raport cu concluziile tuturor experților, precum că au fost lăsate în rezultatul blocării roților după impact, confirmă faptul că în realitate a avut loc un dublu impact, primul având loc sub unghi, între partea dreaptă față a mijlocului de transport „Toyota Camry” și partea spate stângă a celui de model „Opel Astra”, iar cel de-al doilea între părțile laterale ale mijloacelor de transport care s-a produs în locul indicat pe schița accidentului rutier ca fiind locul impactului, care a oprit efectul de rotație a mijlocului de transport Opel Astra și a imprimat acestuia o deplasare laterală.

Potrivit procesului-verbal din 22.11.2013, de examinare a automobilului Opel Astra, deteriorările au fost cauzate, cu precădere, părții laterale stânga spate și stânga spate, fapt care exclude tamponarea lui din spate și confirmă tamponarea acestui mijloc de transport ca rezultat al schimbării, fără a se asigura, a direcției de deplasare de către conducătorul Cheptene I.

Procesul-verbal din 22.11.2013, de examinare a mijlocului de transport Toyota Camry, eludează că deteriorările au fost cauzate, cu precădere, părții față dreapta, datele ce infirmă concluziile expuse în rapoartele de expertiză auto - tehnice, întocmite la faza urmăririi penale și confirmă concluziile expuse în rapoartele de expertiză efectuate de către expertul Lefter D.

Raportul de expertiză medico - legală nr.126 din 15.11.2013, confirmă că la victima Pantelei B. a fost depistată inclusiv, fractura osului femural stâng, care s-a format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, fapt care la fel infirmă concluziile rapoartelor de expertiză auto-tehnice întocmite la faza urmăririi penale, precum și concluzia experților auto-tehnici de la CNEJ, expusă în raportul 970 CNEJ din 06.09.2016, și confirmă afirmația că mijloacele de transport s-au tamponat ca rezultat al creării situației de avarie de către conducătorul mijlocului de transport Opel Astra, care s-a manifestat prin schimbarea direcției de deplasare și intersectarea benzii de deplasare a automobilului Toyota Camry, fără a se asigura că nu pune în pericol ceilalți participanți la trafic.

Conform raportului de expertiză medico - legală din 05.12.2013, la victima Pantelei A. a fost depistată, inclusiv, plagă contuză a gambei stângi, fapt care la fel infirmă concluziile rapoartelor de expertiză auto-tehnice întocmite la faza urmăririi penale și confirmă aceleași circumstanțe expuse la raportul de expertiză precitat.

Raportul de expertiză medico - legală nr. 1168/D din 26.05.2014, confirmă că la victima Pantelei A. a fost depistată, inclusiv, ruptura simfizei pubiene cu deplasarea osului pubian stâng, plagă contuză a gambei stângi, fapt care la fel infirmă concluziile rapoartelor de expertiză auto-tehnice întocmite la faza urmăririi penale.

La solicitarea apărării, în raportul de expertiză nr. 970 CNEJ/ nr.203-209CML din 06.09.2016, nu s-a dat răspuns la cele mai importante întrebări

formulate de instanța de judecată în încheierea sa, reprezentând expuneri care nu sunt confirmate de procesul-verbal de cercetare la fața locului și schița anexată la acesta.

Concluziile expertului, exprimate grafic în schemele nr. 1, nr. 2 și nr. 3 sunt contrare, circumstanțe care denotă că experții Cravenco și Mîrza cădeau sub incidența normelor de recuzare, ceea ce face irelevante concluziile acestora și respectiv nu se impune doar aprecierea critică a acestora dar și excluderea lor din lista de probe.

Potrivit opiniei separate a expertului Lefter D., expusă la Raportul de expertiză nr. 970 CNEJ/203-209 CML din 06.09.2016, responsabil de producerea accidentului este conducătorul mijlocului de transport Opel Astra, care cu probabilitatea cea mai mare, a creat starea de pericol și s-a înscris fără să se asigure în traversarea benzii de lângă axul drumului, cu intenția de a efectua manevra de virare la stînga.

Martorului Olari R., la faza urmăririi penale a indicat că mijlocul de transport Opel Astra se afla în mișcare și în momentul impactului a început manevra de virare la stînga spre s. Greblești.

Se impune aprecierea critică a declarațiilor lui Olari R., precum că ar fi văzut semnalizatorul de direcție la stînga inclus, ori din poziția în care se afla acesta, este evident că nu putea să vadă semnalizatorul de pe partea laterală stînga a mijlocului de transport.

Martorii Pantelei A. și Pantelei V., au indicat că trebuiau să vireze la stînga, deoarece se deplasau în s. Greblești și ar fi auzit un ticăit, care denotă intenția șoferului automobilului Opel Astra de a vira la stînga, spre s. Greblești. Nu au văzut mijlocul de transport al martorului Olari R., iar în intersecția respectivă se afla doar automobilul poliției.

Martorii Glavan I. și Sîrcu A., colaboratorii de poliție prezenți în intersecție, au indicat că automobilul lui Olari R. nu se afla în intersecție, ambele mijloace de transport se deplasau în aceeași direcție, fără a putea specifica mișcarea pe benzi, cu viteze ce depășeau 50 km/h, distanța dintre automobile nu era foarte mare, iar mijlocul de transport Opel Astra nu a semnalizat din timp careva manevră.

Martorii Bazi I. și Trocin A., au relatat că accidentul rutier s-a produs sub privirea lor, exclusiv din motivul că li s-a intersectat banda pe care se deplasau cu mijlocul de transport Toyota Camry, de către automobilul Opel Astra, șoferul Trocin G. neavând posibilitatea să evite impactul.

Martorii Cojocari V. și Boțea G. nu au observat circumstanțele accidentului rutier, însă când au ajuns la locul acestuia le-a fost foarte dificil să deschidă ușa mijlocului de transport Opel Astra, pentru a scoate un băiețel care a fost blocat. Martorul Cojocari a mai indicat că la fața locului a auzit discuții precum că accidentul rutier s-a produs din cauza că un șofer ar fi virat la stînga.

Declarațiile martorilor indicați, referitoare la faptul că a fost foarte dificil să fie deschisă ușa mașinii Opel Astra pentru a scoate băiețelul blocat - ușa stînga spate, dacă se ia în calcul locul aflării copilului în mijlocul de transport, confirmă că impactul a avut loc anume în regiunea acesteia, adică în partea laterală stînga spate, situație care a determinat blocarea acestei uși nu în partea spate stînga, loc indicat de către experții de la CNEJ de pe lângă Ministerul Justiției.

S-a permis administrarea probelor de către persoane care nu erau în drept să efectueze acțiuni de urmărire penală în cauza dată și anume: ordonanța din 29.11.2013, privind retragerea cauzei penale din conducerea unui procuror și transmiterea acesteia altui procuror, prin care procurorul r-nului Strășeni, Rață A. a dispus, prin punctul 2 a părții dispozitive a ordonanței, transmiterea cauzei penale nr. 2013330501, pentru exercitarea în continuare a urmăririi penale procurorului în Procuratura r-nului Strășeni, Golban V.

Înscrisul respectiv confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea, după data de 29.11.2013 a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor care nu au fost efectuate de procurorul Golban V., precum și rezultatele acestor acte.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 26.11.2013, emisă de procurorul Lesnic A., conține informația în pct. 6 al dispozitivului despre deplasarea pe acostament a automobilului Opel Astra.

Expertiza în baza ordonanței indicate nu a fost efectuată, nefiind clar de unde procurorul a luat informația cu privire la deplasarea pe acostament a mijlocului de transport Opel Astra.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 10.12.2013, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O., conține informația în pct.6 al dispozitivului despre deplasarea pe acostament a automobilului „Opel Astra”.

Însă, expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece prin ordonanța din 23.11.2013, cauza a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului. Ordonanța în cauză nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților.

Înscrisul respectiv confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care dovedește inclusiv necesitatea constatării nulității actelor efectuate de către acestea, precum și rezultatele acestor acte.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 20.01.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Oleg Stamati, conține informația despre deplasarea pe acostament a automobilului „Opel Astra”. Aceasta confirmă că expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece ordonanța respectivă a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului Golban V. Ordonanța în cauză nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților.

Astfel, înscrisul respectiv confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea în continuare a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte.

Raportul de expertiză nr.0800 din 14.05.2014, punctul 3 al compartimentului circumstanțelor accidentului rutier conține informația eronată cu privire la înclinarea părții carosabile de 4.0 grade, situație care nu corespunde realității. Acesta a fost efectuat ca rezultat al dispunerii expertizei de către o persoană care

nu avea dreptul să facă acțiuni de urmărire penală în cauza dată, respectiv datorită încălcării principiului legalității procesului penal și efectuării acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, se impune constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 17.06.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Vornicu S., confirmă că expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece prin ordonanța din 23.11.2013, cauza a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului Golban V. Ordonanța în cauză nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților.

Respectivul înscris confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care impune constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte.

Acest act confirmă faptul că de către organul de urmărire penală a fost efectuată urmărirea penală în mod superficial, fără a fi stabilite toate circumstanțele importante ale cauzei, deoarece expertului nu i-au fost puse la dispoziție toate datele solicitate.

Raportul de expertiză nr.1415 din 15.05.2014, confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea în continuare a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte.

Or, pct.5 al concluziilor este contradictoriu și se bazează pe presupunerile expertului, fapt care face inutilă concluzia de la pct. 8 al aceleiași concluzii, deoarece pun persoanele care urmează să aprecieze probele să presupună în ce circumstanțe s-a produs accidentul rutier și să-și aleagă situația în dependență de hotărârea care urmează a fi adoptată.

Amplasarea mijloacelor de transport pe carosabil, una în raport de cealaltă, este infirmată inclusiv de datele obiective stabilite în procesul-verbal de cercetare la fața locului, potrivit căruia urmele amplasate pe carosabil, ca rezultat al frânării/blocării roților nu sunt paralele cu marcajul rutier, ci sunt sub unghi.

Nulitatea actelor procesuale și a probelor administrate cu încălcarea ordinii stabilite de Codul de procedură penală a fost invocată de apărare la faza finisării urmăririi penale.

Cu referire la numirea de către instanța de judecată la 14.06.2016, a expertizei în comisie autotehnică - traseologică și medico-legală, de către CNEJ au fost numiți experții Mîrza și Cravcenco, care nu aveau dreptul de a participa la efectuarea expertizei în cauză, deoarece sunt subalterni ai expertului Tverdohleb V., respectiv, contrar prevederilor art. 89 alin. (1) pct. 2) Cod de procedură penală, se află în relații de dependență cu această persoană, care, în virtutea faptului că, în calitate de expert, a efectuat anterior o expertiză în cauza dată, are statut de participant la proces și, în mod evident, era vădit interesat în confirmarea concluziilor pe care le-a emis în cauza dată.

Astfel, apărarea a înaintat la 04.07.2016, o cerere prin care a solicitat recuzarea experților Mîrza și Cravcenco, care însă nu a fost examinată, deoarece

până la efectuarea expertizei respective, judecătorul Osoianu S. nu a fixat careva ședințe de judecată, respectiv a fost în imposibilitate de a susține cererea de recuzare a experților Mîrza și Cravcenco.

Astfel, este necesară excluderea raportului de expertiză, întocmit de către experții CNEJ Mîrza A. și Cravcenco V., ca fiind întocmit contrar prevederilor art. 94 alin. (1) pct. 5) Cod de procedură penală, de către persoane, care în mod vădit cad sub incidența recuzării.

Având în vedere că nu există legătura cauzală dintre acțiunile inculpatului și consecințele accidentului rutier, se impune casarea sentinței instanței de fond și achitarea inculpatului, pe motivul lipsei elementelor infracțiunii în acțiunile acestuia.

Instanța nu s-a expus asupra argumentelor apărării cu privire la efectuarea expertizei numite în cadrul cercetării judecătorești de către persoane care în mod evident cădeau sub incidența recuzării - experții Mîrza și Cravcenco, apreciind eronat și dreptul persoanelor care au efectuat acțiuni de urmărire penală în cauza dată, fără a fi competente, în raport cu ordonanța din 29.11.2013.

4. Potrivit deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 31 ianuarie 2017, apelul a fost admis, casată parțial sentința în latura civilă și pronunțată o nouă hotărâre.

De la Trocin Gheorghe s-a încasat prejudiciul moral în beneficiul succesului părții vătămate, Pantelei Victor, în mărime de 500.000 lei, în beneficiul părții vătămate Pantelei Viorica – 300.000 lei, în beneficiul părții vătămate Pantelei Anastasia – 200.000 lei, și în beneficiul părții vătămate Cheptene Irina – 300.000 lei.

În rest, sentința a fost menținută.

Instanța de apel a reținut că instanța de fond corect a stabilit circumstanțele de fapt și de drept și just a concluzionat că inculpatul a săvârșit infracțiunea imputată lui. Aceste împrejurări au fost constatate din totalitatea de probe acumulate la cauza penală, corect fiind apreciate, respectându-se prevederile art. 101 Cod de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu - din punct de vedere al coroborării lor.

Or, vinovăția inculpatului este dovedită integral prin probele care sunt pertinente, concludente, utile și veridice și coroborează între ele, și care combat argumentele apelului înaintat, precum declarațiile părților vătămate Cheptene I., Pantelei V. și Pantelei A., ale succesului victimei, Pantelei V., ale martorilor Olari R., Glavan I., Trocin A. și Bazi I.

Cu toate că declarațiile succesului victimei, Pantelei V., ale martorilor Glavan I., Sîrcu A., Boțea G. și Cojocari V. nu indică direct la circumstanțele comiterii de către inculpat a infracțiunii imputate, acestea confirmă declarațiile părților vătămate Cheptene I., Pantelei V. și Pantelei A., ale martorului Olari R., că participantul la trafic Cheptene I., în timpul când urma a se deplasa spre s. Greblești, a semnalizat regulamentar virarea la stânga, însă inculpatul a ignorat prevederile pct. 45, subpunctul 1) al Regulamentului Circulației Rutiere, precum și punctul 49 al aceluiași Regulament, nu a redus viteza și nici nu a modificat direcția de deplasare, continuându-și deplasarea, tamponând astfel cu partea față-dreapta a

automobilului pe care-l conducea, partea spate-stânga a automobilului „Opel Astra”, condus regulamentar de Cheptene I., și combat argumentele apelantului că inculpatul urmează a fi achitat pe motivul lipsei elementelor infracțiunii.

În același timp, declarațiile martorilor Trocin A. și Bazi I. nu corespund adevărului, fiind date cu scopul de a-l exonera pe inculpat de la răspunderea penală, deoarece sunt combătute de întreaga sistemă de probe analizate și apreciate prin prisma prevederilor art. 101 Cod de procedură penală, care demonstrează cu certitudine vina inculpatului în comiterea infracțiunii imputate.

Sunt nefondate declarațiile acestor martori că vinovat în comiterea accidentului se face Cheptene I., conducătorului automobilului „Opel Astra”, or, din probele administrate pe caz reiese că Cheptene I., în timpul când urma a se deplasa spre s. Greblești, a semnalizat regulamentar virarea la stânga, însă inculpatul a ignorat prevederile pct. 45 subpunctul 1) al Regulamentului Circulației Rutiere, precum și punctul 49 al aceluiași Regulament, nereducând viteza și nemodificând direcția de deplasare, continuându-și deplasarea, tamponând astfel cu partea față-dreapta a automobilului pe care-l conducea, partea spate-stânga a automobilului Opel Astra, condus regulamentar de Cheptene I.

Vinovăția inculpatului mai este dovedită și prin procesul verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013 cu foto – tabelul anexă și înregistrările video, planul schemă; raportul de expertiză medico-legală nr. 126 din 15.11.2013 privind decesul victimei Pantelei B. în consecința vătămarilor corporale grave, periculoase pentru viață; raportul de expertiză medico-legală nr. 272 din 05.12.2013 că părții vătămate Pantelei V. i-au fost cauzate vătămări corporale grave; raportul de expertiză medico - legală nr. 271 din 05.12.2013 că părții vătămate Cheptene I. i-au fost provocate vătămări corporale grave; raportul de expertiză medico - legală nr. 1168/D din 26.05.2014 că părții vătămate Pantele A. i-au fost cauzate vătămări corporale grave medii; raportul de expertiză medico – legală nr. 269 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin I. i-au fost provocate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 267 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin M. i-au fost cauzate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 268 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin A. i-au fost provocate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 273 din 05.12.2013 că la Trocin G. au fost depistate vătămări corporale grave; raportul de expertiză auto – tehnică judiciară nr. 0800 din 14.05.2014, cu planșa fotografică anexă, potrivit căreia viteza de deplasare a autoturismului Toyota Camry a constituit aproximativ 99 km/h, viteza reală a automobilului fiind mai mare decât viteza calculată (99km/h), deoarece o parte din energia cinetică pe care o poseda automobilul în mișcare a fost consumată la deformarea pieselor autovehiculelor în momentul coliziunii; raportul de expertiză auto-tehnică nr. 1415 din 15.08.2014 cu planșa fotografică anexă, conform căruia, dacă conducătorul automobilului Toyota Camry ar fi respectat cerințele pct. 49 din Regulamentul circulației rutiere, coliziunea cu automobilul Opel Astra era exclusă, din punct de vedere tehnic, în aceste condiții, acțiunile conducătorului autoturismului Toyota Camry au contribuit la crearea situației de accident; raportul de expertiză tehnică din 28.01.2015, potrivit căruia inculpatul s-a aflat în culpă doar datorită depășirii vitezei maxime acceptate, pe segmentul respectiv de drum, circulând anterior producerii impactului

cu o viteză minimă de 130 km/h; raportul de expertiză judiciară nr. 970 (CNEJ)203-209(CML) din 06.09.2015, potrivit căruia viteza reală de deplasare a automobilului Toyota Camry, a fost mai mare decât viteza calculată de experți – 99km/h, deoarece o parte din energia cinetică pe care o posedă automobilul respectiv în mișcare, a fost consumată la deformarea pieselor automobilelor în momentul inițial de coliziune.

Probelor cercetate în cadrul urmăririi penale, instanței de fond și instanței de apel, dovedesc încadrarea juridică corectă a acțiunilor inculpatului în baza art. 264 alin. (3) lit. a), b) Cod penal, ca încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a cauzat din imprudență decesul unei persoane, vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății unei persoane.

Declarațiile inculpatului de nrecunoaștere a vinovăției sunt contrare adevărului, fiind depuse în încercarea de a se eschiva de la răspunderea penală.

Mai mult, inculpatul, de facto, recunoaște vina, indicând că viteza autovehiculului condus de el, la momentul producerii accidentului, era de 99 km/h, conform expertizei, dânsul cunoștea că trebuie să reducă viteza, dar totuși nu a redus-o. Or, infracțiunea prevăzută de art. 264 Cod penal se comite cu vinovăție imprudentă, în modalitatea încrederii exagerate în sine. Conform prevederilor art. 18 Cod penal, se consideră că infracțiunea a fost săvârșită din imprudență dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate.

Astfel, argumentele inculpatului că automobilul din dreapta, fără a semnaliza, a virat la stânga spre s. Greblești, nu pot constitui temei de casare a sentinței atacate. Or, inculpatul, fiind la volanul automobilului Toyota Camry, a depășit limita de viteză stabilită pe traseul dat, fapt care a condiționat producerea accidentului rutier cu consecințe fatale. Depășind limita de viteză admisibilă, care pe drumurile publice este de 90 km/h, el nu a reușit să reducă viteza în măsura convenită pentru a evita coliziunea cu automobilul Opel Astra, cauzând în acest fel accidentul rutier.

Nrecunoașterea vinovăției de către inculpat, nu echivalează cu achitarea lui, deoarece circumstanțele stabilite și probele analizate și enumerate, dovedesc cu certitudine comiterea de către el a faptelor încriminate.

Instanța de fond, corect a concluzionat ca fiind confirmată vinovăția inculpatului pentru fapta de încălcare a prevederilor pct. 45 subpunctul 1) al Regulamentului circulației rutiere, potrivit cărui: conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de situația rutieră, și subpunctul 2) al aceluiași Regulament că 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, precum și punctul 49 din Regulamentul dat, că în funcție de viteza de deplasare, conducătorul de vehicul trebuie să lase liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz, de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească, pentru a nu pune în pericol siguranța traficului.

În rezultatul acestor încălcări, inculpatul observând în fața automobilului condus de el un alt automobil, Opel Astra, condus pe aceeași bandă de deplasare de către Cheptene I., avându-i ca pasageri pe Pantelei A., Pantelei V. și Pantelei B., care urmau a se deplasa spre s. Greblești, și care a semnalizat regulamentar virarea la stânga, nu a redus viteza și nici nu a modificat direcția de deplasare, continuându-și ilegal deplasarea și tamponând cu partea față-dreapta a automobilului pe care îl conducea partea spate-stânga a automobilului Opel Astra, condus regulamentar de Cheptene I., fapt constatat prin declarațiile părții vătămate Cheptene I., ale martorului ocular Olari R., procesul-verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013, raportul de expertiză judiciară nr. 970 (CNEJ)/203-209(CML) din 06.09.2016, din care reiese faptul că conducătorul automobilului Opel Astra s-a deplasat pe traseu și a realizat regulamentar manevra de virare în intersecție.

Astfel, sunt neîntemeiate declarațiile inculpatului și a martorilor Bazi I., și Trocin A., că conducătorul automobilului „Opel Astra” a intrat neregulamentar în intersecție, dat fiind faptul că acestea sunt în contradicție cu ansamblul probelor administrate atât în instanța de fond cât și în cea de apel, dar și ținând cont de faptul că între martorii menționați supra și inculpat există relații de rudenie - Bazi I. este cumnatul lui Trocin G., iar Trocin A. este fiul lui Trocin G., ceea ce i-ar determina pe aceștia de a da declarații în favoarea inculpatului în scopul exonerării ultimului de răspunderea penală.

Se atestă și faptul că porțiunea de traseu M14 Odessa - Brest, km 238+48 m intersecția s. Greblești, r-nul Strășeni, este una ce necesită acordarea unei atenții și prudențe sporite din partea conducătorilor mijloacelor de transport, inclusiv cu referire la viteza de deplasare, care a fost parcursă de șoferul Trocin G. dezvoltând o viteză mai mare de 99 km/h.

Astfel, inculpatul Trocin G. a omis prevederile pct. 47 din Regulamentul circulației rutiere, care prescrie că viteza maximă pe drumurile publice în categoria cărora este inclusă și porțiunea dată de traseu, este de 90 km/h, în porțiunea descrisă fiind prezente intersecțiile de drumuri cu s. Romanești și s. Greblești, în preajma cărora este amplasată și o stație destinată opririi transportului public.

Atare neglijență față de regulile de conducere a mijloacelor de transport, a fost deci una continuă și nu imediată, respectiv șoferul, manifestând lipsă de prudență de lungă durată or, dacă în cazul că pe porțiunea de traseu respectivă, șoferul conducea vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, respecta prescripțiile regulamentului circulației rutiere cu referință la distanța față de autovehiculul precedent, ținea seama de faptul că conduce pe un traseu public amplasat în imediată apropiere de localități rurale, cât și de indicatoarele rutiere, de faptul că pe traseu se mai deplasează mijloace de transport, toate acestea i-ar fi acordat suficientă dexteritate în conducere, care i-ar fi permis să prevadă situațiile periculoase și să întreprindă măsurile necesare de a evita tamponarea din spate a automobilului Opel Astra, condus de Cheptene I.

Sunt nefondate și argumentele apelantului privind declararea nulității ordonanței de numire a expertizei complexe autotehnice și traseologică din 10.12.2013, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O., ordonanței de numire a expertizei complexe autotehnice și traseologică din 20.01.2014, emisă de ofițerul

de urmărire penală Stamatii O., ordonanței privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 17.06.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Vornicu S., deoarece potrivit procesului-verbal din 17.09.2014, după luarea cunoștinței de materialele urmăririi penale, Trocin G. și apărătorul său Radu Dumneanu au avut anumite obiecții, iar avocatul a înaintat și o cerere prin care a invocat asupra anumitor încălcări ale organului de urmărire penală, însă prin ordonanța procurorului în Procuratura r-nului Strășeni, Buzdugan A., din 25.09.2014, cererea dată a fost respinsă ca neîntemeiată.

Deci, avocatul și inculpatul au abordat nulitatea unor acte procedurale ale organului de urmărire penală, în termenul prevăzut de lege, adică la terminarea urmăririi penale, și ei au pierdut dreptul de a invoca presupusele carențe ale organului de urmărire penală ulterior, adică în instanțele de judecată, iar instanța de apel, potrivit art. 251 Cod de procedură penală, nici nu are temei și suport legal pentru a declara nule aceste acte procedurale, or verificarea legalității acestora ține de competența procurorului ierarhic superior, iar potrivit art. 313 alin. (1) Cod de procedură penală, plângerile împotriva acțiunilor și actelor ilegale ale organului de urmărire penală și ale organelor care exercită activitate specială de investigații, pot fi înaintate judecătorului de instrucție de către bănuit, învinuit, apărător, în cazul în care persoana nu este de acord cu rezultatul examinării plângerii sale de către procuror.

Opinia separată a expertului tehnic judiciar dr. ing. Lefter D., la concluziile raportului de expertiză nr. 960 din 06.09.2016, a Centrului Național de Expertize Judiciare, că responsabil de producerea acestui accident este conducătorul automobilului Opel Astra, care cu probabilitatea cea mai mare a creat starea de pericol și s-a înscris fără să se asigure în traversarea benzii de lângă axul drumului, cu intenția de a efectua manevra de virare la stânga, nicidecum nu-l dezvinovățește pe inculpat de comiterea infracțiunii imputate, fiind în contradicție cu procesul - verbal de cercetare la fața locului, schema accidentului rutier și întregul sistem de probe analizate și apreciate prin prisma prevederilor art. 101 Cod de procedură penală, prin care se demonstrează cu certitudine vinovăția inculpatului în comiterea acestui accident rutier. Or, conform art. 101 alin. (3) Cod de procedură penală, nici o probă nu are o valoare dinainte stabilită pentru organul de urmărire penală sau instanța de judecată.

Este nefondată și solicitarea apelantului privind excluderea din probele administrate a raportului de expertiză nr. 970 CNEJ/203-209 din 06.09.2016, pe motiv că experții A. Mîrza și V. Cravenco cădeau sub incidența normelor de recuzare, în conformitate cu prevederile art. 94 alin. (1) pct. 5) Cod de procedură penală, deoarece lipseau careva impedimente care ar fi interzis efectuarea de către ei a unor asemenea acțiuni, dâșii având competența legală de efectuarea respectivei expertize, raportul de expertiză dat fiind apreciat de către instanțele de fond și de apel în cumul cu alte probe, care coroborează între ele.

Astfel, în ședința instanței de apel, reieșind din întreaga sistemă de probe analizată și apreciată prin prisma prevederilor art. 101 Cod de procedură penală, s-a constatat cu certitudine comiterea de către inculpat a faptelor infracționale imputate.

Totodată, ținând cont că infracțiunea a fost comisă de către inculpat din imprudență și de practica CEDO privitor la modul de încasare a prejudiciului moral, cât și de prevederile art. 1423 Cod Civil, că mărimea compensației pentru prejudiciul moral se determină de către instanța judecătorească reieșind din caracterul și gravitatea suferințelor psihice și fizice cauzate persoanei vătămate, de gradul de vinovăție al autorului prejudiciului, și de măsura în care această compensare poate aduce satisfacție persoanei vătămate, caracterul și gravitatea suferințelor psihice sau fizice le apreciază instanța judecătorească, luând în considerație circumstanțele în care a fost cauzat prejudiciul, locul, timpul, vârsta etc., precum și statutul social al persoanei vătămate, suma de 2.500.000 lei, încasată de către instanța de fond de la inculpat în folosul lui Pantelei Victor, drept recompensă pentru prejudiciul moral, este exagerată.

Instanța de fond eronat a admis acțiunea civilă a lui Pantelei Victor, succesorul părții vătămate Pantelei B., și a încasat de la inculpat doar în beneficul lui Pantelei Victor 2.500.000 lei prejudiciul moral, nu și în folosul părților vătămate Pantelei V. și Pantelei A., fiecareia în parte.

Astfel, urmează a fi admisă parțial acțiunea civilă, cu dispunerea încasării daunei morale de la inculpat în beneficiul succesorului părții vătămate Pantelei B., Pantelei Victor – 500.000 lei, părții vătămate Pantelei Viorica – 300.000 lei, părții vătămate Pantelei Anastasia – 200.000 lei și părții vătămate Cheptene Irina – 300.000 lei.

La stabilirea categoriei și termenului pedepsei, instanța de fond corect a ținut cont de gravitatea infracțiunii săvârșite, că inculpatul a comis o infracțiune din imprudență, care face parte din categoria celor grave, că inculpatul anterior nu a comis infracțiuni, că circumstanțe atenuante nu au fost stabilite, iar ca circumstanță agravantă este faptul provocării prin infracțiune a urmărilor grave.

Instanța de fond, reieșind din circumstanțele cauzei, a ținut cont de scopul pedepsei, definit în art. 61 Cod penal, stabilindu-i inculpatului o pedeapsă penală echitabilă și în limitele prevăzute de art. 264 alin. (3) Cod penal.

5. Procurorul adjunct interimar al procurorului Procuraturii de circumscripție Chișinău, Sergiu Ciobanu, a declarat recurs ordinar, în care solicită casarea totală a deciziei menționate și menținerea sentinței instanței de fond.

Recurentul a indicat că instanța de apel, neîntemeiat a diminuat prejudiciul moral încasat de instanța de fond de la inculpat în folosul părților vătămate.

Motivele prezentate de instanța de apel, nu sunt convingătoare, deoarece aceleași motive au fost aduse și de către instanța de fond când s-a pronunțat asupra daunelor ce urmează a fi încasate de la inculpat.

Pierderile suferite de părțile vătămate sunt exagerat de mari și de fapt, nu pot fi compensate prin sume bănești, oricât de mari ar fi acestea, însă recompensa bănească ar putea diminua măcar parțial durerile și suferințele părților vătămate, cauzate prin fapta comisă de către inculpat.

Instanța de apel a pronunțat o hotărâre neîntemeiată, urmând a fi casată cu menținerea sentinței instanței de fond în latura civilă.

În drept, recursul este întemeiat pe prevederile art. 427 alin. (1) pct. 6) Cod de procedură penală – hotărârea atacată nu cuprinde motivele pe care se întemeiază soluția.

5.1. A declarat recurs ordinar și avocatul Radu Dumneanu, în care solicită casarea hotărârilor adoptate, cu *pronunțarea unei noi decizii în conformitate cu prevederile art. 435 alin. (1) pct. 2) lit. c) Cod de procedură penală și în raport cu motivele invocate în cererea de recurs.*

Recurentul a invocat că instanța de fond a stabilit și redat eronat circumstanțele accidentului rutier din 08.11.2013.

Ambii conducători auto implicați în accidentul rutier au încălcat regulile de circulație rutieră, în realitate, vinovat de survenirea consecințelor fiind șoferul mijlocului de transport Opel Astra, Cheptene I., care încălcând grav prevederile pct. 39.1), pct.40.1) și pct. 45.1 lit. b) și d) ale Regulamentului circulației rutiere, care prevăd că înaintea schimbării direcției de mers, conducătorul de vehicul trebuie să se asigure că această manevră va fi executată în siguranță și nu va crea obstacole pentru ceilalți participanți la trafic, iar înaintea virării la stânga sau întoarcerii, conducătorul de vehicul trebuie să se apropie din timp de axa drumului, în cazul circulației dublu sens și trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită, ținând permanent seama de dexteritatea în conducere care i-ar permite să prevadă situațiile periculoase, situația rutieră, fără a semnaliza viitoarea manevră și fără a se apropia din timp de axa drumului, neasigurându-se că schimbarea direcției de deplasare nu va crea pericol pentru ceilalți participanți la trafic, a schimbat direcția de deplasare, virând la stânga spre s. Greblești, a intersectat traiectoria de deplasare a mijlocului de transport Toyota Camry, condus de inculpat, situație care a determinat imposibilitatea evitării de către ultimul a impactului.

Încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere, inclusiv de către Cheptene I., cu excepția declarațiilor acesteia, se confirmă, prin toate probele administrate.

Potrivit raportului de expertiză tehnico-științifică nr.006Tp din 01.04.2015, întocmit de către expertul auto-tehnic Hapatniucovschii M., și raportului de expertiză tehnică din 28.01.2015, întocmit de către expertul tehnic judiciar dr. ing. Lefter D., impactul a avut loc între partea dreaptă față a mijlocului de transport Toyota Camry și partea stângă spate a celui de model Opel Astra. Impactul a fost posibil datorită acțiunilor neregulate ale conducătorului mijlocului de transport Opel Astra, care a constat în începerea manevrei de virare la stânga, iar din momentul creării stării de pericol și începerii manevrei de virare de către acesta putea să treacă cel mult 2.2 s, și conducătorul mijlocului de transport Toyota Camry nu a dispus de posibilitatea tehnică de a evita impactul.

Conform procesului-verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013 și schița anexată, care conțin informații relevante referitor la locul tamponării, indicat de reprezentantul organului de urmărire penală eronat și care a fost luat la bază de către instanța de fond, ca rezultat al confirmării de către experții Centrului Național de Expertiză Judiciară Tverdohleb, Țurcan, Cravenco și Mîrza, urmele indicate la pct. c.1) și c.2), în raport cu concluziile tuturor experților precum că au fost lăsate în rezultatul blocării roților după impact, confirmă faptul că în realitate a avut loc un dublu impact, primul având loc sub unghi, între partea dreaptă față a mijlocului de transport Toyota Camry și partea spate stângă a mijlocului de transport Opel Astra, iar cel de-al doilea între părțile laterale ale mijloacelor de transport (care s-a

produs în locul indicat pe schița accidentului rutier ca fiind locul impactului și care a oprit efectul de rotație a mijlocului de transport Opel Astra, imprimând acestui mijloc de transport o deplasare laterală.

Potrivit procesului-verbal din 22.11.2013 de examinare a automobilului Opel Astra, deteriorările provocate acestuia în rezultatul impactului, au fost cauzate, cu precădere, părții laterale stânga spate și stânga spate, fapt care exclude tamponarea din spate și confirmă tamponarea acestui mijloc de transport ca rezultat al schimbării, fără a se asigura, a direcției de deplasare de către conducătorul auto Cheptene I.

Conform procesului - verbal din 22.11.2013 de examinare a mijlocului de transport Toyota Camry, deteriorările provocate acestuia în rezultatul impactului, au fost cauzate, cu precădere, părții față dreapta. Datele scoase în evidență infirmă concluziile expuse în rapoartele de expertiză auto-tehnice, întocmite la faza urmăririi penale și confirmă concluziile expuse în rapoartele de expertiză efectuate de către expertul Lefter D.

Potrivit raportului de expertiză medico-legală nr.126 din 15.11.2013, la victima Pantelei B. a fost depistată inclusiv, fractura osului femural stâng, care s-au format sub acțiunea traumatică a unui corp contondent, fapt care la fel infirmă concluziile rapoartelor de expertiză auto-tehnice întocmite la faza urmăririi penale, precum și concluzia experților auto-tehnici de la Centrul Național de Expertize Judiciare, expusă în raportul 970 CNEJ din 06.09.2016, și confirmă afirmația precum că mijloacele de transport s-au tamponat sub unghi ca rezultat al creării situației de avarie de către conducătorul mijlocului de transport Opel Astra, care s-a manifestat prin schimbarea direcției de deplasare și intersectarea benzii de deplasare a mijlocului de transport Toyota Camry, fără a se asigura că nu pune în pericol ceilalți participanți la trafic.

Conform raportului de expertiză medico-legală din 05.12.2013, la victima Pantelei A. a fost depistată inclusiv, plagă confuză a gambei stângi, fapt care la fel infirmă concluziile rapoartelor de expertiză auto-tehnice întocmite la faza urmăririi penale, și confirmă aceleași circumstanțe expuse în raportul de expertiză precitat.

Potrivit raportului de expertiză medico-legală nr. 1168/D din 26.05.2014, la victima Pantelei A. a fost depistată inclusiv, ruptura simfizei pubiene cu deplasarea osului pubian stâng, plagă confuză a gambei stângi, fapt care la fel infirmă concluziile experților Centrului Național de Expertize Judiciare, întocmite în cauza dată, deoarece leziunile victimei au fost cauzate preponderent părții stângi a corpului, fapt care confirmă lovirea de partea interioară stânga a automobilului Opel Astra, în care se afla ca rezultat al tamponării acestuia în partea stângă spate de către automobilul Toyota Camry, respectiv confirmă că impactul a avut loc sub unghi și nu în spate, după cum au reținut instanțele de judecată.

Totodată, în raportul de expertiză nr. 970 CNEJ nr.203-209 CML din 06.09.2016, nu s-a dat răspuns celor mai importante întrebări formulate de instanța de judecată în încheierea sa, reprezentând și expuneri care nu sunt confirmate de procesul-verbal de cercetare la fața locului, și schița anexată. Mai mult, concluziile respective sunt contrazise de martorii Bazi I., Trocin A., colaboratorii de poliție prezenți în intersecția respectivă și persoanele care s-au apropiat imediat după

accident, care au indicat că anume ușa din stânga spate, unde se afla minorul decedat, era blocată și foarte dificil de deschis.

Concluziile experților Mîrza și Cravenco, exprimate grafic în schemele nr. 1, nr. 2 și nr. 3, schema 3 indică la prezența efectului de rotație pentru a explica modul în care a ajuns mijlocul de transport Opel Astra pe partea lateral-stânga a carosabilului, sunt contrare circumstanțelor și denotă că acești experți cădeau sub incidența normelor de recuzare, fac irelevante concluziile lor și impun excluderea lor din lista de probe.

Opinia separată a expertului Lefter D., expusă la raportul de expertiză nr. 970 CNEJ/203-209 CML din 06.09.2016, indică că responsabil de producerea accidentului este conducătorul mijlocului de transport Opel Astra care, cu probabilitatea cea mai mare a creat starea de pericol și s-a înscris fără să se asigure în traversarea benzii de lângă axul drumului, cu intenția de a efectua manevra de virare la stânga.

Declarațiile martorului Olari R., care a indicat că mijlocul de transport Opel Astra se afla în mișcare, în momentul impactului a început manevra de virare la stânga spre s. Greblești, el a văzut semnalizatorul de direcție la stânga inclus, urmează a fi apreciate critic, or, din poziția în care se afla acesta (privirea la partea dreapta laterală a mijlocului de transport), nu putea să vadă semnalizatorul de pe partea laterală stânga a mijlocului de transport. Declarația că mijlocul de transport Opel Astra ar fi zburat la o anumită distanță după impact, necesita a fi la fel apreciată critic, așa cum potrivit schiței accidentului rutier acesta nu s-a desprins de carosabil, fiind lăsate urme de derapare atât după impactul primar de 0,7 m., cât și după cel secundar de 12,6 m. și respectiv de 16 m.

Martorii Anastasia și Viorica Pantelei, au declarat că urmau să vireze la stânga, deoarece se deplasau spre s. Greblești și că ar fi auzit un ticăit, care denotă intenția șoferului automobilului Opel Astra de a vira la stânga. Nu au văzut mijlocul de transport al numitului Olari R., indicând că în intersecția respectivă se afla doar automobilul poliției.

Martorii Glavan I. și Sîrcu A., colaboratori de poliție prezenți în intersecție, au relatat că automobilul lui Olari R. nu se afla în intersecție, ambele mijloace de transport se deplasau în aceeași direcție (fără a putea specifica mișcarea pe benzi), cu viteze ce depășeau 50 km/h, distanța dintre automobile nu era foarte mare, nu au observat ca mijlocul de transport Opel Astra să semnalizeze din timp careva manevră.

Martorii Bazi I. și Trocin A., au menționat că accidentul s-a produs sub privirea lor, exclusiv din motivul că li s-a intersectat banda pe care se deplasau în mijlocul de transport Toyota Camry, de către mijlocul de transport Opel Astra, iar șoferul Trocin G. nu ar fi avut posibilitatea să evite impactul.

Martorului Cojocarii V. și Boțea G., au relatat că nu au observat circumstanțele accidentului rutier, însă când au ajuns la locul acestuia le-a fost foarte dificil să deschidă ușa mijlocului de transport Opel Astra, pentru a scoate un băiețel care a fost blocat. Martorul Cojocarii a mai indicat că la fața locului a auzit discuții, precum că accidentul rutier s-a produs din cauza unui șofer care ar fi virat la stânga.

Declarațiile martorilor respectivi, că a fost foarte dificil să fie deschisă ușa mașinii Opel Astra (ușa stânga spate, dacă se ia în calcul locul aflării copilului în mijlocul de transport, potrivit declarațiilor părților vătămate), confirmă că impactul a avut loc anume în regiunea acesteia, adică în partea laterală stânga spate, situație care a determinat blocarea acestei uși și nu în partea spate stânga, cum au indicat experții de la Centrul Național de Expertize Judiciare de pe lângă Ministerul Justiției.

Prin acțiuni ilegale, s-a permis administrarea probelor de către persoane care nu erau în drept să efectueze acțiuni de urmărire penală. Astfel, potrivit ordonanței din 29.11.2013, prin care procurorul r-nului Strășeni, Rață A., a dispus transmiterea cauzei pentru exercitarea în continuare a urmăririi penale procurorului în procuratura r-nului Strășeni, Golban V.

Înscrisul respectiv confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea, după 29.11.2013, a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor care nu au fost efectuate de procurorul Golban V.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 26.11.2013, emisă de procurorul Lesnic, conține informația despre deplasarea pe acostament a automobilului Opel Astra, însă expertiza în baza ordonanței indicate nu a fost efectuată, nefiind clar de unde procurorul a luat informația cu privire la deplasarea pe acostament a mijlocului de transport Opel Astra și permite apariția presupunerii că la faza respectivă a procesului existau informații care nu au fost fixate și prezentate apărării, dar care s-au confirmat prin concluziile experților Hapatniucovschii M. și Lefter D.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 10.12.2013, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O., conține informația despre deplasarea pe acostament a automobilului Opel Astra. Expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece prin ordonanța din 23.11.2013, cauza a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului Golban V. Ordonanța în cauză nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe auto-tehnice și traseologică din 20.01.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Stamati O., conține informația despre deplasarea pe acostament a automobilului Opel Astra. Expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece prin ordonanța din 23.11.2013, cauza a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului Golban V. Ordonanța respectivă, nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților.

Raportul de expertiză nr. 0800 din 14.05.2014, pct. 3 al compartimentului circumstanțelor accidentului rutier, conține informația eronată cu privire la înclinarea părții carosabile de 4.0 grade, situație care nu corespunde realității, infirmat de răspunsul Administrației de Stat a Drumurilor. Acest raport de expertiză, a fost efectuat ca rezultat al dispunerii expertizei de către o persoană care nu avea dreptul să facă acțiuni de urmărire penală în cauza dată.

Ordonanța privind numirea expertizei complexe autotehnice și traseologică din 17.06.2014, emisă de ofițerul de urmărire penală Vornicu S., confirmă că

expertiza respectivă a fost numită de către o persoană care nu avea dreptul să emită ordonanțe în cauza dată, deoarece prin ordonanța din 23.11.2013, cauza a fost transmisă pentru exercitarea urmăririi penale procurorului Golban V. Ordonanța în cauză nu conține informația cu privire la materialele puse la dispoziția experților, confirmând doar că de către organul de urmărire penală a fost efectuată urmărirea penală în mod superficial, fără a fi stabilite toate circumstanțele importante ale cauzei, deoarece expertului nu i-au fost puse la dispoziție toate datele solicitate.

Raportul de expertiză nr. 1415 din 15.05.2014, confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea în continuare a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte. Pct. 5 al concluziilor este contradictoriu și se bazează pe presupunerile expertului, fapt care face inutilă concluzia de la pct. 8 al același concluzii, deoarece pun persoanele care urmează să aprecieze probele să presupună în ce circumstanțe s-a produs accidentul rutier și să-și aleagă situația în dependență de hotărârea care urmează a fi adoptată. Amplasarea mijloacelor de transport pe carosabil, una în raport de cealaltă, este infirmată inclusiv de datele obiective stabilite în procesul-verbal de cercetare la fața locului, potrivit căruia urmele amplasate pe carosabil, ca rezultat al frânării/blocării roților nu sunt paralele cu marcajul rutier, ci sunt sub unghi.

Înscrisurile respective confirmă încălcarea principiului legalității procesului penal și efectuarea în continuare a acțiunilor de urmărire penală de către persoane care nu erau competente, fapt care determină constatarea nulității actelor efectuate de către persoanele indicate, precum și rezultatele acestor acte.

Nulitatea actelor procesuale și a probelor administrate cu încălcarea ordinii stabilite de Codul de procedură penală, a fost invocată de apărare la etapa finisării urmăririi penale și se confirmă prin aceea că, în legătură cu numirea de către instanța de judecată la 14.06.2016 a expertizei în comisie autotehnică - traseologică și medico-legală, de către Centrul Național de Expertize Judiciare, au fost numiți experții Mîrza și Cravcenco, însă aceștia nu aveau dreptul de a participa la efectuarea expertizei în cauză, deoarece sunt subalterni ai expertului Tverdohleb, respectiv, contrar prevederilor art. 89 alin. (1) pct. 2) Cod de procedură penală, se află în relații de dependență cu această persoană, care, în virtutea faptului că, în calitate de expert, a efectuat anterior o expertiză în cauza dată și, respectiv, are statut de participant la proces, fiind vădit interesat în confirmarea concluziilor pe care le-a emis în cauza dată.

Apărarea a înaintat la 04.07.2016 o cerere prin care a solicitat recuzarea experților Mîrza și Cravcenco, care însă nu a fost examinată, deoarece până la efectuarea expertizei respective judecătorul Osoianu S. nu a fixat careva ședințe de judecată, respectiv a fost în imposibilitate de a susține cererea de recuzare a experților Mîrza și Cravcenco.

Este necesară excluderea raportului de expertiză, întocmit de către experții Centrului Național de Expertize Judiciare Mîrza A. și Cravcenco V., deoarece a fost întocmit, contrar prevederilor art. 94 alin. (1) pct. 5) Cod de procedură penală de către persoane, care în mod vădit cad sub incidența recuzării.

Constatarea eronată a circumstanțelor accidentului rutier, ca rezultat al ducerii acuzatorului și judecătorului în eroare de către experții Centrului Național de Expertize Judiciare, inclusiv datorită neasimilării metodei formulării concluziilor în domeniul dinamicii accidentelor rutiere și imposibilitatea constatării dublului impact prin cercetarea la fața locului, precum și respingerea arbitrară a tuturor probelor apărării, invocându-se că reprezintă acțiuni ale inculpatului prin care încearcă evitarea răspunderii penale pentru fapta comisă, mai ales în rezultatul tamponărilor violente, a determinat admiterea unei erori grave de fapt, determinată de neconstatarea corespunzătoare a circumstanțelor accidentului rutier.

Concluziile expertului Lefter D., expuse în opinia separată, potrivit căreia concluziile experților Mîrza și Cravenco nu sunt susținute cu careva argumente științifice și reprezintă doar o simplă opinie grafică, este confirmată expres prin răspunsul oficial al Centrului Național de Expertize Judiciare, nr. 4280 din 02.11.2016, examinat în instanța de apel.

Instanța de fond și cea de apel au reținut o altă stare de fapt pentru condamnarea inculpatului decât cea pentru care acesta a fost pus sub învinuire.

Astfel, în învinuire și în actul de acuzare, a fost indicat că inculpatul a tamponat cu partea față-stînga a mijlocului de transport Toyota, la volanul căreia s-a aflat, în partea spate-dreapta mijlocul de transport Opel Astra.

Însă, în sentință și decizia instanței de apel, s-a invocat că accidentul rutier s-a produs în rezultatul tamponării cu partea dreaptă din față a mijlocului de transport Toyota, la volanul căreia s-a aflat inculpatul, în partea stîngă spate, a mijlocul de transport Opel Astra.

Instanța de apel, nu a atras atenția la acest argument și fără a motiva, a pus la baza deciziei o altă stare de fapt decât cea descrisă în actul de acuzare.

Deși acuzarea a invocat că inculpatul a încălcat prevederile pct. 45 și 49 din Regulamentul circulației rutiere, instanța de apel a indicat în pct. 31 și 33 din decizia motivată precum că inculpatul ar fi încălcat inclusiv prevederile pct. 47 din Regulamentul circulației rutiere.

Instanța de apel, evitând să se expună asupra cererii apărării cu privire la nulitatea actelor procedurale administrate la faza urmăririi penale și excluderea probelor administrate ilegal, de către persoane care, în mod evident, intrau sub incidența normelor de recuzare, a determinat încălcarea atât a drepturilor inculpatului cu privire la acces liber la justiție, implicit, cel cu privire la un proces echitabil, cât și dreptul acestuia la un recurs efectiv.

Încălcarea repetată a dreptului inculpatului cu privire la un recurs efectiv s-a evidențiat și la examinarea cererii apărării în instanța de apel, prin care s-a solicitat audierea experților Mîrza A., Cravenco V. și Lefter D., precum și a cererii cu privire la numirea unei expertize auto-tehnice repetate la INEC din România.

Cererea cu privire la audierea experților Mîrza A., Cravenco V. și Lefter D. a fost respinsă printr-o încheiere protocolară, fără a fi motivată prin prisma argumentelor apărării, iar prin emiterea unei încheieri separate, a fost respinsă și cererea depusă în ședința din 31.01.2017, prin care s-a solicitat numirea unei expertize auto-tehnice repetate la INEC din România.

Declarațiile martorilor Bazi I. și Trocin A. au fost respinse pe motiv că sunt rude cu inculpatul, nefiind luat în considerare că ei au fost preîntâmpinați de

răspundere penală pentru darea declarațiilor mincinoase, că declarațiile acestora s-au confirmat prin mijloace obiective de probă, precum: procesul-verbal de cercetare la fața locului și schița accidentului rutier cu urmele lăsate pe carosabil; procesul-verbal de examinare a mijlocului de transport Opel Astra; procesul-verbal de examinare a mijlocului de transport Toyota Camry; schema tronsonului respectiv de drum, eliberată de Administrația de stat a drumurilor; raportul de expertiză auto-tehnică, efectuat de către expertul Hapatniucovschii M.; raportul de expertiză în comisie, efectuat de către experții Cuvșinov și Hapatniucovschii; raportul de expertiză auto-tehnică, efectuat de către expertul Lefter D.; opinia separată a expertului Lefter D., în raport cu concluziile experților Mîrza A. și Cravcenco V., cărora li s-a dispus efectuarea expertizei în comisie; rapoartele de expertiză medico-legale, prin care se confirmă cauzarea leziunilor corporale preponderent părților stîngi a corpurilor victimelor, fapt care justifică provocarea leziunilor de ciocnire de partea stînga interioară a mijlocului de transport de model Opel Astra, care a fost posibilă doar în rezultatul impactului sub unghi a mijloacelor de transport.

Arbitrar au fost apreciate și declarațiile victimelor Pantelei Anastasia și Viorica, precum și a martorilor Glavan I. și Sîrcu A., deoarece acestea nu sunt relevante prin prisma detaliilor nesemnificative oferite în raport cu fapta referitor la care au fost audiați. Aceste persoane confirmă declarațiile inculpatului și a martorilor Bazi I. și Trocin A.

Instanțele și-au bazat concluziile pe declarațiile pretinsei părți vătămate Cheptene I. și a martorului Olari R.

Însă, Cheptene I. este o persoană interesată în derularea procesului dat, iar declarațiile acesteia urmau să fie verificate inclusiv prin prisma mijloacelor de probă obiective și anume procesele-verbale de examinare a mijloacelor de transport, procesul-verbal de cercetare la fața locului și urmele fixate în schița accidentului rutier și rapoartele de expertiză în care se conțin concluzii relevante cu privire la acțiunile acesteia în trafic până la și nemijlocit în timpul impactului, care infirmă declarațiile acesteia.

S-a indicat eronat că declarațiile acesteia ar fi fost confirmate de rapoartele de expertiză administrate la faza urmăririi penale și concluziile experților Cravcenco și Mîrza, care practic nu au răspuns la 7 din cele 11 întrebări ce li s-au adresat de instanța de judecată, indicând că nu este posibilă formularea concluziilor sau refuză să formuleze concluzii, iar amplasarea grafică a mijloacelor de transport și redarea opiniei grafice de către aceștia, s-a făcut în lipsa asimilării și posedării soft-urilor licențiate, care ar fi permis formularea concluziilor argumentate științific.

Declarațiile martorului Olari R., urmează a fi apreciate critic, or, pe lângă divergențele dintre declarațiile de la faza urmăririi penale cu cele din instanța de judecată, sunt dubioase afirmațiile acestuia precum că ar fi văzut semnalizatorul de direcție la stînga inclus, ori din poziția în care se afla acesta (privirea practic perpendiculară la partea dreaptă laterală a mijlocului de transport), este evident că nu putea să vadă semnalizatorul de pe partea laterală stîngă a mijlocului de transport și că mijlocul de transport Opel Astra ar fi zburat o anumită distanță după impact, or, potrivit schiței accidentului rutier acesta nu s-a desprins de carosabil,

fiind lăuate urme de derapare atât după impactul primar de 0.7 m., cât și după cel secundar de 12.6 m. și respectiv, de 16 m.

Circumstanțele indicate, de rând cu declarațiile părților vătămate Pantelei V. și Anastasia, a colaboratorilor de poliție care se aflau în intersecție, a lui Bazi I. și ale lui Trocin G., care au indicat că, cu excepția mijlocului de transport al poliției, nu se afla nici un vehicul în intersecție la momentul producerii impactului, denotă posibila influențare a martorului Olari R. sau redarea unor circumstanțe formate ca rezultat la imaginației acestuia sub impresia caracterului grav al consecințelor accidentului rutier pe care le-a văzut după apropierea de mijloacele de transport la scurt timp după producerea acestuia.

Deși instanța de apel a reparat eroarea instanței de fond, care a refuzat ilegal apărării administrarea probelor ce dezvinovătesc persoana inculpată, a persistat în încălcarea drepturilor acestuia și nu a motivat cauza neluării în considerare sau a respingerii acesteia, admițând de fapt aceeași eroare - încălcarea dreptului la un recurs efectiv.

Instanța de fond și de apel au admis erori grave, care nu au permis constatarea corectă a circumstanțelor de fapt a cauzei și au afectat soluțiile emise, ca rezultat al aprecierii arbitrare a probelor, nemotivarea cauzei, neluării în considerare a probelor apărării, precum și punerea la baza hotărârilor contestate a probelor administrate în rezultatul încălcării flagrante a legii procesual-penale, prin lăsarea fără examinare a cererilor apărării prin care s-a solicitat constatarea nulității actelor administrate ilegal și excluderea probelor administrate prin intermediul persoanelor care, în mod evident, intrau sub incidența normelor de recuzare, precum și faptul că au fost încălcate prevederile art.101 alin. (1) - (4) și art.325 Cod de procedură penală.

În drept, recursul este întemeiat pe prevederile art. 427 alin. (1) pct. 6) și 8) Cod de procedură penală - instanța de apel nu s-a pronunțat asupra tuturor motivelor invocate în apel, hotărârea atacată nu cuprinde motivele pe care se întemeiază soluția, instanța a admis o eroare gravă de fapt, care a afectat soluția instanței și nu au fost întrunite elementele infracțiunii.

6. Examinând admisibilitatea în principiu a recursurilor ordinare pe baza materialului din dosarul cauzei și motivelor invocate, Colegiul penal concluzionează că acestea urmează a fi declarate inadmisibile din următoarele considerente.

Potrivit art. 427 alin. (1) pct. 6) și 8) Cod de procedură penală, hotărârile instanței de apel pot fi supuse recursului pentru a repara erorile de drept comise de această instanță, inclusiv și în temeiul când instanța de apel nu s-a pronunțat asupra tuturor motivelor invocate în apel, hotărârea atacată nu cuprinde motivele pe care se întemeiază soluția, instanța a admis o eroare gravă de fapt, care a afectat soluția instanței și când nu au fost întrunite elementele infracțiunii.

Conform art. 424 alin. (2) Cod de procedură penală, instanța de recurs, se pronunță doar în limitele temeiurilor invocate. Conform art. 6 pct. 11¹⁾ Cod de procedură penală, eroare gravă de fapt reprezintă stabilirea eronată a faptelor, în existența sau inexistența lor, prin neluarea în considerare a probelor care le confirmau sau prin denaturarea conținutului acestora. Eroarea gravă de fapt nu reprezintă o apreciere greșită a probelor.

Instanța de recurs verifică doar dacă s-a aplicat corect legea la faptele reținute prin hotărârea atacată și dacă aceste fapte au fost constatate cu respectarea dispozițiilor de drept formal și material.

În această ordine de idei și în raport cu circumstanțele invocate în recursurile ordinare (*pct. 5. - 5.I. din decizie*), se atestă că împrejurările menționate în partea descriptivă a hotărârilor contestate, inclusiv cele reproduse în *pct. 2. și 4.* din prezenta decizie, relevă în mod concludent că instanțele de fond, exceptând soluția în latura prejudiciului moral, și de apel, legal și întemeiat au constatat și apreciat circumstanțele de fapt și de drept privind învinuirea înaintată inculpatului, și încadrarea juridică corectă a acțiunilor lui infracționale, în strictă conformitate cu prevederile normelor de procedură penală și prescripțiilor de drept material, prin prisma cumulului de probe anexate la dosar, inclusiv declarațiile părților vătămate Cheptene I., Pantelei V. și Pantelei A., succesoriului victimei Pantelei V., martorului ocular Olari R. care a relatat clar și fără echivoc că a văzut automobilul Opel Astra la 200-300 m. depărtare și avea semnalul conectat cu intenția de a vira la stânga, aceasta mergea drept, micșorând viteza de deplasare și nu a făcut nici o virare spre stânga sau dreapta, iar automobil „Toyota Camry” l-a tamponat în partea stângă din spate, tamponarea a avut loc pe banda din stânga, de pe care se virează spre s. Greblești, lângă linia continuă, automobilul Toyota se deplasa din spate și avea probabil o viteză de peste 100 km/h., pe dreapta era loc suficient ca automobilul Toyota să treacă și să evite tamponarea, a văzut clar cum automobilul Opel încetinea viteza și se afla pe banda din stânga, acest vehiculul nu a schimbat direcția de deplasare și nici nu a deviat de la traseu, în momentul impactului mașina Opel Astra era stopată, declarațiile martorilor Glavan I., Trocin A. și Bazi I.; procesul verbal de cercetare la fața locului din 08.11.2013 cu foto – tabelul anexă, înregistrările video și planul schemă ; raportul de expertiză medico-legală nr. 126 din 15.11.2013 privind decesul victimei Pantelei B. în consecința vătămarilor corporale grave, periculoase pentru viață; raportul de expertiză medico-legală nr. 272 din 05.12.2013 că părții vătămate Pantelei V. i-au fost cauzate vătămări corporale grave; raportul de expertiză medico - legală nr. 271 din 05.12.2013 că părții vătămate Cheptene I. i-au fost provocate vătămări corporale grave; raportul de expertiză medico - legală nr. 1168/D din 26.05.2014 că părții vătămate Pantelei A. i-au fost cauzate vătămări corporale grave medii; raportul de expertiză medico – legală nr. 269 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin I. i-au fost provocate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 267 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin M. i-au fost cauzate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 268 din 05.12.2013 că părții vătămate Trocin A. i-au fost provocate vătămări corporale ușoare; raportul de expertiză medico - legală nr. 273 din 05.12.2013 că la Trocin G. au fost depistate vătămări corporale grave; raportul de expertiză auto – tehnică judiciară nr. 0800 din 14.05.2014, cu planșa fotografică anexă, potrivit cărei viteza de deplasare a autoturismului Toyota Camry a constituit aproximativ 99km/h, viteza reală a automobilului fiind mai mare decât viteza calculată (99km/h), deoarece o parte din energia cinetică pe care o poseda automobilul în mișcare a fost consumată la deformarea pieselor autovehiculelor în momentul coliziunii; raportul de expertiză auto-tehnică nr. 1415 din 15.08.2014 cu planșa fotografică anexă,

conform cărui, dacă conducătorul automobilului Toyota Camry ar fi respectat cerințele pct. 49 din Regulamentul circulației rutiere, coliziunea cu automobilul Opel Astra era exclusă, din punct de vedere tehnic, în aceste condiții, acțiunile conducătorului autoturismului Toyota Camry au contribuit la crearea situației de accident; raportul de expertiză tehnică din 28.01.2015, potrivit cărui inculpatul s-a aflat în culpă doar datorită depășirii vitezei maxime acceptate, pe segmentul respectiv de drum, circulând anterior producerii impactului cu o viteză minimă de 130 km/h; raportul de expertiză judiciară nr. 970 (CNEJ)203-209(CML) din 06.09.2015, potrivit căruia viteza reală de deplasare a automobilului Toyota Camry, a fost mai mare decât viteza calculată de experți – 99km/h, deoarece o parte din energia cinetică pe care o posedă automobilul respectiv în mișcare, a fost consumată la deformarea pieselor automobilelor în momentul inițial de coliziune, fiecare probă fiind apreciată în conformitate cu prevederile art. 101 alin. (1) Cod de procedură penală, din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor, instanțele indicând motivele pentru care au respins probele și versiunile apărării, instanța de apel pronunțându-se detaliat asupra tuturor motivelor invocate în apel, probele administrate pe caz demonstrând prezența în acțiunile inculpatului a elementelor infracțiunii prevăzute la art. 264 alin. (3) lit. a), b) Cod penal (*pct. 2., 4. din decizie*).

Cu referire la argumentele invocate în recursul ordinar al procurorului (*pct. 5. din decizie*), se atestă că instanța de apel a constatat și apreciat circumstanțele de fapt și de drept privind soluționarea acțiunii civile în latura despăgubirilor morale în strictă conformitate cu prevederile normelor de procedură penală și prescripțiilor de drept material, corect ținând cont de prevederile art. 220 alin. (3), 387 alin. (1) Cod de procedură penală, 1422 alin. (1) și 1423 Cod civil, mărimea compensației pentru prejudiciu moral se determină de către instanța de judecată în funcție de caracterul și gravitatea suferințelor psihice sau fizice cauzate persoanei vătămate, de gradul de vinovăție al autorului prejudiciului, și de măsura în care această compensare poate aduce satisfacție persoanei vătămate. Caracterul și gravitatea suferințelor psihice sau fizice le apreciază instanța de judecată, luând în considerare circumstanțele în care a fost cauzat prejudiciul, precum și statutul social al persoanei vătămate, instanța de apel just, argumentat și în limitele competenței legale deliberând asupra mărimii compensației pentru prejudiciul moral cauzat părților vătămate prin infracțiune.

Potrivit jurisprudenței CtEDO, în asemenea situație, nu se mai impune o reevaluare a conținutului mijloacelor de probă, acestea demonstrând cu prisosință soluția dată de prima instanță. Or, în cazul în care instanța de fond și-a motivat decizia luată, arătând în mod concret la împrejurările care confirmă sau infirmă o acuzație penală, pentru a permite părților să utilizeze eficient orice drept de recurs eventual, o curte de recurs poate, în principiu, să se mulțumească de a relua motivele jurisdicției de primă instanță (*hotărârea CtEDO Garcia Ruis c. Spaniei, Helle c. Finlandei*). Art. 6 din CEDO impune în special, în sarcina „instanței”, obligația de a efectua o examinare efectivă a motivelor, argumentelor și probelor propuse de părți, cu excepția cazului în care se apreciază relevanța acestora. Deși este adevărat că obligația motivării deciziilor, impusă instanțelor de art. 6 § 1 din CEDO, nu

poate fi înțeleasă ca impunând formularea unui răspuns detaliat la fiecare argument (*hotărârea CtEDO, pct. 80-81, Perez c. Franței, Van de Hurk c. Țărilor de Jos*).

Pe lângă aceasta, recursurile declarate, potrivit argumentelor invocate și reproduse în pct. 5. - 5.1. din prezenta decizie, sunt întemeiate doar pe critica modului în care instanțele au apreciat probele și circumstanțele cauzei.

Însă, pornind de la relevanțele art. 6 pct. 11¹), 27, 414 alin. (1) și (2) a Codului de procedură penală, eroarea gravă de fapt nu reprezintă o apreciere greșită a probelor, iar judecătorul apreciază probele în conformitate cu propria sa convingere, formată în urma cercetării tuturor probelor administrate. Instanța de apel, judecând apelul, verifică legalitatea și temeinicia hotărârii atacate în baza probelor examinate de prima instanță, conform materialelor din cauza penală și în baza oricăror probe noi prezentate instanței de apel, și poate da o nouă apreciere probelor din dosar. Astfel, activitatea instanțelor de fond și de apel privind doar aprecierea sau reaprecierea probelor și circumstanțelor cauzei în alt sens decât cel pe care îl propune acuzarea și apărarea este o competență și prerogativă legală a acestor instanțe, care nu constituie un temei de drept separat din numărul celor incluse în art. 427 Cod de procedură penală și, astfel, invocarea acestei chestiuni în recursurile ordinare, la fel, este lipsită de orice temei legal.

Mai mult, motivele invocate în recursul avocatului au constituit obiect de examinare în instanțele de fond și de apel, fiind oferite răspunsuri argumentate în acest sens (*pct. 2. – 4, 5.1. din decizie*), iar o altă opinie asupra probelor și circumstanțelor pricinii care au fost puse la baza sentinței de condamnare, conform jurisprudenței CtEDO, nu poate servi temei pentru reexaminarea cauzei (*hotărârea din 16 ianuarie 2007, pct. 20, cazul Bujnița versus Moldova*).

Totodată, se reține că potrivit art. 325 alin. (1) și (2), 394 alin. (1) pct. 1) Cod de procedură penală, judecarea cauzei în primă instanță se efectuează numai în limitele învinuirii formulate în rechizitoriu. Modificarea învinuirii în instanța de judecată se admite dacă prin aceasta nu se agravează situația inculpatului și nu se lezează dreptul lui la apărare. Partea descriptivă a sentinței de condamnare trebuie să cuprindă, descrierea faptei criminale, considerată ca fiind dovedită, indicându-se locul, timpul, modul săvârșirii ei, forma și gradul de vinovăție, motivele și consecințele infracțiunii.

În această ordine de idei, se atestă netemeinicia argumentelor recurentului că instanțele ar fi depășit limitele învinuirii formulate, constatând că inculpatul a tamponat *cu partea față – dreapta* a automobilului pe care îl conducea în *partea spate – stânga* a automobilul Opel – Astra, încalcând și prevederile art. 47 din Regulamentul circulației rutiere, pe când în rechizitoriu este indicat că a tamponat cu *partea față – stânga* a automobilului pe care îl conducea în *partea spate – dreapta* a automobilului Opel – Astra, iar încălcarea prevederilor art. 47 din Regulamentul circulației rutiere nu i-a fost imputat inculpatului.

Or, instanțele au respectat întocmai prescripțiile de drept nominalizate supra, corect concretizând, în raport cu probele administrate, inclusiv cele reproduse supra, că inculpatul de fapt a tamponat *cu partea față – dreapta* a automobilului pe care îl conducea în *partea spate – stânga* a automobilului Opel – Astra.

Totodată, încălcarea de către acesta a prevederilor conținute și în art. 47 din Regulamentul circulației rutiere, adică depășirea limitelor maxime de viteză a

vehiculelor pe drumurile publice, i-a fost incriminată inculpatului prin rechizitoriu, invocându-se nerespectarea de către acesta a prescripțiilor similare din art. 45 pct. 1) din Regulamentul circulației rutiere, adică că conducătorul trebuie să conducă vehiculul în conformitate cu limita de viteză stabilită.

Mai mult, constatarea circumstanțelor faptice nominalizate coroborează și cu poziția apărării, regăsită inclusiv în apel și recurs, că *ambii conducători au încălcat regulile de circulație rutieră*, și că automobilul condus de către inculpat a lovit automobilul Opel – Astra anume cu partea față – dreapta (*pct. 3., 5.1. din decizie*).

Prin urmare, instanțele au judecat cauza în limitele învinuirii formulate, iar împrejurările în fapt constatate nu au influențat în niciun fel încadrarea juridică a inculpatului indicată în rechizitoriu.

Pe lângă aceasta, potrivit art. 101 alin. (1) și (2), 251 alin. (4), 313 alin. (3), 230 alin. (2) Cod de procedură penală, fiecare probă urmează să fie apreciată din punct de vedere al pertinentei, concludenței, utilității și veridicității ei, iar toate probele în ansamblu – din punct de vedere al coroborării lor. Judecătorul apreciază probele conform propriei convingeri, formate în urma examinării lor în ansamblu, sub toate aspectele și în mod obiectiv, călăuzindu-se de lege. Încălcarea prevederilor legale atrage nulitatea actului dacă a fost invocată în cursul efectuării acțiunii – când partea este prezentă, sau la terminarea urmăririi penale – când partea ia cunoștință de materialele dosarului. Plângerile împotriva acțiunilor și actelor ilegale ale organului de urmărire penală pot fi înaintate în termen de 10 zile, judecătorului de instrucție la locul aflării organului care a admis încălcarea. În cazul în care pentru exercitarea unui drept procesual este prevăzut un anumit termen, nerespectarea acestuia impune pierderea dreptului procesual și nulitatea actului efectuat peste termen.

Astfel, și argumentele recurentului vizând nulitatea unor acte procesuale și a concluziilor din rapoartele tehnico-judiciare, inclusiv pe motiv de incompatibilitate a experților implicați, cât și respingerea demersurilor privind dispunerea unor asemenea expertize suplimentare, sunt nefondate.

Or, prescripțiile de drept enunțate au fost respectate de instanțe, deoarece apărarea nu a invocat unele acte contestate în cursul efectuării acțiunii – când partea era prezentă, sau la terminarea urmăririi penale – când partea a luat cunoștință de materialele dosarului, și nu a înaintat plângeri împotriva ordonanțelor procurorului privind respingerea demersului vizând nulitatea altor acte, în termen de 10 zile judecătorului de instrucție, pierzând dreptul procesual de a invoca ulterior nulitatea actelor respective.

În același timp, aprecierea concluziilor din rapoartele tehnico-judiciare, inclusiv a eventualelor condiții de incompatibilitate a experților implicați, cât și temeinicia demersurilor privind dispunerea unor expertize suplimentare, inclusiv în alt sens decât cel propus de apărare, ține de competența și prerogativa legală a instanțelor judecătorești.

Împrejurările enunțate denotă în mod concludent că instanțele de fond și de apel nu au comis erori de drept în raport cu motivele invocate de recurenți, că instanța de apel s-a pronunțat asupra tuturor motivelor invocate în apel, că

hotărârile contestate conțin motive clare și legale pe care se întemeiază soluția, exceptând sentința în latura prejudiciului moral, că instanțele nu au admis careva erori grave de fapt, care ar fi afectat soluția instanței, că în acțiunile inculpatului au fost întrunite elementele infracțiunii imputate, și că recursurile ordinare sunt vădit neîntemeiate.

Conform art. 432 alin. (2) pct. 4) Cod de procedură penală, instanța de recurs decide inadmisibilitatea recursului înaintat în cazul în care se constată că acesta este vădit neîntemeiat.

Prin urmare, odată ce recursurile de pe rol sunt vădit neîntemeiate, ele urmează a fi declarate inadmisibile.

7. În conformitate cu art. 431 alin. (1), 432 alin. (1), (2) pct. 4), alin. (3) Cod de procedură penală, Colegiul penal,

DECIDE :

inadmisibilitatea recursurilor ordinare declarate de Procurorul adjunct interimar al Procurorului Procuraturii de circumscripție Chișinău, Sergiu Ciobanu, și de avocatul Radu Dumneanu, împotriva deciziei Colegiului penal al Curții de Apel Chișinău din 31 ianuarie 2017, în privința inculpatului Trocin Gheorghe Xxxxxx, pe motiv că sunt vădit neîntemeiate.

Decizia este irevocabilă, pronunțată integral la 31 mai 2017.

Președinte

Nicolae Gordilă

Judecători

Iurie Diaconu

Elena Covalenco