



## LATURA SUBIECTIVĂ A INFRAȚIUNII DE ÎNCĂLCARE A REGULILOR DE SECURITATE A CIRCULAȚIEI SAU DE EXPLOATARE A MIJLOACELOR DE TRANSPORT DE CĂTRE PERSOANA CARE CONDUCE MIJLOCUL DE TRANSPORT

Vitalie BUDECI,  
doctorand, lector superior, Universitatea Liberă Internațională din Moldova

### SUMMARY

The problem of the subjective aspect of the offense is one of the most difficult problems of criminal law. This is explained by the fact that formation of attitudes towards criminal activity occurs through interaction of the individual with the objective circumstances, through awareness and assessment, and can be modified, including in the process of committing the offense. The formation of attitudes towards criminal activity it is the result of the delinquent's psychological activity. When analyzing the subjective aspect of the offense, not the psychological attitude to the criminal activity is essential, but to serious consequences occurred, since liability is determined depending on the consequences.

**Keywords:** road traffic offences, subjective aspect, imprudence, two forms of guilt

### REZUMAT

Problema laturii subiective a infracțiunii este una dintre cele mai dificile în dreptul penal. Acest lucru se explică prin faptul că formarea atitudinii față de faptă are loc prin interacțiunea persoanei cu circumstanțele obiective, prin intermediul conștientizării și evaluării, și poate fi modificată, inclusiv în procesul comiterii infracțiunii. Însăși formarea atitudinii față de faptă pentru a o comite este rezultatul activității psihice a făptuitorului. La analiza laturii subiective a infracțiunii este esențială atitudinea psihică nu față de însuși faptul încălcării normelor, ci față de consecințele grave apărute, întrucât răspunderea se stabilește în funcție de consecințe.

**Cuvinte-cheie:** infracțiuni în domeniul transportului rutier, latură subiectivă, imprudență, două forme de vinovăție

**Introducere.** Latura subiectivă a infracțiunii prezintă prin sine o combinație a semnelor, prevăzute de legea penală, ce caracterizează atitudinea psihică a unei persoane față de fapta comisă. Ea include doar caracteristicile cele mai generale, esențiale ale unei astfel de atitudini, prevăzute de legea penală ca semne ale acestei infracțiuni – principală, calificată (cu circumstanțe agravante) sau privilegiată (cu circumstanțe atenuante).

Atitudinea subiectivă a persoanei față de fapta comisă poate avea cel mai diferit caracter și poate conține o varietate de subtilități.

La tragerea persoanei la răspundere penală trebuie să fie stabilită atitudinea psihică față de fapta săvârșită, care a fost exprimată în formă de intenție sau imprudență.

Problema laturii subiective a infracțiunii este una dintre cele mai dificile în dreptul penal. Acest lucru se explică prin faptul că formarea atitudinii față de faptă are loc prin interacțiunea persoanei cu circumstanțele obiective, prin intermediul

conștientizării și evaluării, și poate fi modificată, inclusiv în procesul comiterii infracțiunii. Însăși formarea (procesul) atitudinii față de faptă pentru a o comite este rezultatul activității psihice a făptuitorului.

Actualitatea temei cercetate constă în faptul că integrarea europeană este percepută ca un deziderat fundamental al politicii interne și externe a Republicii Moldova, iar acest lucru se va materializa, în primul rând, prin multiple transformări de ordin intern. Unul dintre sectoarele-cheie care vor suferi transformări este cel al transporturilor și infrastructurii.

Orientările politicii de siguranță rutieră pentru Republica Moldova, combină reglementările de bază în materie de documente de politici ale acesteia, dar urmăresc și o armonizare cu politicile siguranței rutiere la nivel comunitar, precum și cu directivele aprobate până la acest moment.

Nu este pentru prima dată când atenția și interesul specialiștilor – cercetători și practicieni ai dreptului

– sînt îndreptate asupra importante și mereu actualei problematice privind latura subiectivă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Totuși, vasta, complexă și deosebit de importantă problemă a acestor infracțiuni este departe de a fi fost epuizată, ea rămînînd mereu actuală, deschisă și permisivă cercetării. Cel puțin aceste motivări principale justifică opțiunea pentru cercetarea întreprinsă în prezentul studiu.

Scopul articolului este de a realiza analiza concepțiilor teoretice cu privire la latura subiectivă a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, prin prisma practicii judiciare, și formularea propriei opinii cu privire la acest subiect.

**Rezultate obținute și discuții.** Latura subiectivă a unei infracțiuni rutiere, conform Codului penal al Republicii Moldova, trebuie să se stabilească după caracterul atitudinii psihice a persoanei față de



încălcarea regulilor de circulație rutieră și exploatarea mijloacelor de transport, la crearea, astfel, prin acțiunile sale a situației de pericol și, în cele din urmă, cu privire la consecințele dăunătoare, care sînt prevăzute în articolele respective.

Dispoziția art. 264 CP RM indică asupra încălcării de către o persoană care conduce autovehicule a regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport, care au provocat din imprudență consecințe negative.

Potrivit lui II. B. Замосковцев și A. И. Копобеев, latura subiectivă a infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate a circulației rutiere se caracterizează prin neomogenitatea atitudinii psihice a făptuitorului față de acțiuni și consecințele acestora [5, p. 34], și anume forma de vinovăție în legătură cu încălcările normelor de securitate și consecințele care rezultă nu totdeauna coincid între ele.

Includerea într-o infracțiune a diferitelor forme de vinovăție a fost motivul pentru elaborarea concepțelor precum formă de vinovăție „dublă”, „intenționat-imprudentă”, „mixtă”, „complexă”, care au fost discutate pe larg în literatura de specialitate. Încă în anul 1950 se exprima opinia despre faptul că este imposibilă și absurdă posibilitatea de a provoca în mod intenționat o vătămare imprudentă sau, dimpotrivă, cauzînd din imprudență o vătămare intenționată. Afirmarea despre o dublă formă de vinovăție în limitele unei componente era recunoscută artificială și în practică crea confuzie la calificarea infracțiunilor [9, p. 81].

Cu toate acestea, nu se înaintau sugestii constructive pentru o soluționare pozitivă a acestei probleme, de aceea în literatura de specialitate juridică avea o răspîndire mai largă atitudinea – la stabilirea vinovăției în comiterea unei infracțiuni rutiere, în care în acțiunile făptuitorului ar trebui să se distingă atitudinea sa psihică față de încălcarea regulilor

de circulație și aparține față de consecințele acestei încălcări, intenție față de acțiuni și imprudență față de consecințe.

Conceptul dublei forme de vinovăție în infracțiunile din domeniul transportului rutier a apărut din nou și a fost utilizată pe scară largă în 1965, cînd Plenul Curții Supreme a URSS a adoptat Rezoluția „privind practica judiciară în cazurile care implică încălcarea normelor de securitate și exploatare a transportului și transportului electric urban”, precizînd: „A se explica instanțelor că în infracțiunile în domeniul transportului rutier atitudinea făptuitorului față de încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a vehiculelor pot fi exprimate atît în formă de intenție, cît și în formă de imprudență, iar față de consecințele survenite – doar în formă de imprudență. În așa fel, a fost recunoscută oficial posibilitatea prezenței a două forme de vinovăție în comiterea unei infracțiuni rutiere. Acest document oficial a fost baza de recunoaștere a posibilei prezențe a două forme de vinovăție nu doar în infracțiunile rutiere, ci și în alte infracțiuni.

Cu toate acestea, dubla formă de vinovăție, precum și alte forme combinate creau un teren favorabil pentru adoptarea, în practica urmăririi penale și a celei judiciare, nu întotdeauna a hotărîrilor corecte, aplicînd pentru aprecierea celor comise una din cele două forme de vinovăție. În aceste condiții, apărea întrebarea: Cum de stabilit o singură formă de vinovăție, necesară pentru emiterea unei sentințe corecte? În 1967, Г. Криверп a remarcat: pe paginile revistei „Justiția Sovietică” „Majoritatea dintre susținătorii conceptului de vinovăție mixtă lasă fără răspuns cea mai importantă întrebare: În: cazul formei mixte de vinovăție, cum va fi în general considerată infracțiunea săvîrșită – cu intenție sau din imprudență?” [8, p. 47].

În 1970, Curtea Supremă a

URSS a fost nevoită să abordeze încă o dată această problemă și să adopte, Hotărîrea privind practica judiciară în cazurile de infracțiuni rutiere”. În ea se spunea: „De explicat instanțelor de judecată, în conformitate cu articolele 8 și 9 din Principiile legislației penale a URSS și a republicilor sovietice, infracțiunile prevăzute în articolele 211, 212 alin. (2), 213 și 252 din Codul penal al RSFSR și articolele corespunzătoare ale altor republici sovietice, ar trebui să fie considerate ca fiind comise din imprudență, întrucît latura subiectivă a acestor fapte menționează atitudinea neglijentă a unei persoane față de posibilitatea de apariție a consecințelor socialmente periculoase la încălcarea normelor de securitate rutieră sau de exploatare a vehiculelor” [14]. Adică, în hotărîrea dată, dubla formă de vinovăție a faptei deja nu se lua în considerare și, deci, aceasta a fost sugerat să se recunoască doar o formă de vinovăție – imprudență.

În legătură cu infracțiunile studiate de noi, în literatura juridică unii autori opinează că „atitudinea psihică a făptuitorului față de încălcarea normelor de securitate rutieră și de exploatare a vehiculelor poate fi exprimată atît în formă de intenție, cît și în formă de imprudență, iar față de consecințele prejudiciabile – doar în formă de imprudență” [1, p. 118; 10, p. 81-82]. Chiar și în cel mai recent manual din Republica Moldova, autorii autohtoni S. Brînză și V. Stati menționează: „Latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art. 264 CP RM se caracterizează prin intenție sau imprudență față de fapta prejudiciabilă și numai prin imprudență față de urmările prejudiciabile” [2, p. 390]. Considerăm că această abordare a laturii subiective a infracțiunii examinate este discutabilă, în situația în care o componentă de infracțiune nu se poate caracteriza prin combinarea a două forme de vinovăție în vari-



anta sa tip. Or legea penală a Republicii Moldova stabilește patru modalități distincte ale vinovăției (intenția directă, cea indirectă, neglijența și încrederea exagerată în sine), care fiecare în parte ar putea să caracterizeze o faptă, însă nicidecum prin combinarea acestora. Art. 19 în CP RM admite termenul „infracțiune săvârșită cu două forme de vinovăție”, doar că aceasta este posibil numai în cazul în care „drept rezultat al săvârșirii cu intenție a infracțiunii, se produc urmări mai grave care, conform legii, atrag înăsprirea pedepsei penale și care nu erau cuprinse de intenția făptuitorului...”. Respectiv, acest termen poate fi utilizat doar în cazul acelor infracțiuni care, la varianta-tip a componenței respective de infracțiune, în calitate de modalitate a vinovăției stabilesc intenția directă sau indirectă, iar în calitate de circumstanță agravantă prevăd anumite urmări ce survin din imprudență (spre exemplu, art. 151 alin. (4) CP RM).

Au fost făcute încercări de a crea conceptul vinovăției mixte ca o formă distinctă a vinovăției, formată din semnele intenției și imprudenței. Astfel, П. С. Дагелъ presupunea că forma mixtă de vinovăție are două versiuni, dintre care una „tinde” către infracțiunile intenționate, alta – către cele din imprudență [4, p. 48]. Autorul însă nu explica ce înseamnă noțiunea „tinde”.

În 1987 a fost publicată cartea „Legea penală. Experiența de modelare teoretică”, elaborată de Institutul de Stat și Drept al Academiei de Științe a URSS, care conținea proiectul conceptului „vinovăție complexă”, subliniind: „Dacă în rezultatul săvârșirii unei infracțiuni cu intenție a cauzat din imprudență alte consecințe social periculoase, pentru care legea prevede o răspundere penală mai mare, atunci infracțiunea, în general, este recunoscută ca fiind săvârșită cu intenție” [15, p. 81].

Problema separării intenției și imprudenței, în cazurile în care faptele sînt comise intenționat, iar cu privire la consecințele infracțiunii are loc imprudența, legislația rămînea neclarificată pînă la adoptarea Codului Penal din 2002. În consecință, s-a făcut încercarea de a rezolva problema examinată. Articolul 19 prevede: „Dacă, drept rezultat al săvârșirii cu intenție a infracțiunii, se produc urmări mai grave care, conform legii, atrag înăsprirea pedepsei penale și care nu erau cuprinse de intenția făptuitorului, răspunderea penală pentru atare urmări survine numai dacă persoana a prevăzut urmările prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate sau dacă persoana nu a prevăzut posibilitatea survenirii acestor urmări, deși trebuia și putea să le prevadă. În consecință, infracțiunea se consideră intenționată”.

Bazîndu-se pe articolul 19 din Codul penal, în comentariile la care se indică: „latura subiectivă a infracțiunii în temeiul prevederii directe a legii se caracterizează prin atitudinea imprudentă față de consecințele survenite”, este propus ca în toate infracțiunile în domeniul transportului rutier să fie considerate doar ca din imprudență [7, p. 619]. Într-un comentariu la Codul penal al Federației Ruse, se prevede: „Latura subiectivă a componențelor de infracțiuni se caracterizează prin vinovăție din imprudență sub forma neglijenței sau încrederii exagerate în sine a persoanei care conduce mijlocul de transport, în legătură cu consecințele survenite, deși însăși încălcarea regulilor de circulație și exploatarea a mijloacelor de transport poate fi săvârșită atît cu intenție, cît și din imprudență. Cu toate acestea, în general, infracțiunea este considerată a fi săvârșită din imprudență” [6, p. 720].

Analizînd structura complexă a laturii subiective a infracțiunii rutiere, Н. И. Пикуров subliniază

că făptuitorul avea deja o anumită atitudine față de posibilitatea apariției consecințelor încă de la momentul actului, deși pînă la survenirea rezultatului această legătură nu are nicio semnificație juridică și rămîne în afara laturii subiective a încălcării administrative. În cazul unei infracțiuni, vinovăția în sensul dreptului administrativ, și anume atitudinea psihică față de faptul încălcării reglementărilor speciale, își pierde semnificația sa proprie și se include ca un element component (se include, dar nu se șterge) în latura subiectivă a infracțiunii rutiere [13, p. 38-39].

În teoria dreptului penal, В.В. Лукьянов și-a exprimat punctul de vedere potrivit căruia la comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier e posibilă intenția indirectă. El susține că „infracțiunile în domeniul transportului rutier, în unele cazuri (în formă de vinovăție directă față de acțiuni și consecințe) ar trebui să fie calificate ca fapte intenționate, pe cînd în altele (cu intenție și imprudență față de acțiuni și imprudență față de consecințe) să fie recunoscute din imprudență [12, p. 108-111]. Un astfel punct de vedere, după părerea noastră, se bazează pe faptul că, în unele cazuri, temeiul nesemnificativ de speranță la un final favorabil al acțiunii într-o situație concretă, plus motivația încălcărilor regulilor, precum huli-ganism, temeritate etc., într-adevăr apropie astfel de acțiuni de cele intenționate. Cu toate acestea, în jurisprudența bazată pe Codul penal al Republicii Moldova în vigoare, nu s-au întîlnit cazuri de încălcare a regulilor de circulație, caracterizate prin intenție indirectă. Recunoașterea celei din urmă în timpul încălcării regulilor de circulație rutieră indică un altfel de caracter al actului infracțional și necesită tragerea făptuitorului, în funcție de consecințele care apar, la răspundere pentru una din infracțiunile intenționate contra persoanei.

Forma de vinovăție a unei in-



fracțiuni este determinată de natura atitudinii psihice a făptuitorului față de acțiunile sale ilicite și de consecințele acestor acțiuni. Potrivit lui B.V. Лукьянов, în infracțiunile în domeniul transportului rutier comise de către un conducător auto, ca acțiune ilicită servește încălcarea regulilor de circulație rutieră și exploatare a mijloacelor de transport, care creează o situație excepțională, care include în sine pericolul lovirii vehiculului, în contextul unei conduceri adecvate și rezultatul acestei acțiuni – însăși situația cu pericol de accidentare. B.V. Лукьянов a subliniat faptul că forma de vinovăție în comiterea infracțiunii rutiere de către conducătorul auto care încalcă regulile de circulație rutieră și exploatare a mijloacelor de transport este determinată de caracterul atitudinii lui față de situația cu pericol de accidentare, apărută în urma acestei încălcări.

Atitudinea psihică a unei persoane față de tot ce începe să se întâmple din momentul apariției situației cu pericol de accidentare, cauzarea de vătămări vieții și sănătății persoanei nu are semnificație independentă, deoarece prejudiciul este cauzat de forțe care deja nu sînt controlate de om. Această atitudine psihică, prin urmare, nu mai are sens independent și nu poate fi analizată ca o categorie juridică a formei de vinovăție, deoarece prejudiciul a fost deja cauzat de forțele care nu sînt controlate de om. În așa mod, atitudinea conducătorului auto față de prejudiciul cauzat se deduce din comportamentul său în situația cu pericol de accidentare, care conține un pericol de cauzare a daunelor. În cazul în care o persoană creează o situație cu pericol de accidentare, ea prevede posibilitatea de a cauza prejudiciu, apariția consecințelor social periculoase în urma acțiunilor (inacțiunilor) sale, dar fără temeieri crede că va preveni aceste urmări, ceea ce denotă prezența în acțiunile făptuitorului a

imprudenței, sub formă de încredere exagerată în sine.

B. В. Лукьянов conchide că scopul conducătorului auto în comiterea infracțiunii de încălcare a regulilor de securitate la trafic poate fi ațit direct, atunci cînd șoferul intenționat încalcă regulile de circulație și este conștient de faptul că creează o situație cu pericol de accidentare, cât și indirect, atunci cînd conducătorul auto admite crearea unei asemenea situații și are o atitudine indiferentă față de apariția ei [12, p. 108-111].

În pofida faptului că vinovăția într-o infracțiune rutieră, nu are o formă dublă, în sensul art. 19 din Codul penal, conținutul ei este mult mai complicat decît formele obișnuite de imprudență.

Înainte de a stabili vinovăția în sens juridico-penal, este necesar să se aplece dacă șoferul este vinovat de încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere. Cu toate acestea, doar necorespunderea obiectivă a acțiunilor șoferului cu regulile circulației rutiere nu este suficientă pentru recunoașterea existenței componenței de infracțiune.

În marea majoritate a infracțiunilor în domeniul transportului rutier are loc încălcarea nu doar a unui, ci a mai multor puncte din Regulamentul circulației rutiere. Într-o astfel de situație, este dificil să se determine ce atitudine psihică are infractorul față de încălcarea normelor și față de infracțiune în general, și ce fel de imprudență are loc în cazul dat. Există momente cînd una dintre reguli este încălcată cu intenție directă (de exemplu, conducerea în stare de ebrietate), cealaltă – din imprudență (nu ai observat semnul limita de viteză) etc. Apar dificultăți în delimitarea încrederii exagerate în sine de neglijență și viceversa. Corespunzător este mai dificilă, în general, și calificarea infracțiunii.

Înainte de apariția consecințelor prejudiciabile, încălcarea regulilor de circulație rutieră este doar o

contravenție administrativă, apariția consecințelor schimbă însă natura juridică a încălcării (ea devine infracțiune), dar nu poate modifica acea atitudine psihică care a existat la făptuitor față de încălcarea regulilor pînă la apariția consecințelor socialmente periculoase. În continuare, conținutul de vinovăție se schimbă doar la apariția unei atitudini noi față de faptul apariției consecințelor social periculoase, de exemplu prin creșterea numărului de elemente constitutive ale vinovăției.

Stabilirea naturii atitudinii psihice față de circumstanțele incluse în latura obiectivă a infracțiunii – și astfel de circumstanțe nu sînt doar consecințele, ci, de asemenea, și acțiunile (inacțiunile) prejudiciabile – este corect să fie făcută odată cu stabilirea semnelor laturii obiective a infracțiunii și servește la calificarea corectă a infracțiunii și la delimitarea ei de infracțiunile conexe, ajută la concretizarea gradului de pericol social al infracțiunii și al persoanei vinovate și are, astfel, un impact asupra stabilirii unei pedepse corecte.

Potrivit opiniei autorilor Г. Н. Борзенков și В. С. Комиссаров, teoretic este nejustificat să fie stabilite forme de vinovăție diferite în raport cu fapta prejudiciabilă, pe de o parte, și în raport cu urmările acesteia, pe de altă parte [11, p. 412].

Legea nu conține cerința de a stabili forma de vinovăție separat pentru fapta prejudiciabilă în cazul infracțiunilor materiale. Aceasta indică asupra faptului că în cazul infracțiunilor intenționate persoana urmează să conștientizeze caracterul prejudiciabil al faptei sale și să dorească să admită urmările prejudiciabile, caracterizînd componența de infracțiune în întregime. Or, în cazul infracțiunilor săvîrșite din imprudență, persoana fie că 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, fie că nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia și putea să le prevadă.

Această reglementare legală a formelor de vinovăție indică clar asupra atitudinii psihice, pe care urmează să o aibă făptuitorul atât față de fapta sa, cât și asupra urmărilor acesteia. Iar la calificarea faptei trebuie aleasă anume una dintre formele vinovăției ce caracterizează în complexitate atât fapta, cât și urmările. Prevederile art. 19 CP RM sînt aplicabile doar în cazul existenței unei forme agravate a infracțiunii intenționate, care stabilește o pedeapsă mai aspră pentru provocarea unor urmări mai grave, ce nu au fost cuprinse de intenția inițială a făptuitorului, adică în cazul în care la un alineat al unui articol este incriminată o variantă-tip a infracțiunii intenționate, iar la alt alineat este incriminată o formă agravată a acesteia.

Încălcarea intenționată a regulilor de securitate a traficului rutier și de exploatare a autovehiculelor, care a provocat urmările indicate în art. 264 CP RM nu se atribuie la categoria infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Astfel de fapte ar constitui infracțiune contra vieții și sănătății, contra patrimoniului sau altă infracțiune, în funcție de intenția făptuitorului [11, p. 414].

Astfel, considerăm că latura subiectivă a infracțiunii prevăzute la art. 264 CP RM se caracterizează exclusiv prin vinovăție imprudentă față de consecințele dăunătoare, care se exprimă doar în formă de neglijență și încredere exagerată în sine. În opinia noastră, nu pot fi recunoscute diverse forme ale vinovăției distinct față de faptă (intenție sau imprudență) și distinct pentru consecințe (imprudență). În final, dacă s-ar admite o astfel de calificare, fapta ar fi considerată în mod eronat ca fiind intenționată. Așadar,

în opinia noastră, infracțiunea prevăzută la art. 264 CP RM poate fi săvîrșită doar prin imprudență.

Opinia noastră este susținută și de practica judiciară a instanțelor judecătorești din Republica Moldova. Drept exemplu poate servi cauza Alexandrov E.A., examinată de Colegiul Penal al CSJ a RM care, prin Decizia din 24 iulie 2012, remarcă: „Infracțiunea prevăzută de art. 264 Cod penal se consideră infracțiune gravă și comisă din imprudență” [3]. Aceasta are o importanță foarte mare pentru procesul de individualizare a pedepsei și aplicare a temeiurilor de liberare de pedeapsă penală, în special a art. 90 CP RM.

În cazul în care o persoană nu conduce atent un vehicul și nu reușește din timp să observe apariția unui pericol pe drum, dar a putut și ar trebui să observe, este evident că el a comis o infracțiune din neglijență. În cazul neglijenței infracționale este necesar de a stabili prezența a două criterii: persoana trebuia să prevadă posibilitatea apariției consecințelor socialmente periculoase (criteriu obiectiv), nu putea să le prevadă (criteriu subiectiv). Întrebarea dacă trebuia persoana să prevadă consecințele acțiunilor sale se hotărăște în temeiul cerințelor Regulamentului circulației rutiere, iar posibilitatea de a prevedea se determină în funcție de condițiile concrete. Vorbim despre acele încălcări care se aflau în legătură directă cu accidentul.

În cazul încrederii exagerate în sine, încălcînd regulile de circulație rutieră sau de exploatare a mijloacelor de transport, conducătorul a prevăzut posibilitatea survenirii consecințelor socialmente periculoase, dar fără suficiente motive a crezut că le va putea preveni. De obicei, în cazul încrederii exagerate în sine, încălcarea persoanei care conduce mijlocul de transport este mai pronunțată și însoțită de acțiuni active, în comparație cu fapta săvîrșită din neglijență. Deci, fără

a fi convins că banda din sens opus este liberă pentru o distanță suficientă, șoferul, depășind mașina din față, a ieșit pe contrasens, nu reușește s-o depășească, și în rezultat are loc impactul cu un autovehicul care circulă din sens opus.

Semnele laturii subiective a componenței de infracțiune sînt în strînsă legătură cu toate celelalte elemente ale componenței. Analiza laturii subiective permite identificarea corectă a obiectului infracțiunii. În practica judiciară, există erori cu privire la calificarea infracțiunilor comise cu utilizarea autovehiculelor, atunci cînd nu este stabilit cu precizie obiectul față de care a fost îndreptată intenția persoanei vinovate. Deci, există cazuri de netragere la răspundere pentru omor cu utilizarea mijlocului de transport, chiar și în prezența intenției de a săvîrși omorul victimei. Totodată, persoanele care conduc autovehiculele uneori sînt trase la răspundere conform articolelor ce incriminează omorul, în absența unei intenții la persoana vinovată de a priva de viață o altă persoană. Chiar mai dificil este de a stabili latura subiectivă a omorului la comandă, cu utilizarea vehiculelor, atunci cînd este mascată ca accident, „cu multe necunoscute”. De exemplu, dacă șoferul vinovat de accidentul rutier a fugit de la locul faptei.

Nu va constitui infracțiune încălcarea regulilor de securitate a traficului rutier sau de exploatare a autovehiculelor, dacă persoana care conduce autovehiculul nu a trebuit și nici nu a putut să prevadă survenirea urmărilor prejudiciabile indicate la art. 264 CP RM. În această situație va avea loc o cauzare de daune săvîrșită fără vinovăție.

Motivul încălcării regulilor de securitate a traficului rutier și de exploatare a autovehiculelor nu are importanță la calificare. Acesta, în majoritatea cazurilor, se exprimă în demonstrarea de îndrăzneală, grabă sau pur și simplu ignorarea



acestor reguli. Uneori motivul încălcării regulilor de securitate a traficului rutier de exploatare a autovehiculelor îl constituie așa-numita „necesitate de producție”, precum o percepere făptuitorul [11, p. 415]. Stabilirea motivului infracțiunii are o mare importanță la individualizarea pedepsei.

### Concluzii

1. Referitor la stabilirea laturii subiective a infracțiunilor în domeniul transportului rutier am stabilit că, în cazul în care are loc o încălcare intenționată a regulilor de securitate a traficului rutier ce cauzează consecințe grave, nicidecum nu vom fi în prezența componentei de infracțiune prevăzute la art. 264 CP RM, deoarece elementele subiective ale faptei fac imposibilă această calificare, de cele mai multe ori fiind necesară calificarea faptei în baza articolelor ce stabilesc răspunderea pentru infracțiunile contra vieții și sănătății persoanei sau contra ordinii publice.

2. Latura subiectivă a infracțiunii prevăzute în art. 264 CP RM, este determinată de natura atitudinii psihice a unei persoane la încălcarea regulilor de circulație rutieră și exploatare a mijloacelor de transport, crearea prin astfel de acțiuni a situațiilor cu pericol de accidentare și, în cele din urmă, a consecințelor dăunătoare care sînt prevăzute în alin. 1, 3 și 5 din articolul respectiv.

3. În legislația penală, infracțiunile de acest fel sînt, în mod tradițional, considerate ca fiind comise din imprudență, întrucît latura subiectivă a acestei fapte determină atitudinea imprudentă a unei persoane față de consecințele socialmente periculoase, apărute la încălcarea regulilor de circulație rutieră și de exploatare a mijloacelor de transport.

4. Considerăm incorectă părerea conform căreia o componentă de infracțiune se poate caracteriza prin combinarea a două forme de vinovăție în varianta sa tip. Or legea penală a Republicii Moldova

stabilește patru modalități distincte ale vinovăției (intenția directă, cea indirectă, neglijența și încrederea exagerată în sine). Astfel, latura subiectivă a infracțiunilor prevăzute la art. 264, alin. (2) art. 264<sup>1</sup>, 265 CP RM se caracterizează exclusiv prin vinovăție imprudentă față de consecințele dăunătoare, care se exprimă doar în formă de neglijență și încredere exagerată în sine, iar recunoașterea formelor distincte ale vinovăției față de faptă (intenție sau imprudență) și distinct pentru consecințe (imprudență) o considerăm incorectă. În final, dacă s-ar admite o astfel de calificare, fapta ar fi considerată în mod eronat ca fiind intenționată. Așadar, în opinia noastră, infracțiunile prevăzute la art. 264, alin. (2) art. 264<sup>1</sup>, 265 CP RM pot fi săvârșite doar din imprudență.

### Referințe bibliografice

1. Borodac A. *Curs de drept penal. Partea specială*. Vol. 1. Chișinău: Știința, 1996, 360 p.
2. Brînză S., Stati V. *Drept penal. Partea specială*. Vol. II. Chișinău: f.ed., 2011, 1324 p.
3. Decizia CSJ RM nr. 1ra-583/2012 din 24 iulie 2012 pe cauza Alexandrov E.A. [http://jurisprudenta.csj.md/search\\_hot\\_old.php?id=34485](http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_old.php?id=34485)
4. Дагель П. С. *Проблемы вины в советском уголовном праве*. В: Ученые записки Дальневосточного университета. Владивосток, 1982, вып. 21, с. 47-49.
5. Замосковцев П. В., Коробеев А. И. *Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел: Учебное пособие*. Хабаровск: Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1988, 76 p.
6. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации*. Отв. ред. А. А. Чекалин; Под ред. В. Т. Томина, В. С. Устинова, В. В. Сверчкова, 2-е изд., испр. и доп. Москва: Юрайт-Издат, 2004, 751 с.
7. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Особенная часть*. Под общ. ред. Ю.

И. Скуратова и В. М. Лебедева. Москва, 1999, 880 с.

8. Кригер Г. *Еще раз о смешанной форме вины*. В: Москва: Советская юстиция, 1967, № 3, с. 46-48.

9. Кузнецова Н. Ф. *Значение преступных последствий для уголовной ответственности*. Москва: Госюриздат, 1958, 219 с.

10. Куринов Б. А. *Автотранспортные преступления (квалификация и наказание)*. Москва: Юридическая литература, 1970, 220 с.

11. *Курс уголовного права в пяти томах*. Т. 4. Особенная часть. Борзенков Г. Н., Комиссаров В. С., 2002, 662 с.

12. Лукьянов В. В. *Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений*. Москва: Юрид. лит., 1979, 168 с.

13. Пикуров Н. И. *Квалификация дорожно-транспортных преступлений. Учебное пособие*. Волгоград: Волгоградская Академия МВД России, 2001, 56 с.

14. *Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР (1924-1986)*. Под ред. В. И. Теребилова, Москва, 1039 с.

15. *Уголовный закон. Опыт теоретического моделирования*. Москва: Институт государства и права Академии наук СССР, 1987, 278 с.