

UNIVERSITATEA „LUCIAN BLAGA” – SIBIU
FACULTATEA DE DREPT „*SIMION BARNUTIU*”

MASTERAT – ȘTIINTE PENALE
ANUL I

INFRACTIUNI PREVĂZUTE
ÎN LEGI SPECIALE

TITULAR DE DISCIPLINĂ:
PROF. UNIV. DR. BADILA MIRCEA

INFRACTIUNI PREVĂZUTE ÎN O.U.G. NR. 195/2002
PRIVIND CIRCULAȚIA PE DRUMURILE PUBLICE

(REFERAT – SESIUNEA FEBRUARIE 2008)

STUDENT: ROSTAS – COVALEV LAURENTIU TITU COTIZO ANUL I, GRUPA SIBIU
--

CUPRINS

SECȚIUNEA I – Scurte considerații introductive	3
§1. Codul penal și infracțiunile prevăzute în legi speciale	3
§2. Istoricul legislației rutiere în România	4
§3. Legislația rutieră astăzi	6
§4. Răspunderea penală în O.U.G. nr. 195/2002	7
SECȚIUNEA A II-A – Infracțiuni privind accidentele rutiere	8
§1. Cauzele accidentelor rutiere	8
§2. Infracțiuni privind factorul uman – cauză a accidentelor rutiere	9
2.1. Conducerea sub influența alcoolului sau a unor substanțe cu efect narcotic	9
2.2. Alte abateri în legătură cu accidentele rutiere	14
§3. Infracțiuni privind factorul drum – cauză a accidentelor rutiere	19
§4. Infracțiuni privind factorul vehicul – cauză a accidentului rutier	25
SECȚIUNEA A III-A – Infracțiuni privind alte condiții ale circulației pe drumurile publice	28
§1. Infracțiuni privind numărul de înmatriculare sau înregistrare	28
§2. Infracțiuni privind permisul de conducere	30
SECȚIUNEA A IV-A – Infracțiuni rutiere în convențiile europene	33
<i>Bibliografie</i>	35

SECȚIUNEA I

SCURTE CONSIDERAȚII INTRODUCATIVE

§1. Codul penal și infracțiunile prevăzute în legi speciale¹

Codul penal constituie singura lege penală din România, adică singura lege care conține *numai* dispoziții cu caracter penal, reprezentând în acest fel legea penală generală a sistemului nostru de drept. El cuprinde atât normele generale referitoare la răspunderea penală, cât și descrierea principalelor fapte incriminate și sancționate de lege.

Codul penal nu a cuprins și nu cuprinde nici acum toate dispozițiile cu caracter penal în vigoare pe teritoriul țării noastre. O asemenea soluție nu ar fi fost deloc viabilă din mai multe considerente. În primul rând, cuprinderea într-o singură lege a tuturor dispozițiilor cu caracter penal din legile speciale, foarte numeroase, ar fi dus la elaborarea unui cod penal extrem de voluminos și greu de mănuit. În al doilea rând, multe dintre dispozițiile cu caracter penal din legile speciale sunt supuse modificărilor mai dese, ceea ce ar fi presupus modificarea de fiecare dată a întregului cod. Or, modificarea frecventă a unei lucrări de o asemenea anvergură (de pildă, numerotarea textelor, așezarea lor în capitole, secțiuni etc.) ar fi fost extrem de greoaie și ar fi frânat buna cunoaștere și aplicare a legii penale. În sfârșit, un alt argument este și faptul că nu toate dispozițiile penale interesează și au incidență în realitatea obiectivă în egală măsură.

Din aceste considerente nu s-a adoptat soluția cuprinderii tuturor dispozițiilor cu caracter penal într-o singură lucrare legislativă, aceasta fiind orientarea tuturor sistemelor de drept contemporane. Totuși, Codul penal rămâne singura lege penală, celelalte legi speciale având caracter nepenal, ceea ce presupune că ele nu conțin doar dispoziții penale, ci, dimpotrivă, ca regulă conțin dispoziții nepenale, iar doar ca excepție conțin și unele reglementări cu caracter penal.

Existând prevederi legale penale atât în legea penală generală, cât și în legi speciale nepenale, se pune problema *raportului dintre aceste dispoziții cu caracter penal*.

Codul penal cuprinde o parte generală în care sunt reglementate instituții comune și generale referitoare la infracțiune, la stabilirea răspunderii penale și la aplicarea pedepselor. În această parte sunt reglementate asemenea instituții cum ar fi: aplicarea legii penale în timp și spațiu, tentativa, participația, pluralitatea de infracțiuni, cauzele care înlătură caracterul penal al faptei și multe altele. Acestea își găsesc aplicare pentru toate infracțiunile, indiferent dacă sunt prevăzute în partea specială a codului sau în alte legi speciale nepenale.

De asemenea, Codul penal cuprinde și o parte specială în care sunt reglementate principalele infracțiuni cu caracter oarecum mai general și mai statornic. Aceste dispoziții, în măsura în care sunt compatibile, se vor aplica și ele infracțiunilor prevăzute în legi speciale. Astfel de prevederi ale Codului penal sunt: infracțiunea de tăinuire, de favorizare a infractorului, de omisiune a sesizării sau înștiințării organului judiciar etc. De exemplu, tăinuirea va fi sancționată atât în ipoteza în care bunul tănuit provine din săvârșirea unei infracțiuni reglementate de Cod, cât și atunci când provine din încălcarea unei dispoziții cu caracter penal prevăzute într-o lege specială.

Se observă așadar cum Codul penal este o lege penală generală, care se aplică în toate ipotezele în care o lege specială nu dispune altfel. Acest caracter este consacrat expres de art. 362 care prevede că dispozițiile din partea generală a acestei legi penale se aplică și faptelor sancționate penal prin legi speciale, afară de cazul când legea dispune altfel. Incriminările din legile speciale sunt deci subordonate prevederilor din partea generală a Codului penal numai în măsura în care aceste legi speciale nu prevăd alte reglementări derogatorii. Aceasta înseamnă că legislația noastră permite nu numai existența unor dispoziții penale în afara unui cod penal, dar și posibilitatea ca acestea să deroge de la el.

Cele mai multe dispoziții penale din legile speciale nu cuprind decât rareori derogări de la partea generală. Derogările privesc mai ales partea specială, legile speciale prevăzând alte incriminări decât cele

¹ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 5-11.

cuprinse în Codul penal. Nu vor avea caracter penal acele dispoziţii care doar amintesc faptul că nerespectarea dispoziţiilor legii speciale, în măsura în care constituie infracţiune, se va pedepsi potrivit Codului penal, deoarece o asemenea prevedere ar fi putut să lipsească din moment ce Codul penal este lege penală cu aplicare generală ori de câte ori legea specială nu dispune altfel. Vor avea însă caracter penal acele dispoziţii din legi speciale nepenale care, după ce descrie fapta incriminată, face trimitere la limitele de pedeapsă prevăzute de Cod pentru o anumită infracţiune. Iar asta deoarece legea specială prevede un delict nou, distinct, doar că, din motive de tehnică legislativă, pentru a nu se repeta, legiuitorul face trimitere la o altă lege cu privire la un anumit aspect (care poate fi şi altul, nu doar pedeapsa).

Aşadar Codul penal şi legile speciale nepenale dar care conţin dispoziţii cu caracter penal, nu se contrazic ci se complinesc.

§2. Istoricul legislaţiei rutiere în România¹

Primele reglementări privind circulaţia rutieră au apărut în România cu două secole în urmă. La 30 martie 1968 apare *Legea pentru drumuri* în cuprinsul căreia se făcea şi o împărţire a drumurilor pe categorii şi se dădeau indicaţii cu privire la construcţia şi întreţinerea acestora. Prin lege era prevăzută reglementarea circulaţiei de către poliţie. La finele lunii februarie a anului 1886 a apărut un *Regulament asupra birjelor şi circularea lor în Focşani* precum şi un *Regulament asupra circulaţiei pe străzi şi trotuare*. La sfârşitul secolului XIX, aşa cum scria presa vremii, circulaţia publică în Bucureşti s-a intensificat mult, birje în viteză străbăteau străzile în toate direcţiile. Pentru a diminua pericolul de accidente care sporea şi el, prefectii emiteau des circulare prin care birjarii erau obligaţi să circule în oraş „în trapul cailor”, iar „sergenţii de stradă” trebuiau să oprească şi să aresteze pe orice contravenient. Aşa cum rezultă însă dintr-un articol al ziarului „Universul” din 13 iulie 1891 circularele nu se aplicau decât în cazul unor accidente grave.

Începutul secolului XX aduce cu el *Regulamentul poliţiei rulaşului şi a circulaţiei pe căile publice*, publicat în Monitorul Oficial nr. 211 din 19 decembrie 1906.

În 1904 se înfiinţează Automobilul Club Român, iar în 1908 are loc primul examen de conducere auto în urma căruia se înmâna „brevetul” de conducător auto.

Dar primul cod rutier apare în 11 octombrie 1913 – *Regulamentul pentru circulaţia autovehiculelor*. Acesta prevedea, pentru prima dată, obligaţia permisului de conducere şi condiţiile tehnice minimale pe care trebuia să le îndeplinească un autoturism cu tracţiune mecanică pentru a putea circula pe drumurile publice. Conducătorul auto era obligat ca înainte de a pleca în cursă să verifice starea tehnică a autovehiculului şi să se asigure că maşina e în stare tehnică bună. În caz de accident şoferul era obligat să se oprească şi să dea ajutor, apoi să se prezinte la cel mai apropiat oficiu de poliţie. Nerespectarea acestor dispoziţii se sancţionau potrivit legilor penale. Nu se inventase fuga de la locul accidentului şi nici sustragerea de la recoltarea probelor biologice.

Până în 1929 România s-a aflat sub imperiul a cinci legi diferite. În acel an, ca urmare a aderării ţării noastre la Convenţia internaţională pentru circulaţia autovehiculelor s-a produs o unificare legislativă, prin *Legea nr. 213 asupra circulaţiei pe drumurile publice*. Legea era structurată pe nouă capitole, dintre care unul se intitula „Infracţiuni şi pedepse”. Legea prevedea sancţiunea amenzii pentru alte abateri decât cele prevăzute în Codul penal. De asemenea se sancţiona omisiunea de ajutor, când un conducător de vehicul trece pe lângă locul unui accident şi, solicitat de către autorităţi, refuză să oprească, precum şi părăsirea locului accidentului. Legea sancţiona conducerea fără permis şi încredinţarea automobilului unei persoane fără permis. Se prevedeau şi dispoziţii privind starea tehnică, obligaţia controlului periodic şi obligaţia de a menţine automobilul în stare bună de funcţionare.

Noi reglementări au loc în anul 1931 şi 1947, legi care au păstrat în mare parte prevederile legii din 1929. Capitolul privitor la infracţiuni nu a suferit o diminuare ci, dimpotrivă, au crescut numărul

¹ O. Cojocaru, *ABC-ul circulaţiei pe drumurile publice*, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 2000, p. 5-16; E. M. Gacea, *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*, Editura Ministerului de Interne, Bucureşti, 2003, p. 9-10.

infracțiunilor incriminate. În 1949, prin *Decretul nr. 296* au fost abrogate toate actele normative anterioare, dar acest decret a preluat multe din dispozițiile de dinaintea lui, adoptând și unele noi: conducerea unui autovehicul cu număr de înmatriculare fals, conducerea în stare de ebrietate, reprezentarea autovehiculului la verificare și altele. Au urmat alte acte normative în domeniu: *Decretul nr. 143* din anul 1952 și *Decretul nr. 418* din 1958. Acesta din urmă introducea unele infracțiuni noi: baterea în fals a numărului de motor, încercarea de a înscrie în circulație un autoturism cu număr de motor bătut în fals, punerea în circulație a unui autovehicul neînscris în circulație, repararea unui autovehicul în urma unui accident fără a anunța în prealabil organele de miliție, și altele. În 1962 intră în vigoare *Decretul nr. 832* și *Instrucțiunile de aplicare* a acestui decret, aprobate prin H.C.M. nr. 1107, acte normative care păstrau toate incriminările anterioare și adăugau câteva reguli mai severe cu privire la parametrii tehnici ai autoturismului.

În sfârșit ajungem la *Decretul nr. 328* din 1966 precum și *Regulamentul de aplicare* a acestui decret, aprobat prin H.C.M. nr. 772, care a constituit, e drept, cu numeroase modificări, Codul rutier al României până la adoptarea *Ordonanței de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*.

§3. Legislația rutieră astăzi¹

Până la Ordonanța de Urgență supusă analizei în acest referat legislația rutieră era constituită din *Decretul nr. 328 din 1966 privind circulația pe drumurile publice*², act normativ care, în tot acest timp, a semnat Codul rutier al țării noastre, e drept, cu numeroase modificări și completări.

În 12 decembrie 2002 este emisă *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195 privind circulația pe drumurile publice*³, care abrogă expres decretul menționat înainte, constituind astfel noul Cod rutier al României, în vigoare de la data de 1 februarie 2003. Ordonanța este aprobată, pentru prima oară, cu modificări, prin *Legea nr. 49 din 8 martie 2006 pentru aprobarea O.U.G. nr. 195/2002*⁴, care dispune și republicarea. De atunci și până în prezent ordonanța a suferit foarte multe modificări după cum urmează:

- O.U.G. nr. 50 din 15 iunie 2004 pentru modificarea și completarea unor acte normative în vederea stabilirii cadrului organizatoric și funcțional corespunzător desfășurării activităților de eliberare și evidență a cărților de identitate, actelor de stare civilă, pașapoartelor simple, permiselor de conducere și certificatelor de înmatriculare a vehiculelor⁵, care abrogă art. 13 alin. 3 și art. 29;
- Legea nr. 520 din 23 noiembrie 2004 pentru aprobarea O.U.G. nr. 50 din 15 iunie 2004⁶, aprobă respectiva ordonanță cu unele modificări și completări;
- O.U.G. nr. 63 din 6 septembrie 2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002⁷, aduce numeroase modificări, completări și abrogări ordonanței pe care o modifică⁸;

¹ Site-ul Camerei Deputaților, pagina legislativă (www.cdep.ro/legis).

² Publicat în Buletinul Oficial nr. 28 din 31 mai 1966, republicat în Buletinul Oficial nr. 46-47 din 15 mai 1970.

³ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 958 din 28 decembrie 2002, și republicată în temeiul Legii nr. 49/2006, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006.

⁴ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 246 din 20 martie 2006.

⁵ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 595 din 1 iunie 2004.

⁶ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1153 din 7 decembrie 2004.

⁷ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 792 din 20 septembrie 2006.

⁸ De la 1 decembrie 2006, modifică art. 6 pct. 15, art. 11, art. 13 alin. (4), art. 15 alin. (1), art. 17, art. 21, art. 22, art. 23 alin. (4), art. 24 alin. (2), art. 28, art. 32 alin. (2) lit. b), art. 40 alin. (3), art. 66 alin. (2), art. 79 alin. (2), art. 81 alin. (1), art. 82 alin. (1)-(3) și (6), art. 83 alin. (1), art. 88 alin. (1) și (5), art. 96 alin. (2) lit. e), art. 97 alin. (4), art. 116 alin. (1) partea introductivă și alin. (3) lit. a), art. 125 lit. c), art. 136 lit. b) și d); introduce pct. 13¹ la art. 6, alin. (1¹) la art. 15, alin. (3¹)-(3⁵) la art. 23, alin. (2¹)-(2⁵) la art. 79, art. 80¹, alin. (3) la art. 81, alin. (3) la art. 93, pct. 38 la art. 102 alin. (1), pct. 29 la art. 105, lit. q) la art. 122; abrogă art. 27 alin. (3), art. 79 alin. (3), art. 114 alin. (1) lit. c), art. 136 lit. e); la art. 91 și art. 102 alin. (1) pct. 7, normele de trimitere la art. 22 alin. (5) se consideră făcute la art. 22 alin. (6); prorogă termenul de intrare în vigoare până la 1 decembrie 2006.

- Legea nr. 6 din 9 ianuarie 2007 pentru aprobarea O.U.G. nr. 63/2006¹, modifică și ea, completează și abrogă dispoziții ale ordonanței pe care o aprobă²;
- D.C.C. nr. 347 din 3 aprilie 2007 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 118 alin. (1), (2) și (5) din O.U.G. nr. 195/2002³, găsește ca neconstituționale aceste dispoziții și suspendă aplicarea lor pentru 45 de zile, după care operează prevederile art. 147 din Constituție;
- O.U.G. nr. 69 din 28 iunie 2007 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002⁴, aduce numeroase modificări, completări și abrogări ordonanței pe care o modifică, precum și introduce unele dispoziții noi⁵, care vor schimba numerotarea articolelor din forma inițială a O.U.G. nr. 195/2002. De exemplu, dacă până acum Capitolul VI „Infrațiuni și pedepse” cuprindea art. 76-86, după ordonanța de față, același capitol cuprinde art. 84-94. Însă O.U.G. 69/2007 este actul normativ care dă ultima variantă a Codului rutier, în vigoare la data de astăzi;
- D.C.C. nr. 661 din 4 iulie 2007 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 96, art. 97 și art. 102 alin. 3 lit. e din O.U.G. nr. 195/2002⁶, găsește ca fiind neconstituționale dispozițiile art. 96 alin. 6 lit. d.

Ar mai trebui amintită aici Hotărârea de Guvern nr. 1391 din 4 octombrie 2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice⁷, care înlocuiește și anexa la această ordonanță.

Toate aceste modificări demonstrează interesul crescut pentru domeniul circulației pe drumurile publice, dar și neconținutele schimbări ce au loc în cadrul acestuia.

§4. Răspunderea penală în O.U.G. nr. 195/2002

Răspunderea penală, alături de infracțiune și pedeapsă reprezintă unul dintre cei trei piloni ai dreptului penal în general, și, deci, ai oricărei dispoziții cu caracter penal. Răspunderea penală este o formă a răspunderii juridice, fiind o consecință a nesocotirii normei juridice penale. De ea depinde însăși realizarea ordinii de drept în general, și a ordinii de drept penal în special.

Pentru a exista răspundere penală trebuie să existe o infracțiune. Infracțiunea ca unic temei al răspunderii penale este unul din principiile fundamentale ale acesteia, consacrat expres de art. 17 alin. 2 C. pen., și presupune săvârșirea unei infracțiuni (a laturii sale obiective), cu vinovăția cerută de lege și care prezintă pericolul social concret al unei infracțiuni. Dar pentru a exista infracțiune, aceasta trebuie să

¹ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 30 din 17 ianuarie 2007.

² Modifică art. 6 pct.15, art.6 pct.34, art.11, art.15 alin.(1), art.15 alin.(1¹), art.21, art.22 alin.(3) lit. b), art.22 alin.(4), (5) și (6), (6), art.23 alin.(3¹), (3²), (3⁴) și (3⁵), art.32 alin.(2) lit. b), art.39, art.40, art.79, art.80¹, art.81 alin.(1), art.81 alin.(3), art.88 alin.(1), art.97 alin.(4), art.100 alin.(3) lit. g), art.102 alin.(1) pct.38, art.105 pct.29, art.111 alin.(5), art.136 lit. b); introduce pct.16¹-16³ la art.6, pct.35¹ la art.6; abrogă art. 6 pct. 13¹, art. 93 alin.(3), art.102 alin.(1) pct.7 și 18.

³ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 9 mai 2007.

⁴ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 443 din 29 iunie 2007.

⁵ Modifică art. 5 alin. (4), art. 6 pct. 19 și 20, art. 8, art. 11 alin. (4) și (10), art. 13 alin. (2), art. 18, art. 24 alin. (1), (4), (5) și (6), art. 28, art. 32 alin. (2) lit. c), art. 50 alin. (1), art. 52 alin. (1) și (2), art. 57 alin. (1) și (2), art. 61 alin. (1) și (2), art. 64, art. 66 alin. (2), art. 71 alin. (1) și (2), art. 76 alin. (1), art. 79, art. 80, art. 80¹, art. 81 alin. (2) și (3), art. 82 alin. (5), art. 83, art. 91, art. 93 alin. (2), art. 96 alin. (4), art. 97 alin. (1) partea introductivă, alin. (2), (3) și (6), art. 99 alin. (1) pct. 8 și 9, art. 100 alin. (1) pct. 4, art. 100 alin. (3) lit. g), art. 103 alin. (6), art. 104, art. 106, art. 108 alin. (1) lit. a) pct. 8 și 9, art. 108 alin. (1) lit. c) pct. 2, art. 108 alin. (1) lit. d) pct. 4, art. 109 alin. (8), art. 111 alin. (3), (4), (5) și (6), art. 118, art. 120 alin. (1) și (2); introduce art. 23¹, art. 80², lit. d) la art. 97 alin. (1), pct. 18 la art. 101 alin. (1), lit. c) la art. 103 alin. (1), alin. (1¹) la art. 103, pct. 7 și 8 la art. 108 alin. (1) lit. b), alin. (1¹) și (1²) la art. 113, lit. f) la art. 114 alin. (1); abrogă art. 6 pct. 13, art. 27, art. 75 lit. d), art. 82 alin. (3), art. 95 alin. (3), art. 96 alin. (2) lit. f), art. 101 alin. (1) pct. 2, art. 102 alin. (1) pct. 2, 13 și 30 și alin. (3) lit. d), art. 113 alin. (1) lit. b) și d), art. 121 alin. (1).

⁶ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 525 din 2 august 2007.

⁷ Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 876 din 26 octombrie 2006.

fie prevăzută de legea penală ori de o dispoziție cu caracter penal. Este un alt principiu fundamental care ocârmuiește dreptul penal, principiul legalității răspunderii penale (*nullum crimen sine lege*).¹

Din aceste considerente O.U.G. nr. 195/2002 dispune în art. 84 că nerespectarea dispozițiilor privind circulația pe drumurile publice, care întrunește elementele constitutive ale unei infracțiuni, atrage răspunderea penală și se sancționează potrivit prezentei ordonanțe de urgență. Dispoziția se pune de acord cu principiile răspunderii penale arătate mai înainte. Astfel, se respectă principiul legalității, arătând că trebuie să se încalce o dispoziție privind circulația pe drumurile publice, deci prevăzută de ordonanță, dar și principiul infracțiunii ca unic temei al răspunderii penale, căci fapta trebuie să întrunească elementele constitutive ale unei infracțiuni (fără îndoială atât în ceea ce privește latura obiectivă, cât și latura subiectivă).

S-ar putea pune problema dacă o astfel de prevedere era necesară, din moment ce răspunderea penală care întrunește toate condițiile principiilor menționate mai înainte, este o instituție de drept penal cu caracter general, deci cu aplicabilitate ori de câte ori există infracțiune, fie în baza Codului penal, fie în baza unei legi speciale nepenale. Soluția pare întemeiată, întrucât art. 84 atenționează că infracțiunile din acest act normativ se sancționează cu pedepsele prevăzute de el. Or, pedepsele ordonanței nu mai au caracter general.

SECȚIUNEA A II-A

INFRAȚIUNI PRIVIND ACCIDENTELE RUTIERE

§1. Cauzele accidentelor rutiere²

Infracțiunile rutiere cele mai des întâlnite sunt cele care privesc într-o anumită măsură accidentele rutiere. Nu atât numeric ele reprezintă un mare pericol, cât mai ales datorită consecințelor dezastruoase pe care le produc. Accidentele de circulație figurează printre primele trei cauze de deces, după bolile cardiovasculare și cancer, afectând în principal grupele tinere ale populației. De asemenea ele provoacă peste 80% dintre accidentele care au ca rezultat invaliditatea. După studiile O.M.S. rezultă că șansele de a muri prin accidente de circulație sunt, pentru grupa activă de populație, de 3 ori mai mari decât prin alte boli, că din totalul accidentelor, cele de circulație ocupă 50%, iar în cadrul grupei de 20-30 de ani ele reprezintă 2/3 din totalul accidentelor mortale și 1/3 din cauzele mortalității generale.

În analiza cauzelor accidentelor de trafic rutier, cei mai importanți factori sunt vehiculul, drumul și omul. *Autovehiculul* reprezintă o cauză de accident rutier datorită defecțiunilor tehnice pe care le poate avea. Deși accidentele datorate deficiențelor tehnice nu au o pondere ridicată, ele sunt considerate grave datorită consecințelor tragice pe care, mai întotdeauna, le produc. *Drumul* constituie o cauză de accidente prin copacii sau alte obstacole de pe marginea șoselelor, deoarece, atunci când autovehiculul părăsește drumul, accidentul se produce prin impactul cu acel obstacol, prin iluminarea și semnalizarea necorespunzătoare, prin pavajul care trebuie făcut în așa fel încât să împiedice derapajul, prin terasamentul fragmentat etc.

Dar cel mai responsabil este *factorul uman*, vinovat de producerea a cca. 90% din accidentele rutiere. Cauzele frecvente ale accidentelor care privesc factorul uman sunt: viteza, fiind cauza cu ponderea cea mai ridicată, neatenția, oboseala – este invocată în 10-20% din accidentele grave, conducerea sub influența alcoolului, depășirile neregulate, nerespectarea semaforului, neacordarea priorității la trecerile de pietoni, nesemnalizarea la schimbarea direcției de mers, traversarea drumului public prin locuri nepermise sau/și fără asigurarea la traversare etc.

¹ C. Mitrache, C. Mitrache, *Drept penal român. Partea generală*, ediția a V-a, Editura Universul Juridic, București, 2006, p. 333-335.

² E. M. Gacea, *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*, Editura Ministerului de Interne, București, 2003, p. 7-16.

Accidentele produc adevărate tragedii în cadrul relațiilor sociale, de aici necesitatea de a lupta împotriva lor. Această „luptă” se asigură prin măsuri de prevenire și combatere a accidentelor rutiere, iar atunci când acestea nu au putut fi evitate, prin înlăturarea sau reducerea maximă a efectelor pe care le-au generat. Unul din mijloacele de prevenire, poate cel mai eficient și mai la îndemână, este și incriminarea pe cale legislativă a conduitelor care pun în pericol relațiile sociale privind siguranța circulației pe drumurile publice.

§2. Infracțiuni privind factorul uman – cauză a accidentelor rutiere

2.1. Conducerea sub influența alcoolului sau a unor substanțe cu efect narcotic. În această categorie Codul rutier prevede mai multe fapte posibile care constituie infracțiune.

A. Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul sau tramvai de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge (art. 87 alin. 1) **ori aflată sub influența unor substanțe ori produse stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora** (art. 87 alin. 2).

Obiectul juridic. Se poate identifica în cazul tuturor infracțiunilor care privesc accidentele rutiere un obiect juridic principal (special), ce constă în relațiile sociale care ocrotesc siguranța circulației pe drumurile publice. Unele infracțiuni au și un obiect juridic secundar.

Obiectul material. De regulă infracțiunea nu are obiect material, deoarece potențiala victimă suportă efectul negativ direct al unei alte acțiuni ca rezultat al conducerii sub influența alcoolului sau substanțelor cu efect narcotic, respectiv uciderea din culpă, vătămarea corporală etc. De altfel, în general, infracțiunile Codului rutier nu sunt infracțiuni de rezultat. S-ar putea pune problema dacă poate fi considerat obiect material corpul conducătorului auto, având în vedere că el suportă efectele alcoolului sau celorlalte substanțe.

Subiectul activ este conducătorul auto de autovehicul sau tramvai (subiect calificat). Acesta poate fi orice persoană care conduce un autovehicul sau tramvai, indiferent dacă avea acest drept, deci avea permis de conducere sau nu, dar în acest caz va intra în concurs cu infracțiunea de conducere fără permis (art. 86 alin. 1 C. rutier) ori dacă era împuternicit să conducă un tramvai sau nu primise o astfel de autorizație, ori dacă era profesionist sau nu.¹ O asemenea interpretare decurge din exprimarea generală a textului legal – "conducerea", care nu face referire la conducători, iar *ubi lex non distinguit nec nos distinguere debemus*.

Subiect pasiv este statul, ale cărui reguli sunt încălcate.

Latura obiectivă. *Elementul material* al infracțiunii tipice se realizează prin activitatea de conducere, pe drumurile publice, a unui autovehicul sau tramvai (deci nu și a unui vehicul fără tracțiune mecanică sau cu tracțiune animală) de către o persoană având o îmbibație alcoolică în sânge de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge. Așadar nu se cere ca persoana să se afle și în stare de ebrietate. Starea de ebrietate nu se confundă cu îmbibația alcoolică din sânge; în timp ce îmbibația alcoolică este o valoare numerică obiectivă, aceeași la fiecare individ, starea de ebrietate (cu toate caracteristicile ei ca: vertij, diminuarea atenției și a capacității de reacție, diminuarea rațiunii, exacerbarea unor trăiri afective etc.) este subiectivă, diferită de la un individ la altul, așa încât la unele persoane poate apărea sub limita legală a îmbibației alcoolice în sânge, în timp ce la altele apare mult peste această limită.²

În doctrină este controversată problema dacă în caz de producere a unui accident în condițiile prezentei dispoziții, în urma căruia are loc moartea victimei, va exista o singură infracțiune *complexă* de ucidere din culpă (conform art. 178 alin. 3 C. pen.), ori un concurs între infracțiunea *simplică* de ucidere din

¹ A se vedea și **O. Loghin, T. Toader**, *Drept penal român. Partea specială*, ediția a IV-a, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 2001, p. 120.

² **O. Loghin, T. Toader**, *op. cit.*, p. 120; **E. M. Gacea**, *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*, Editura Ministerului de Interne, București, 2003, p. 38-44.

culpă (art. 178 alin. 3 C. pen.) și infracțiunea prevăzută în art. 87 alin. 1 C. rutier, existând argumente de ambele părți. În general, practica judiciară adoptă prima ipoteză.¹

Elementul material al laturii obiective este realizat și atunci când conducătorul se află sub influența unor substanțe stupefiante sau medicamente similare acestora. Deși noțiunea de "stupefiant" ar putea duce la concluzia că este necesară starea de ebrietate, totuși legea nu distinge nimic în acest sens. Substanțele stupefiante și medicamentele similare lor vor fi stabilite prin ordin al Ministrului Sănătății Publice (art. 87 alin. 3).

Consumarea infracțiunii are loc în momentul în care persoana a condus, a deplasat vehiculul pe un drum public într-o asemenea stare, indiferent de distanța parcursă (chiar și câțiva metri). După realizarea acțiunii specifice elementului material al laturii obiective a acestei infracțiuni pe o durată suficientă pentru existența infracțiunii (deplasarea vehiculului pe un drum public cel puțin câțiva metri) – momentul consumării ei, acțiunea se poate prelungii în chip natural și după momentul consumării, fără a mai fi necesară o asemenea prelungire pentru reținerea săvârșirii delictului, prelungire care continuă până la intervenția unei forțe contrare ce îi pune capăt, forță ce poate fi voința făptuitorului însuși, intervenția organului de poliție rutieră sau intervenția unei alte persoane. Momentul acestei intervenții este momentul la care infracțiunea se epuizează, astfel că infracțiunea prevăzută la art. 87 alin. 1 și 2 este o *infracțiune continuă*.²

Urmarea imediată a săvârșirii aceste infracțiuni constă în crearea unei stări de pericol pe drumurile publice și, astfel, violarea relațiilor sociale care ocrotesc siguranța circulației pe drumurile publice.

Legătura de cauzalitate nu este necesară întrucât nu ne aflăm în situația unei infracțiuni de rezultat, ci a unei infracțiuni de pericol (formale).³

Latura subiectivă. Faptele se sancționează numai dacă infracțiunea este săvârșită cu intenție. Deși legea nu menționează expres această concluzie, ea se deduce din alte dispoziții penale generale: intenția este regula iar culpa este excepția care trebuie prevăzută expres de lege, cauzele care înlătură caracterul penal al faptei (de exemplu, beția provocată prin constrângere) și altele.

Există intenție atunci când șoferul, având reprezentarea faptului că se află la volan sub influența alcoolului sau a unor substanțe cu efect narcotic, continuă totuși să conducă. Nu are importanță modul în care șoferul a ajuns într-o asemenea stare (voluntar, prin constrângere, din greșeală etc.), fiind suficient să-și fi dat seama că se află într-o stare incriminată de lege. De asemenea nu are importanță că nu s-a produs nici un accident, că victima are o constituție robustă, rezistentă la consumul de alcool sau substanțe cu efect narcotic și, fiind conștient de asta, nu renunță la condus, considerând că nu există riscul unor pericole etc.⁴

Pedeapsa pentru infracțiunea tipică este închisoarea de la 1 la 5 ani.

Forme agravate. Infracțiunea cunoaște și o formă agravată, și anume când persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute înainte efectuează transport public de persoane, transport de substanțe sau produse periculoase ori se află în procesul de instruire practică a unei persoane pentru obținerea permisului de conducere sau în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere (art. 87 alin. 4). Fapta se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

B. Fapta conducătorului de vehicul sau a instructorului auto, aflat în procesul de instruire, ori a examinatorului autorității competente, aflat în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, de a consuma alcool, produse ori substanțe stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora, după producerea unui accident de circulație care a avut ca rezultatuciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane,

¹ O. Loghin, T. Toader, *op. cit.*, p. 120-121; A se vedea și Tribunalul Suprem, decizia de îndrumare nr. 2/1975 în Culegerea de Decizii pe anul 1975, p.50; Curtea Supremă de Justiție, secția penală, decizia nr. 3169/2002, în Dreptul, nr. 4/2004, p. 251-253.

² A se vedea și C. Mitrache, C. Mitrache, *Drept penal român. Partea generală*, ediția a V-a, Editura Universul Juridic, București, 2006, p. 254.

³ C. Mitrache, C. Mitrache, *op. cit.*, p. 131.

⁴ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 86.

până la recoltarea probelor biologice ori până la testarea cu un mijloc tehnic omologat și verificat metrologic sau până la stabilirea cu un mijloc tehnic certificat a prezenței acestora în aerul expirat (art. 90 alin. 1).

Obiectul juridic îl reprezintă relațiile sociale care privesc înlăptuirea justiției. Într-adevăr, conducătorii auto care au încălcat interdicția consumului de alcool și substanțe cu efect narcotic, sunt tentați să le consume și între comiterea unui accident și efectuarea cercetărilor de către organele abilitate, pentru a invoca numai acest consum, ascunzând astfel consumul anterior accidentului, consum ce ar constitui o agravantă la infracțiunea de ucidere din culpă (art. 178 C. pen.) sau vătămare corporală din culpă (art. 184 C. pen.), respectiv agravanta de la art. 178 alin. 3 și cea de la art. 184 alin. 3 Cod penal.

Infrațiunea nu are obiect material.

Subiectul activ este "conducătorul de vehicul" (subiect calificat, deoarece, spre exemplu, ceilalți pasageri ai vehiculului pot realiza un astfel de consum), care poate fi orice persoană. Enumerarea unor categorii speciale de autori ai infracțiunii are rolul de a cuprinde toate cazurile de făptuitori posibile. Astfel, deși răspunderea penală a instructorului aflat în procesul de instruire, și a examinatorului aflat în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, este diminuată, totuși, în ipoteza art 90 alin 1, ei au obligația de a respecta dispozițiile care îi prevăd în mod expres, nerespectarea acestora constituind infracțiune.

Subiectul pasiv este statul român, ale cărui reguli au fost neglijate.

Latura obiectivă. *Elementul material* al laturii obiective este dat de consumul de alcool sau substanțe cu efect narcotic după producerea unui accident și înainte de recoltării de probe biologice sau testării aerului expirat cu ajutorul unor mijloace tehnice. Așadar există o condiție cu privire la momentul săvârșirii infracțiunii, condiția intervalului de timp arătat înainte. Consumul acestor substanțe înainte de producerea accidentului constituie și el infracțiune, dar în baza unei norme incriminatoare distincte, respectiv art. 87 alin 1 și 2. De aceea consumul substanțelor interzise de prezenta lege înainte de producerea accidentului și în intervalul amintit mai sus va constitui un concurs de infracțiuni, întrucât faptele sunt distincte prin deosebirea relațiilor sociale vătămăte. Dar deosebirile sunt date nu numai de obiectul juridic al celor două infracțiuni, ci și de condițiile strict necesare pentru existența infracțiunii prevăzute de art. 90 alin. 1. Dacă în primul caz consumul este sancționat în orice moment, în al doilea se cere îndeplinirea condițiilor privind timpul și caracteristicile accidentului.

Pentru existența infracțiunii este necesar ca accidentul să fi provocat victime, fie prin ucidere, fie prin vătămare corporală sau a sănătății. Deci consumul de alcool sau substanțe cu efect narcotic înainte de stabilirea gradului de alcoolemie sau intoxicare cu astfel de substanțe, dar după producerea unui accident care nu a provocat decât prejudicii materiale nu va fi considerat infracțiune, putând fi considerat eventual contravenție.

Consumarea infracțiunii se produce la momentul ingerării de alcool sau substanțe cu efect narcotic, indiferent de cantitate, în intervalul de timp arătat.

Urmarea imediată constă în vătămarea relațiilor sociale care privesc înlăptuirea justiției.

Infrațiunea nu pretinde o *legătură de cauzalitate*, fiind o infracțiune formală.

Latura subiectivă presupune intenția directă sau indirectă. În ceea ce privește scopul săvârșirii infracțiunii, deși el constă de cele mai multe ori în voința de a ascunde consumul anterior accidentului, infracțiunea nu este calificată prin scop, deci, și în ipoteza absenței sale, fapta rămâne pedepsibilă.

Infrațiunea se pedepsește cu închisoarea de la 1 la 5 ani. Totuși art. 90 alin. 2 prevede și o cauză care înlătură caracterul penal al faptei, și anume consumul de medicamente cu efecte similare produselor sau substanțelor stupefiante (deci nu și alcoolul), după producerea accidentului de circulație și până la sosirea poliției la fața locului, dar numai cu îndeplinirea a două condiții: a) dacă acestea sunt administrate de personal medical autorizat; și b) în cazul în care acestea sunt impuse de starea de sănătate sau de vătămarea corporală a conducătorului auto.

C. Refuzul, împotrivirea ori sustragerea conducătorului unui autovehicul sau al unui tramvai ori a instructorului auto, aflat în procesul de instruire, sau a examinatorului autorității competente, aflat în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, de a

se supune recoltării probelor biologice sau testării aerului expirat, în vederea stabilirii alcoolemiei ori a prezenței de produse sau substanțe stupefiante ori a medicamentelor cu efecte similare acestora (art. 87 alin. 5).

Obiectul juridic constă în relațiile sociale privind înfăptuirea justiției. Scopul stabilirii gradului de alcoolemie sau de intoxicare cu substanțe cu efect narcotic este acela al stabilirii exacte a gradului de vinovăție pentru o corectă individualizare judiciară a pedepsei. Or, evitarea sub orice formă a stabilirii gradului de vinovăție împiedică buna înfăptuire a justiției.

Mențiunile făcute la infracțiunea anterioară cu privire la obiectul material și subiectul activ rămân valabile și aici.

Subiectul pasiv este statul. Uneori subiect pasiv poate fi și organul (de poliție sau medical) constatat, atunci când împotrivirea se face prin acte de violență îndreptate în contra sa.

Latura obiectivă. Reglementarea celor două infracțiuni anterioare ar fi fost inutilă, fără posibilitate de a produce efecte juridice, dacă nu s-ar putea constata, prin recoltare de probe biologice sau prin folosirea unor mijloace tehnice, gradul de alcoolemie sau de intoxicare cu substanțe având un efect stupefiant. De aceea legiuitorul a prevăzut obligația conducătorilor de vehicule de a se supune testelor biologice sau cu mijloace tehnice¹, anticipând și eventuala rea-credință a unora dintre ei. Astfel, pentru o bună înfăptuire a justiției, el a incriminat în mod expres evitarea acestor teste.

Elementul material al infracțiunii se poate realiza prin trei modalități alternative: refuzul, împotrivirea sau sustragerea. *Refuzul* presupune neacceptarea, respingerea propunerii de a efectua testul. Așadar în modalitatea refuzului se află de față și organul constatat care face propunerea. *Împotrivirea* constă în opunerea de rezistență, fizică sau verbală, la insistențele organului constatat de a efectua testul, insistențe care pot fi, însă, doar verbale. *Sustragerea* presupune folosirea unor mijloace mai subtile, insidioase, eschivări pe diferite motive mai mult sau mai puțin întemeiate.

Folosirea uneia sau mai multor modalități împreună nu va constitui concurs de infracțiuni. În schimb, infracțiunea de evitare a testelor biologice sau cu mijloace tehnice poate veni în concurs cu oricare din celelalte două infracțiuni arătate mai înainte.

Consumarea infracțiunii se produce imediat ce are loc refuzul, împotrivirea sau actul de sustragere, dar după existența unei solicitări din partea organului competent de a efectua testările cerute de lege.

Urmarea imediată și *legătura de cauzalitate* suportă aceleași discuții ca și până acum. Ar mai fi de spus că, în modalitatea împotrivirii urmarea imediată poate fi vătămarea fizică sau morală (calomnie sau insultă) a agentului constatat. Vătămarea fizică nu va putea întruni însă nici măcar conținutul infracțiunii de loviri sau alte violențe (art. 180 C. pen.) deoarece art. 87 alin. 5 din C. rutier nu menționează nimic în acest sens, așa cum o face, de exemplu, art. 239 C. pen., reglementând infracțiunea de ultraj.

Latura subiectivă se realizează cu intenție. Intenția constă în prevederea obligației de a efectua testul și a caracterului ilicit al refuzului. Eroarea de drept nu va putea fi invocată sub nici o formă, având în vedere solicitarea de a efectua testul din partea organului de poliție care prezintă credibilitate sub aspectul cunoașterii legii.

Pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani. Așadar legea privește fapta cu mai multă severitate, datorită intenției conducătorului de a ascunde o conduită incriminată penal, chiar și atunci când ea a fost descoperită.

2.2. Alte abateri în legătură cu accidentele rutiere, care privesc de asemenea factorul uman, fără a presupune însă consumul de alcool sau alte substanțe cu efect narcotic.

A. Părăsirea locului accidentului de către conducătorul vehiculului sau de către instructorul auto, aflat în procesul de instruire, sau de examinatorul autorității competente, aflat în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, implicat într-

¹ Art. 38 și art. 88 din O.U.G. nr. 195/2002, precum și art. 185-187 și 193 din Hotărârea de Guvern nr. 1391 pentru adoptarea Regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002, Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 876/2006.

un accident de circulație în urma căruia a rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane ori dacă accidentul s-a produs ca urmare a unei infracțiuni, fără încuviințarea poliției care efectuează cercetarea locului faptei (art. 89 alin. 1).

Obiectul juridic special (principal) îl reprezintă relațiile sociale privind înfăptuirea justiției, care este îngreunată într-un astfel de caz prin imposibilitatea cunoașterii unor date necesare la soluționarea speței, cum ar fi: identitatea autorului accidentului, atât pentru a-l putea trage la răspundere penală, cât și pentru al trage la răspundere civilă (repararea prejudiciului); dacă a consumat sau nu băuturi alcoolice sau substanțe cu efect narcotic, și în ce cantitate, aspect ce trebuie cunoscut pentru a-i stabili gradul de vinovăție; alte urme ale infracțiunii etc. Obiectul juridic secundar îl reprezintă relațiile sociale care ocrotesc viața, integritatea corporală și sănătatea victimelor accidentului prin obligația autorului infracțiunii de a le acorda primul ajutor (medical).

Obiectul material. Infracțiunea nu are obiect material. Atunci când victimele suportă o vătămare corporală, a sănătății sau decesul prin neacordarea primului ajutor (medical), corpul acestora devine obiect material.

Subiect activ este conducătorul auto (subiect calificat deoarece, spre exemplu, ceilalți pasageri ai vehiculului pot părăsi locul accidentului, urmând să răspundă, eventual, numai pentru infracțiunea de lăsare fără ajutor a victimelor – art. 315 și 316 C. pen.), care poate fi orice persoană. Mențiunile anterioare cu privire la instructor și examinator rămân și aici valabile.

Subiect pasiv principal este statul, ale cărui reguli au fost încălcate. Reglementarea legală are, nu doar scopul protejării victimelor (prin acordarea primului ajutor, prin posibilitatea reparării prejudiciului), ci și înfăptuirea justiției, tragerea la răspundere penală a infractorului, al cărei unic titular este. Or, părăsirea locului accidentului îl împiedică să își exercite aceste atribuții. Subiect pasiv secundar sunt victimele care suportă consecințele săvârșirii acestei infracțiuni, prin neacordarea primului ajutor (medical).

Latura obiectivă, sub aspectul *elementului material*, se realizează prin acțiunea de a părăsi (a pleca de la, a se îndepărta de) locul accidentului fără încuviințarea poliției. Scopul obligației de a rămâne la locul accidentului este, pe de o parte, acela de a păstra urmele în baza cărora urmează să se stabilească răspunderea tuturor celor implicați în accident. Prin îndepărtarea de la locul accidentului se pot distruge dovezi în mod involuntar, dar cel mai adesea voluntar. Un alt impediment este imposibilitatea de a mai stabili gradul de alcoolemie sau intoxicare cu substanțe având efect narcotic. Pe de altă parte scopul obligației este acela de a acorda ajutor victimelor rezultate în urma accidentului.¹ Autorul nu va putea fi însă pedepsit și pentru infracțiunea de lăsare fără ajutor (art. 315 și 316 C. pen.), aflată în concurs cu infracțiunea ordonanței de față, deoarece lăsarea fără ajutor presupune ca autorul său să fi "găsit" persoana aflată în nevoie, or conducătorul auto care părăsește locul accidentului nu găsește victima, ci o produce. Prin urmare el va răspunde conform art. 89 alin. 1 din O.U.G. 195/2002, pentru infracțiunea de lăsare fără ajutor nefiind îndeplinit unul din elementele sale materiale.

Obligația de a nu părăsi locul faptei există numai cu îndeplinirea anumitor criterii ale accidentului. În acest sens accidentul trebuie să fie unul grav, care să fi produs uciderea ori vătămarea corporală sau a sănătății uneia sau mai multor persoane. De asemenea obligația subzistă și când accidentul este consecința comiterii unei alte infracțiuni, indiferent de natura acesteia ori de faptul că este prevăzută într-o normă specială sau generală.

Consumarea infracțiunii are loc la momentul părăsirii locului accidentului, părăsire constatată de organul de poliție sosit la locul faptei și care nu-l găsește acolo pe autor. Infracțiunea se produce și atunci când, după acțiunea de părăsire, de îndepărtare de locul accidentului autorul este urmărit (de martori, de poliție etc.) și readus în acel loc. Încercarea nereușită de a părăsi locul accidentului (de exemplu, autorul nu a reușit să se îndepărteze deoarece martorii au fost mai vigilenți și i-au blocat calea) va constitui doar tentativă la această infracțiune, dar nepedepsită de art. 89 al ordonanței.

¹ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 87.

Urmarea imediată constă în lezarea celor două categorii de relaţii sociale ocrotite prin această dispoziţie cu caracter penal şi provocarea de victime prin neacordarea de ajutor.

Infracţiunea nu cere *raport de cauzalitate*, nefiind o infracţiune de rezultat. Uneori el poate exista, în situaţia în care victima suportă o consecinţă a neacordării primului ajutor.

Latura subiectivă se realizează cu intenţie directă sau indirectă. Autorul trebuie să-şi reprezinte că părăseşte locul accidentului, deşi avea obligaţia legală să rămână, şi urmăreşte această finalitate sau o acceptă.¹

Pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani. Ordonanţa prevede şi patru cauze speciale care înlătură caracterul penal al faptei, astfel:

a) încuviinţarea părăsirii locului de către poliţia care efectuează cercetarea locului accidentului. Deşi această cauză nu este prevăzută în mod expres, ea se deduce din interpretarea *per a contrario* a dispoziţiilor art. 89 alin. 1, care prevăd că fapta constituie infracţiune dacă părăsirea locului accidentului se face "fără încuviinţarea poliţiei";

b) transportarea victimelor rănite la cea mai apropiată unitate sanitară, cu îndeplinirea următoarelor condiţii: nu există alte mijloace de transport disponibile, la unitatea sanitară declară datele sale de identitate şi numărul de înmatriculare sau înregistrare a autoturismului, apoi se întoarce de îndată la locul accidentului (art. 89 alin. 3);

c) fapta săvârşită de conducătorul unui autovehicul cu regim de circulaţie prioritară (salvare, pompieri, poliţie etc.) dacă acesta anunţă de îndată poliţia şi după terminarea misiunii se prezintă la sediul unităţii de poliţie pe a cărei rază de competenţă s-a produs accidentul, în vederea întocmirii documentelor de constatare (alin. 4);

d) părăsirea locului accidentului, dacă victima părăseşte locul faptei, iar conducătorul de vehicul anunţă imediat evenimentul la cea mai apropiată unitate de poliţie (alin. 5).

B. Fapta oricărei persoane de a modifica starea locului sau de a şterge urmele accidentului de circulaţie din care a rezultat uciderea sau vătămarea integrităţii corporale ori a sănătăţii uneia sau mai multor persoane, fără acordul echipei de cercetare la faţa locului (art. 89 alin. 2).

Obiectul juridic este reprezentat de relaţiile sociale privind înfăptuirea justiţiei, fapta interesând chiar distrugerea probelor, baza oricărei cauze penale.

Obiectul material îl constituie locul a cărui stare a fost modificată sau urmele accidentului, atunci când ele au consistenţă materială (de exemplu, spălarea pneurilor, spălarea urmelor de pe carosabil, îndepărtarea cadavrului victimei, care astfel devine obiect material etc.).

Subiect activ poate fi "oricare persoană", aşadar nu doar conducătorul auto care a provocat accidentul de circulaţie, de exemplu un martor ocular al accidentului. Deci subiectul activ nu mai este unul calificat.

Subiect pasiv este statul. În mod excepţional subiect pasiv poate fi victima care a suferit o vătămare corporală, atunci când autorul infracţiunii modifică sau şterge urme cu privire la ea (de exemplu, schimbarea poziţiei victimei, înlăturarea unor obiecte sau alte urme personale ale infractorului de pe corpul victimei etc.), cu condiţia ca aceste modificări ale urmelor să provoace victimei un prejudiciu fizic sau moral, altfel corpul victimei este doar obiect material. Pe de altă parte, ştergerea sau modificarea urmelor accidentului de pe corpul unei victime decedate nu o transformă pe aceasta în subiect pasiv, corpul acesteia devenind doar obiect material.

Latura obiectivă. *Elementul material* al infracţiunii se realizează prin acţiunile de modificare a stării locului şi ştergere a urmelor accidentului. Modificarea nu presupune distrugerea, dispariţia, pierderea urmelor, ci doar o denaturare, falsificarea a realităţii şi a adevărului în interesul autorului infracţiunii. Modalităţile pot fi foarte variate: schimbarea poziţiei cadavrelor victimelor, a poziţiei autovehiculelor implicate în accident, provocarea unor defectuni voluntare ale acestora, automutilarea etc. Ştergerea

¹ G. Antoniu, *Infracţiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1976, p. 87.

urmelor poate duce însă la pierderea lor definitivă, în funcție de "măiestria" autorului. Astfel de activități pot fi: spălarea carosabilului de urme (de noroi, de sânge), ascunderea cadavrului victimei etc.¹

Se observă, de asemenea, că va exista infracțiune doar în cazul unui accident grav, care a produsuciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane.

Consumarea infracțiunii se produce după ce starea locului a fost modificată, iar ea nu mai prezintă același aspect avut înaintea acțiunii de modificare, precum și atunci când urme ale accidentului au dispărut în urma activității de ștergere.

Latura subiectivă presupune intențe directă sau indirectă, constând în reprezentarea caracterului ilicit al faptei și urmărirea sau acceptarea lui. De cele mai multe ori intenția este directă datorită scopului de a distruge sau modifica probe incriminatoare.

Pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani, existând și o cauză care înlătură caracterul penal al faptei: încuviințarea echipei de cercetare la fața locului de a modifica starea locului sau de a șterge urmele accidentului.

C. Neîndeplinirea de către unitatea de asistență medicală autorizată care a efectuat examenul de specialitate a obligației de a comunica poliției rutiere faptul că o persoană a fost declarată inaptă pentru a conduce un autovehicul sau tramvai, dacă s-a produs un accident de circulație care a avut ca rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane, ca urmare a afecțiunilor medicale ale conducătorului de vehicul (art. 91).

Obiectul juridic special îl constituie relațiile sociale care privesc buna funcționare a autorităților statului. Pentru a putea aplica legea poliția rutieră trebuie să dețină toate informațiile care îi sunt necesare în acest scop, având nevoie atât de concursul moral-civic al societății, cât și de respectarea strictă a obligațiilor legale din partea celorlalți factori implicați. Obiectul juridic secundar este reprezentat de relațiile sociale care privesc siguranța circulației pe drumurile publice, dar și cele care ocrotesc viața și integritatea corporală și a sănătății.

Obiect material se constituie din corpul victimelor accidentului.

Subiectul activ este calificat, fiind întotdeauna o unitate de asistență medicală autorizată. Se poate constata, deci, că ne aflăm în prezența unui subiect activ persoană juridică. Așadar nu vor fi sancționate cadrele medicale, ci unitatea medicală, dar aceasta va avea dreptul la o acțiune în regres împotriva celor pe care îi consideră vinovați.

Subiectul pasiv este statul, titular al relațiilor sociale care privesc buna funcționare a autorităților sale. Subiecți pasivi sunt și victimele accidentului.

Latura obiectivă. Sub aspectul *elementului material*, infracțiunea de la art. 91 este o infracțiune de omisiune, care presupune că unitatea medicală nu desfășoară o activitate, deși avea o astfel de obligație legală. Obligația constă în aducerea la cunoștința poliției rutiere a faptului că o anumită persoană, în urma efectuării examenului medical de specialitate, este declarată inaptă pentru a conduce un autovehicul sau tramvai. Nu are importanță modalitatea de înștiințare (scrisoare recomandată, telegramă, fax, notă telefonică, e-mail etc.), fiind important însă ca înștiințarea să fie făcută sub constituirea unei dovezi privind îndeplinirea actului, precum și să se respecte uzanța, protocoalele și dispozițiile legale cu privire la modul de înștiințare dintre cele două instituții.

Va exista infracțiune doar în cazul unui accident grav, care a produs uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane, ca urmare a afecțiunilor medicale ale conducătorului de vehicul. Deși legea nu menționează în mod expres, se subînțelege că este vorba numai de acele afecțiuni de sănătate constatate în urma examenului medical, altfel unitatea medicală nu putea să înștiințeze poliția rutieră cu privire la situații pe care nu le cunoștea.

Consumarea infracțiunii are loc după producerea unui accident grav, dacă însă a trecut și o perioadă de timp minimă necesară unității să înștiințeze poliția rutieră. De exemplu, este posibil ca accidentul să se fi produs în ziua următoare examenului medical, fără ca scrisoarea recomandată a unității medicale să fi

¹ E. M. Gacea, *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*, Editura Ministerului de Interne, București, 2003, p. 86 și urm.

ajuns încă la unitatea de poliție. Totuși, datorită termenelor administrative înăuntrul cărora se eliberează permisul (autorizația) de conducere, care sun mult mai lungi decât o zi sau două, discuția este mai mult una de principiu.

Urmarea imediată constă în crearea unei stări de pericol pentru relațiile sociale ocrotite de lege și producerea de victime omenești, iar *legătură de cauzalitate* nu se cere.

Latura subiectivă poate fi constituită atât din intenție, cât și din culpă. Deși art. 91 nu face nici o mențiune în acest sens, regula generală de drept penal în cazul infracțiunilor de omisiune presupune că, întotdeauna când legea nu distinge se va lua în considerare atât intenția cât și culpa, iar legiuitorul, dacă vrea să limiteze sancționarea faptelor numai atunci când ele sunt comise cu intenție, trebuie să prevadă expres această limitare.¹

Pedeapsa pentru această infracțiune este amenda penală. Cum nu se face nici o mențiune expresă rezultă că se vor aplica regulile de drept comun ale Codului penal în materie de amendă penală, inclusiv limitele de pedeapsă.

§3. Infracțiuni privind factorul drum – cauză a accidentelor rutiere

A. *Fapta săvârșită cu intenție de a sustrage, distruge, degrada ori de a aduce în stare de neîntrebuințare indicatoarele, semafoarele, amenajările rutiere* (art. 92 alin. 1), ***instalarea de mijloace de semnalizare rutieră sau modificarea pozițiilor acestora, fără autorizație eliberată de autoritățile competente, de natură să inducă în eroare participanții la trafic*** (art. 92 alin. 2) **sau crearea de obstacole pe partea carosabilă** (art. 92 alin. 1).

Obiectul juridic special se constituie din relațiile sociale care privesc siguranța circulației pe drumurile publice. Traficul rutier este o activitate complexă, ce nu s-ar putea imagina fără reguli exacte care să asigure fluiditatea și siguranța circulației. Semafoarele, indicatoarele, amenajările rutiere reprezintă "sistemul legislativ" din trafic, de unde rezultă necesitatea protejării lor prin norme cu caracter penal. Obiectul juridic secundar este format din relațiile sociale care privesc dreptul de proprietate, de folosință sau posesia, în ipoteza în care obiectele de uz rutier aparțin în proprietatea privată a unităților administrativ-teritoriale sau a altor persoane juridice.

Obiectul material constă în indicatoarele, semafoarele, amenajările rutiere și carosabilul, asupra cărora se desfășoară activitatea ilicită.

Subiect activ poate fi orice persoană. Spre deosebire de infracțiunile care privesc factorul uman – cauză a accidentelor, unde subiectul activ are o anumită calitate – conducător de vehicul, instructor, examinator, unitatea de asistență medicală – și este, de regulă, parte a accidentului, în cazul infracțiunilor analizate acum, subiect activ poate fi și o persoană care nu are calitatea de conducător de vehicul și/sau care nu este parte la accidentul rutier produs în urma nerespectării dispozițiilor art. 92 C. rutier (de exemplu, un pieton trecător care distruge un semafor aruncând cu o piatră).

Subiectul pasiv este statul ale cărui reguli au fost încălcate. Subiect pasiv poate fi și unitatea administrativ-teritorială sau persoana juridică ce deține în proprietate privată semafoarele, indicatoarele, amenajările rutiere și mijloacele de semnalizare rutieră.

Latura obiectivă cuprinde mai multe acțiuni specifice. Faptele prevăzute la art. 92 sunt foarte variate, astfel că pare greu de crezut că toate reprezintă modalități ale aceleiași infracțiuni. Mult mai probabil este că fiecare alineat al acestui articol reprezintă o infracțiune distinctă. Asocierea textelor legale din lucrarea de față nu reprezintă încercarea de a restructura actul normativ, de a da formă unor noi entități juridice, ci doar viziunea autorului sub aspectul unei abordări științifice a dispozițiilor analizate.

Elementul material al acestor infracțiuni se realizează prin mai multe activități.

¹ C. Mitrache, C. Mitrache, *Drept penal român. Partea generală*, ediția a V-a, Editura Universul Juridic, București, 2006, p. 137.

Sustragerea presupune luarea obiectelor amintite în lege. Astfel, ele vor lipsi de pe drumurile publice și vor îngreuna circulația rutieră. Textul legal nu condiționează sustragerea de scopul însușirii pe nedrept a acelor obiecte, așa cum o face Codul penal reglementând infracțiunea de furt (art. 208). De aici rezultă două consecințe: pe de o parte există infracțiunea specială și atunci când lipsește acest scop (de exemplu, când fapta este comisă din dorința de a face rău), iar pe de altă parte, atunci când va exista și scopul însușirii pe nedrept a obiectelor amintite, fiind îndeplinită una din condițiile de existență a infracțiunii de furt, infracțiunea specială va intra în concurs cu infracțiunea de furt.

Distrușterea constă în lezarea substanței bunului în așa fel încât acesta încetează să mai existe în materialitatea sa. *Degradarea* presupune o atingere adusă bunului în așa fel încât acesta își pierde unele dintre calitățile sale, ceea ce atrage o reducere a potențialului său de utilizare. *Aducerea în stare de neîntrebuințare* presupune punerea bunului în situația de a nu mai putea fi folosit în raport cu destinația pe care o are.¹ Din modul de reglementare adoptat de O.U.G. 195/2002 rezultă în mod neîndoielnic asemănarea acestei infracțiuni cu conținutul infracțiunii de distrugere în forma tip (art. 217 C. pen.). Apare problema de a ști dacă infracțiunea specială intră în concurs cu infracțiunea de distrugere, forma tip, din C. pen. Dacă o asemenea soluție poate să apară drept controversată, este sigur că infracțiunea specială intră în concurs cu unele forme agravate ale infracțiunii de distrugere, existând deosebiri atât în ceea ce privește obiectul juridic al celor două categorii de infracțiuni, cât și latura obiectivă a lor. Astfel, se va intra în concurs cu fapta prevăzută la art. 217 alin. 2 în ipoteza în care amenajările rutiere au o deosebită valoare artistică, științifică, istorică sau altă asemenea valoare, precum și cu alin. 4 al aceluiași articol, atunci când faptele sunt săvârșite prin incendiere, explozie sau alte asemenea mijloace și dacă rezultă pericol public datorită mijloacelor folosite (deci, altul decât pericolul născut din absența obiectelor de uz rutier). De asemenea infracțiunea specială va intra în concurs și cu infracțiunea de distrugere calificată (art. 218 C. pen.) dacă faptele infracțiunii speciale au avut consecințe deosebit de grave sau dacă au avut ca urmare un dezastru.

O altă infracțiune care privește instalațiile de semnalizare rutieră se realizează prin instalarea (montarea) de mijloace de semnalizare rutieră sau modificarea pozițiilor acestora, altfel decât erau ele înainte, fără autorizație eliberată de autoritățile competente. De aici rezultă că faptele săvârșite în baza unei autorizații legale nu constituie infracțiune; dimpotrivă, deținerea unei autorizații eliberate de către o autoritate necompetentă nu înlătură caracterul penal al faptei. Pentru a exista infracțiune mai trebuie îndeplinită o condiție: fapta să creeze consecințe apte de a induce în eroare conducătorii auto, chiar dacă în concret nu a fost înșelat nimeni.

În sfârșit, constituie infracțiune și crearea de obstacole pe carosabil, indiferent de natura acestora: săparea sau construirea unor denivelări, șanțuri, culmi, obiecte apte de a fi un "obstacol" abandonate pe carosabil etc. Obstacolele pot fi create și în urma unor lucrări autorizate, existând în acest caz obligația executantului lucrării de a semnaliza corespunzător lucrarea și eventualele obstacole. Dacă obstacolele vor duce și la blocarea drumului, această modalitate a infracțiunii analizate aici se absoarbe în infracțiunea prevăzută la art. 92 alin. 4 – blocarea cu intenție a drumului public – datorită modalităților specifice prin care se poate realiza infracțiunea de blocare, inclusiv prin crearea de obstacole pe partea carosabilă, absorbția fiind naturală.

Consumarea infracțiunilor are loc la momentul realizării acțiunilor lor specifice.

Urmarea imediată constă în dispariția de pe drumul public al bunului sustras sau distrus, pierderea utilității bunului adus în stare de neîntrebuințare, instalarea sau schimbarea poziției față de cea anterioară a mijloacelor de semnalizare ori apariția unor obstacole pe partea carosabilă, toate acestea generând o stare de pericol pentru siguranța circulației și pentru participanții la trafic.

Legătura de cauzalitate între faptele autorului și urmarea imediată trebuie să existe, acestea fiind infracțiuni de rezultat, legătură ce va fi demonstrată potrivit dreptului comun în materie.

¹ O. Loghin, T. Toader, *Drept penal român. Partea specială*, ediția a IV-a, Casa de Editură și Presă "Șansa" S.R.L., București, 2001, p. 327.

Latura subiectivă presupune intenție directă sau indirectă. În cazul infracțiunilor de distrugere, degradare ori de aducere în stare de neîntrebuințare, dacă ele sunt săvârșite din culpă nu vor putea fi sancționate penal ca infracțiuni prevăzute într-o lege specială, dar vor putea fi sancționate ca distrugere din culpă, potrivit art. 219 alin. 1 Cod penal, dacă faptele sunt comise prin incendiere, explozie sau alte asemenea mijloace și dacă rezultă un pericol public datorită mijloacelor folosite.

Pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 2 ani sau amenda. Deoarece nu se face nici o mențiune expresă privind amenda penală rezultă că se va aplica dreptul comun în materie. De asemenea există și o cauză care înlătură caracterul penal al infracțiunilor, respectiv deținerea autorizației din partea autorităților competente pentru instalarea sau modificarea poziției mijloacelor de semnalizare și pentru crearea de obstacole pe carosabil, în acest din urmă caz existând obligația executantului lucrării de a semnaliza prezența lucrărilor și a obstacolelor, nerespectarea acestei obligații constituind infracțiune conform art. 94 alin. 4 din prezenta ordonanță. Chiar și prin nerespectarea obligației amintite, nu se va reține decât infracțiunea de la art. 94 alin. 4, iar nu și infracțiunile de la art. 92, întrucât pentru acestea există o cauză valabilă care înlătură caracterul penal al faptelor.

B. Organizarea sau participarea în calitate de conducător de vehicul sau de animale, la întreceri neautorizate pe drumurile publice (art. 92 alin. 3), **blocarea cu intenție a drumului public, dacă se pune în pericol siguranța circulației ori se aduce atingere dreptului la libera circulație a celorlalți participanți la trafic** (art. 92 alin. 4), **lăsarea fără supraveghere pe partea carosabilă a drumurilor publice a unui vehicul care transportă produse sau substanțe periculoase** (art. 92 alin. 5).

Obiectul juridic special este constituit din relațiile sociale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice, iar cel secundar din relațiile sociale care privesc dreptul la libera circulație.

Infracțiunea nu are obiect material. Poate fi considerat totuși obiect material drumul public (carosabilul) care este blocat.

Subiectul activ pentru prima infracțiune trebuie să aibă calitatea de conducător auto sau de animale dacă este participant, iar ca organizator nu se cere o anumită calitate. Pentru celelalte infracțiuni subiect activ poate fi orice persoană, indiferent dacă are sau nu și ea calitatea de conducător al unui vehicul, deoarece textul legii nu pretinde expres această calitate (așa cum altă dată a făcut-o), iar, pe de altă parte, latura obiectivă a ultimelor două infracțiuni, dar și calitatea de organizator din prima infracțiune, permite comiterea delictului și de persoane care nu sunt conducători auto (de exemplu, blocarea străzii de către un trecător pieton).

Subiect pasiv este statul pentru toate infracțiunile. Sunt subiecți pasivi și participanții la trafic al căror drept la liberă circulație a fost încălcat prin blocarea drumului.

Latura obiectivă. *Elementul material* se realizează prin mai multe acțiuni specifice.

Organizarea unor curse (întreceri) neautorizate de automobilism sau de animale. A organiza înseamnă a crea cadrul funcțional necesar pentru ca o acțiune să poată avea loc, cu tot ce presupune aceasta: informarea potențialilor participanți și spectatori, alegerea și pregătirea materială a traseului etc. *Participarea* presupune contribuirea la desfășurarea acțiunii incriminate (cursele neautorizate) cu acte materiale specifice calității de concurent. Pentru a exista infracțiunea trebuie îndeplinite și două condiții: cursele să fie neautorizate; și să aibă loc pe un drum public.

Consumarea infracțiunii are loc în momentul în care toate activitățile de organizare sunt terminate, chiar dacă nu s-a desfășurat încă cursa; ori când s-au realizat primele acte materiale ale unui participant, adică, într-o interpretare extensivă a noțiunii de participa, în momentul în care participantul s-a prezentat la fața locului cu echipamentul necesar, dovedind nu doar acceptarea subiectivă a calității de concurent, ci și realizarea primelor acte materiale care îi sunt necesare pentru a putea participa la cursă, iar într-o interpretare restrictivă, atunci când participantul pune în mișcare vehiculul sau animalul, aceasta fiind activitatea specifică unui concurent. Modalitatea participării, pe lângă momentul consumării, cunoaște și un moment al epuizării, căci acțiunea specifică de a concura se poate continua și după momentul consumării, până intervine o forță contrară care îi pune capăt. Așadar participarea este o infracțiune continuă.

Blocarea drumului public se realizează prin crearea unui obstacol, a unei bariere care obturează drumul şi nu mai permite parcurgerea lui. Nu are importanţă mijloacele prin care se blochează drumul, deoarece legea nu distinge în acest sens. De aceea, spre exemplificare, blocarea poate presupune şi fapta pietonului de a depozita orice fel de obiecte pe o stradă, sau desfăşurarea neautorizată a unei manifestaţii în stradă de către un grup de persoane. Totuşi, dispoziţia este invocată cel mai adesea în cazul parcărilor neregulate de vehicule. Infracţiunea presupune şi îndeplinirea uneia dintre cele două condiţii prevăzute de lege, astfel: crearea unei stări de pericol pentru circulaţie, de exemplu, blocarea nesemnalizată vizibil pe timp de noapte, eventual şi pe o stradă neiluminată electric; blocarea unei intersecţii; blocarea folosind mijloace periculoase, cum ar fi cabluri electrice, produse sau substanţe periculoase etc. În acest din urmă caz, dacă se întrunesc şi elementele constitutive ale infracţiunii de la alin. 5 (lăsarea vehiculului nesupravegheat) va exista un concurs de infracţiuni. O altă condiţie posibilă este violarea dreptului la liberă circulaţie a celorlalţi participanţi la trafic, ipoteză întâlnită în situaţia în care prin blocare drumul devine impracticabil.

Infracţiunea se consumă atunci când s-a realizat una din cele două condiţii.

Lăsarea fără supraveghere pe partea carosabilă a drumurilor publice a unui vehicul care transportă produse sau substanţe periculoase presupune îndeplinirea a trei condiţii: vehiculul (deci nu doar autovehiculul) să transporte produse sau substanţe periculoase (materiale explozive, chimice, deşeuri toxice, biologice etc.); şi să fie lăsat nesupravegheat. Supravegherea are două atribute: observarea şi controlul vehiculului, motiv pentru care a doua condiţie nu înseamnă doar abandonul definitiv, ci simpla lipsă de observare şi control, care se poate produce prin îndepărtarea temporară de vehicul, dar şi fără ca el să fi fost părăsit, de exemplu când şoferul a adormit în vehicul. De asemenea vehiculul trebuie să fie staţionat pe partea carosabilă a drumului public, dar nu să îl şi blocheze, caz în care va exista un concurs cu infracţiunea prevăzută la alin. 4.

Infracţiunea se consumă în clipa în care vehiculul a rămas nesupravegheat, indiferent de durată.

Urmarea imediată constă în vătămarea relaţiilor sociale ocrotite de lege şi crearea unei stări de pericol pentru siguranţa circulaţiei pe drumurile publice, iar pentru a doua infracţiune şi încălcarea dreptului la liberă circulaţie a celorlalţi participanţi la trafic.

Legătura de cauzalitate există numai pentru cea de-a doua infracţiune, pentru care va trebui dovedit că prin blocarea drumului s-a pus în pericol siguranţa circulaţiei ori s-a încălcat dreptul la liberă circulaţie a celorlalţi participanţi la trafic.

Latura subiectivă se realizează cu intenţie directă sau indirectă.

Pedeapsa pentru primele două infracţiuni este închisoarea de la 3 luni la 2 ani sau amenda, existând şi o cauză care înlătură caracterul penal al faptei pentru prima infracţiune, şi anume deţinerea autorizaţiei pentru astfel de curse. A treia infracţiune se sancţionează cu închisoarea de la 3 la 7 ani.

C. Efectuarea unor lucrări de construire, modificare, modernizare sau reabilitare a drumului public şi amplasarea unor construcţii, panouri sau reclame publicitare în zona drumului, fără autorizaţie de construcţie eliberată în condiţiile legii (art. 94 alin. 1), şi **nerespectarea condiţiilor stabilite în autorizaţia de construcţie, eliberată în condiţiile legii, pentru amenajarea accesului rutier la drumul public, în cazul construcţiilor amplasate în zona acestuia** (art. 94 alin. 2).

Obiectul juridic este dat de relaţiile care ocrotesc siguranţa circulaţiei pe drumurile publice.

Obiectul material îl constituie drumul public şi zona drumului public care suportă acţiunea de construire, modificare, modernizare etc.

Subiect activ poate fi orice persoană, nu doar un executant, persoană juridică sau fizică, de lucrări specializate (deci, nu doar constructor, montator de panouri etc.).

Subiect pasiv este statul.

Latura obiectivă. *Elementul material* se poate realiza prin mai multe activităţi. *Construirea* de drumuri presupune crearea, formarea, apariţia unui drum nou, care nu a mai existat până în acel moment. *Modificarea* constă în schimbarea unui element al drumului, ca traseul, forma traseului, materialul din care este construit drumul etc. *Modernizarea* se face tot prin schimbarea unui element al drumului dar care prezintă un oarecare grad de evoluţie tehnico-ştiinţifică. *Reabilitarea* drumului înseamnă repararea

acestui, remedierea unei defecţiuni. Constituie infracţiune şi orice amplasare, montare de construcţii, panouri sau reclame publicitare în zona drumului, indiferent de natura acestora. Condiţia care trebuie îndeplinită pentru a exista delictul este lipsa autorizaţiei de construcţie eliberată în condiţiile legii.

Consumarea infracţiunii are loc atunci când începe realizarea primelor activităţi necesare construirii, modificării, modernizării sau reabilitării drumului public, de exemplu, săparea fundaţiei pentru construirea drumului, efectuarea de găuri în carosabil pentru montarea unor obiecte de semnalizare rutieră etc. Acestea nu vor putea fi considerate doar tentativă datorită menţiunii exprese a textului legal cu privire la "efectuarea unor lucrări de...", aşadar nu interesează construirea, modificarea etc. în întregime. Amplasarea presupune finalizarea construcţiei, panoului sau reclamei publicitare, acţiunile de pregătire a acestor lucrări constituind tentativă. O astfel de concluzie se deduce din interpretarea gramaticală a textului legal, legiuitorul făcând diferenţă între "efectuarea unor lucrări de..." şi amplasarea de...".

Constituie infracţiune şi nerespectarea oricăror condiţii stabilite în autorizaţia de construcţie, eliberată în condiţiile legii, pentru amenajarea accesului rutier la drumul public, în cazul construcţiilor amplasate în zona acestuia. Nerespectarea condiţiilor presupune omiterea lor totală sau parţială cu privire la orice element al construcţiei pentru care s-a stabilit o astfel de condiţie.

Consumarea infracţiunii se produce atunci când construcţia dobândeşte un element care întruneşte alte caracteristici decât cele menţionate în autorizaţie.

Urmarea imediată constă în vătămarea relaţiilor sociale ocrotite de lege şi crearea unei stări de pericol pentru siguranţa circulaţiei pe drumurile publice.

Legătura de cauzalitate între fapta autorului şi rezultatul socialmente periculos trebuie să existe, acestea fiind infracţiuni de rezultat.

Latura subiectivă presupune pentru prima infracţiune intenţie directă sau indirectă. A doua infracţiune, fiind una de omisiune, se poate comite atât cu intenţie, cât şi din culpă.

Pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau amenda, existând şi o cauză care înlătură caracterul penal al faptei pentru prima infracţiune, şi anume deţinerea autorizaţiei.

D. *Neluarea măsurilor corespunzătoare pentru semnalizarea trecerilor la nivel cu cale ferată de către persoana autorizată de administratorul căii ferate* (art. 94 alin. 3), şi ***neluarea măsurilor corespunzătoare pentru semnalizarea obstacolelor sau a lucrărilor pe drumurile publice, de către persoana autorizată de către administratorul unui drum public sau de către executantul unei lucrări pe partea carosabilă, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulaţie din care au rezultat victime omeneşti sau pagube materiale*** (art. 94 alin. 4).

Obiectul juridic special (principal) îl constituie relaţiile sociale care ocrotesc siguranţa circulaţiei pe drumurile publice. Obiectul juridic secundar priveşte relaţiile sociale care ocrotesc viaţa, integritatea corporală şi sănătatea, precum şi cele care ocrotesc patrimoniul.

Obiect material există doar la a doua infracţiune, respectiv corpul victimei şi bunurile care au suferit o vătămare în urma accidentului.

Subiectul activ este calificat: persoana autorizată de administratorul căii ferate, precum şi persoana autorizată de către administratorul unui drum public sau de către executantul unei lucrări pe partea carosabilă.

Subiectul pasiv este statul pentru ambele infracţiuni, iar pentru a doua infracţiune subiecţi pasivi sunt şi victimele omeneşti şi persoanele fizice sau juridice încercate de prejudiciul material provocat în urma accidentului rutier.

Latura obiectivă. Elementul material pentru prima infracţiune se realizează printr-o inacţiune – neluarea măsurilor corespunzătoare pentru semnalizarea trecerilor la nivel cu cale ferată. *Neluarea* înseamnă neefectuarea, nerealizarea, neaducerea la îndeplinire a unor măsuri (de exemplu, montarea de semnale luminoase, de bariere, repararea defecţiunilor acestora etc.) la care persoana autorizată de administratorul căii ferate era obligată potrivit legii şi acordului dintre cei doi.

Infracţiunea nu este condiţionată de producerea unui accident, astfel încât ea se consumă ori de câte ori se constată existenţa unei treceri la nivel cu cale ferată nesemnalizată.

A doua infracțiune se realizează, din punct de vedere obiectiv, prin aceeași inacțiune ce constă în omisiunea de a semnaliza obstacolele sau lucrările existente pe drumul public. De data aceasta infracțiunea este condiționată de producerea unui accident din care să rezulte victime omenești (uciderea, vătămarea corporală sau a sănătății lor) sau un prejudiciu material, indiferent de valoarea sa ori de titularul bunului vătămat.

Infracțiunea se consumă la momentul producerii unui accident.

Urmarea imediată constă în vătămarea relațiilor sociale ocrotite de lege și crearea unei stări de pericol pentru siguranța circulației pe drumurile publice. Pentru cea de a doua infracțiune urmarea imediată este producerea unei victime omenești sau a unei pagube materiale.

Pentru prima infracțiune nu se pretinde *legătură de cauzalitate*, fiind o infracțiune formală (de pericol), iar pentru a doua va trebui dovedit că la momentul accidentului nu au existat mijloacele de semnalizare, precum și faptul că accidentul s-a produs din cauza acelor obstacole sau lucrări nesemnificate.

Latura subiectivă presupune atât intenție directă sau indirectă, cât și culpă, acestea fiind infracțiuni de omisiune.

Pedeapsa este închisoarea de la 3 luni la 2 ani sau amenda.

§4. Infracțiuni privind factorul vehicul – cauză a accidentului rutier

A. Îndeplinirea defectuoasă sau neîndeplinirea atribuțiilor de verificare tehnică ori inspecție tehnică periodică a autovehiculelor, remorcilor sau tramvaielor ori a celor referitoare la efectuarea unor reparații sau intervenții tehnice de către persoanele care au asemenea atribuții, dacă din cauza stării tehnice a vehiculului s-a produs un accident de circulație care a avut ca rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății unei persoane (art. 93 alin. 1).

Obiectul juridic special îl constituie relațiile sociale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice, iar cel secundar privește relațiile sociale care ocrotesc viața, integritatea corporală și sănătatea persoanei.

Obiectul material este format din autovehiculele, remorcile și tramvaiele care suferă inacțiunea de "neîndeplinire" sau acțiunea de "îndeplinire defectuoasă", precum și corpul victimelor rezultate în urma accidentului.

Subiect activ poate fi orice persoană care are atribuții de verificare sau inspecție tehnică, deci este calificat. Dintre aceste persoane fac parte mecanicii unui atelier de verificare și inspecție tehnică auto, mecanicii de întreținere ai unei persoane juridice autorizate pentru transport auto de mărfuri sau persoane etc.¹ Nu poate fi subiect activ conducătorul auto care, deși are obligația de a efectua inspecția tehnică periodică (art. 9 alin. 4 și art. 10 alin. 1 din O.U.G. 195/2002), abaterea va constitui contravenție, iar nu infracțiune (art. 102 alin. 1 din ordonanță).

Subiectul pasiv este constituit din stat și victimele accidentului.

Latura obiectivă. *Elementul material* se realizează prin două modalități. Prima modalitate este o acțiune – îndeplinirea defectuoasă a verificării, inspecției tehnice, a reparațiilor sau oricărei alte intervenții tehnice. Aceasta presupune că intervenția tehnică s-a făcut, dar în mod necorespunzător: în grabă, cu neatenție, cu nepricepere etc. Infracțiunea se poate comite și printr-o inacțiune – neîndeplinirea atribuțiilor de verificare, inspecție tehnică, reparare sau orice altă intervenție tehnică, ceea ce presupune că operațiunile mai sus amintite nici nu s-au produs, indiferent de motiv, atâta timp cât vehiculul a fost adus pentru acele intervenții. Pentru existența infracțiunii se cere îndeplinirea unei condiții: producerea unui accident de circulație care a avut ca rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății unei persoane din cauza stării tehnice.

Infracțiunea se consumă la data îndeplinirii condiției.

Urmarea imediată constă în provocarea de victime în urma unui accident rutier.

¹ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 85.

Legătura de cauzalitate trebuie să existe, urmând a se dovedi defecțiunea tehnică, faptul că vehiculul se află totuși cu inspecția tehnică periodică în termen (la zi), precum și raportul de cauzalitate dintre accident și defecțiunea tehnică a vehiculului. Nu va trebui dovedit și faptul că defecțiunea se datorează neîndeplinirii sau îndeplinirii defectuoase a atribuțiilor de intervenție tehnică din partea persoanei autorizate, întrucât legea stabilește o prezumție relativă în acest sens.

Latura subiectivă presupune intenție directă sau indirectă pentru prima modalitate a infracțiunii, iar a doua modalitate, fiind o inacțiune (omisiune), se poate comite cu intenție sau din culpă.

Pedeapsa. Art. 93 alin. 1 dispune că faptele incriminate în textul său se pedepsesc conform legii penale. Prin urmare se vor aplica dispozițiile Codului penal cu privire la infracțiunile de omor și cele de lovire și vătămare a integrității corporale și a sănătății. Astfel, dacă a rezultat moartea victimei, pentru infracțiunea comisă cu intenție se aplică pedeapsa pentru infracțiunea de omor simplu (art. 174), nefiind îndeplinite elementele constitutive ale infracțiunilor de omor calificat sau omor deosebit de grav; dacă fapta este comisă din culpă se va aplica pedeapsa de la infracțiunea de ucidere din culpă, prima formă agravată (art. 178 alin. 2). Dacă a rezultat doar vătămarea corporală sau a sănătății victimei, se vor aplica pedepsele de la infracțiunile de lovire sau vătămare a integrității corporale sau a sănătății (art. 180-184). Ar mai fi de făcut unele precizări. Agravanta privind săvârșirea infracțiunii asupra unor membri de familie poate privi doar situația în care mecanicul verifică defectuos vehiculul unui membru al familiei sale care și devine victimă în urma accidentului, dar nu și în cazul în care acest membru nu suferă nici o vătămare, dimpotrivă, el fiind cel care vătămă o terță persoană. De asemenea, infracțiunea de lovire sau vătămări cauzatoare de moarte este posibilă în situația în care mecanicul a dorit prin verificarea defectuoasă doar să provoace o vătămare corporală a victimei, dar, din motive neprevăzute, s-a produs și decesul acesteia. În sfârșit, în cazul neîndeplinirii obligației de intervenție tehnică săvârșită din culpă se va aplica pedeapsa de la infracțiunea de vătămare corporală din culpă, art. 184 alin. 3, 4 și 4¹.

B. Repararea autovehiculelor, remorcilor, tramvaielor sau mopadelor având urme de avarii, fără documentele de constatare eliberate de poliția rutieră sau, după caz, de societățile din domeniul asigurărilor (art. 93 alin. 2).

Obiectul juridic îl constituie relațiile sociale referitoare la înfăptuirea justiției. Printr-o astfel de reparare se va încerca ascunderea producerii unui accident rutier, împiedicând astfel organele de poliție rutieră și, eventual, cele judiciare, să aplice legea în cazul comiterii unei infracțiuni sau contravenții. Dar va exista infracțiunea chiar și atunci când nu s-a produs un accident rutier (de exemplu, avaria s-a produs în urma căderii unui arbore pe vehicul).

Obiectul material este format din autovehiculele, remorcile, tramvaiele sau mopedele care sunt reparate.

Subiectul activ nu este calificat. Așadar, spre deosebire de infracțiunea anterioară, în cazul de față nu se cere ca autorul infracțiunii să aibă calitatea de mecanic, tinichigiu etc., și nici calitatea de persoană fizică sau juridică autorizată să efectueze astfel de reparații, de unde rezultă ca subiect activ poate fi chiar conducătorul implicat în accident, sau orice altă persoană care nu este implicată în accidentul ce a provocat avaria, dar care efectuează lucrările de reparație.

Subiect pasiv este statul ale cărui legi au fost încălcate.

Latura obiectivă. *Elementul material* se realizează printr-o singură acțiune, cea de reparare, care presupune remedierea, înlăturarea unei defecțiuni, a unei avarii, și aducerea obiectului în stare bună de funcționare ori în starea anterioară dobândirii avariei. Pentru a exista infracțiune trebuie să fie îndeplinită o condiție: absența documentelor de constatare eliberate de poliția rutieră sau, după caz, de societățile din domeniul asigurărilor.

Consumarea infracțiunii are loc în momentul începerii activităților de reparare fără ca reparatorul să fi văzut și să dețină o copie după un document de constatare. Infracțiunea se pretează la comiterea ei în *formă continuată*, atunci când reparatorul realizează mai multe acțiuni de reparare a unor vehicule fără documentele de constatare eliberate de poliția rutieră sau, după caz, de societățile din domeniul asigurărilor, la diferite intervale de timp, dar în baza aceleiași rezoluții infracționale (de exemplu, hotărârea reparatorului de a-și asigura existența din astfel de reparații).

Urmarea imediată constă în lezarea relațiilor sociale ocrotite de lege și crearea unei stări de pericol cu privire la împiedicarea înlăturării justiției.

Legătura de cauzalitate nu este cerută, fiind o infracțiune de pericol (formală).

Latura subiectivă presupune intenție directă sau indirectă. Va exista infracțiune chiar și atunci când scopul nu a fost acela de a ascunde săvârșirea unui accident rutier.

Pedeapsa este închisoarea de la 3 luni la 2 ani sau amenda.

SECȚIUNEA A III-A

INFRAȚIUNI PRIVIND ALTE CONDIȚII ALE CIRCULAȚIEI PE DRUMURILE PUBLICE

§1. Infracțiuni privind numărul de înmatriculare sau înregistrare

Punerea în circulație sau conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul sau tramvai, neînmatriculat sau neînregistrat (art. 85 alin. 1) *ori cu număr fals de înmatriculare sau de înregistrare* (art. 85 alin. 2), *tractarea unei remorci neînmatriculate sau neînregistrate ori cu număr fals de înmatriculare sau de înregistrare* (art. 85 alin 3), *și conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul sau tractarea unei remorci ale cărei plăcuțe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare au fost retrase sau a unui vehicul înmatriculat în alt stat, care nu are drept de circulație în România* (art. 85 alin. 4 din O.U.G. 195/2002).

Obiectul juridic îl constituie relațiile sociale care ocrotesc siguranța circulației pe drumurile publice.¹ Obiectul juridic poate fi constituit și din relațiile sociale care ocrotesc înlăturarea justiției, întrucât numărul de înmatriculare este un element de identificare a participanților la trafic, necesar pentru depistarea autorilor de accidente sau alte abateri rutiere, ori ca mijloc de probare a acestora, iar absența numerelor, sau lipsa corespondenței lor cu realitatea împiedică aplicarea corectă și promptă a legii.

Obiectul material îl reprezintă vehiculul sau remorca ce poartă numărul fals, retras, aparținând altui stat, ori care nu poartă deloc număr de înmatriculare sau înregistrare.

Subiectul activ poate fi doar proprietarul vehiculului care îl pune în circulație² sau conducătorul vehiculului.

Subiect pasiv este statul.

Latura obiectivă. Înmatricularea, înregistrarea și conducerea unui vehicul sau tractarea unei remorci cu numere valabile de înmatriculare sau înregistrare este o obligație a proprietarului vehiculului sau al remorcii și a conducătorului auto, conform art. 11 și următoarele din Secțiunea a II-a – "Înmatricularea, înregistrarea și radierea vehiculelor" – a prezentei ordonanțe. Încălcarea acestor dispoziții constituie infracțiune. *Elementul material* al acestor infracțiuni se poate realiza prin mai multe acțiuni specifice.

Punerea în circulație se realizează de către proprietarul vehiculului care, deși nu îl conduce efectiv, totuși permite altei persoane să îi conducă vehiculul, cu toate că acesta este neînmatriculat sau neînregistrat ori are numere false de înmatriculare sau înregistrare. Vehicul neînmatriculat este orice vehicul care nu poartă nici un semn de înmatriculare, indiferent dacă proprietarul său a îndeplinit formalitățile de înmatriculare, dar nu a afișat numărul pe vehicul, sau nu le-a îndeplinit.³ *Conducerea* presupune deplasarea vehiculului care prezintă deficiențele acestui text de lege pe un drum public, pe o durată de timp cât de scurtă, însă simpla deținere sau staționare a lui în aceste condiții nu este suficientă pentru a exista infracțiunea.⁴ *Tractarea unei remorci* în condițiile acestui articol de lege presupune

¹ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 83-84.

² G. Antoniu, *op. cit.*, p. 84.

³ G. Antoniu, *op. cit.*, p. 84.

⁴ G. Antoniu, *Infracțiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 84.

ataşarea ei de un vehicul şi deplasarea acesteia cu ajutorul vehiculului respectiv pe un drum public. Aşadar simpla ataşare a unei remorci, dacă nu este şi deplasată pe un drum public, nu va constitui infracţiune.

Va constitui infracţiune şi conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul sau tractarea unei remorci ale cărei plăcuţe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare au fost retrase. Ordonanţa permite retragerea numerelor de înmatriculare provizorii (art. 16), de către autoritatea care le-a eliberat, pentru încălcări ale legii cu privire la acestea, sau retragerea celor definitive pentru deverse abateri, de către poliţia rutieră (art. 76, art. 96, art. 112). Constituie infracţiune şi conducerea unui vehicul înmatriculat în alt stat, care nu are drept de circulaţie în ţară deoarece nu îndeplineşte condiţiile prevăzute de prezenta ordonanţă în art. 82-83 din Secţiunea a VI-a – "Circulaţia autovehiculelor în traficul internaţional".

Consumarea infracţiunii se petrece, pentru proprietar, în momentul în care persoana căreia ia îngăduit să circule cu vehiculul său, se deplasează cu el pe un drum public, indiferent de distanţa parcursă. Doar în acel moment se poate vorbi de "punere în circulaţie". Pentru conducător infracţiunea se consumă în momentul deplasării unui vehicul sau tractării unei remorci îndeplinind condiţiile acestui articol, pe un drum public, indiferent de distanţa parcursă. Infracţiunile de la art. 85, pe lângă momentul consumării, cunosc şi un moment al epuizării, căci acţiunile se poate prelungii în chip natural şi după momentul consumării, fără a mai fi necesară o asemenea prelungire pentru reţinerea săvârşirii delictului, prelungire care continuă până la intervenţia unei forţe contrare ce îi pune capăt, forţă ce poate fi voinţa făptuitorului însuşi (proprietarul pune capăt infracţiunii prin refuzul sau interdicţia de a mai lăsa vehiculul în circulaţie), intervenţia organului de poliţie rutieră sau intervenţia unei alte persoane. Astfel, aceste infracţiuni sunt continue. Infracţiunile se pretează foarte bine (şi cel mai adesea) la săvârşirea lor *în formă continuată*, atunci când autorul pune în circulaţie sau conduce vehiculul ori tractează remorca de mai multe ori, la intervale de timp diferite (de exemplu, zilnic, săptămânal etc.) dar în baza aceleiaşi rezoluţii infracţionale.

Urmarea imediată constă în constă în vătămarea relaţiilor sociale ocrotite de lege şi crearea unei stări de pericol pentru siguranţa circulaţiei pe drumurile publice şi pentru capacitatea autorităţilor statului de a înfăptui justiţia.

Acestea fiind infracţiuni formale (de pericol), ele nu au *legătură de cauzalitate*.

Latura subiectivă presupune intenţie directă sau indirectă. Autorul are reprezentarea că pune în circulaţie sau conduce un vehicul ori tractează o remorcă, neînmatriculate sau neînregistrate, purtând un număr fals de înmatriculare sau de înregistrare, purtând numere de înmatriculare sau înregistrare retrase sau un număr de înmatriculare din alt stat care nu este valabil în România, şi totuşi acceptă acest rezultat ori chiar îl urmăreşte.¹

Pedeapsa pentru prima infracţiune este închisoarea de la 1 la 3 ani, pentru cea de a doua infracţiune închisoarea de la 1 la 5 ani. Tractarea unei remorci în condiţiile acestui articol se pedepseşte cu închisoarea de la 3 luni la 2 ani sau cu amenda, iar pentru ultima infracţiune pedeapsa este închisoarea de la 6 luni la 2 ani.

§2. Infracţiuni privind permisul de conducere

A. Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul ori a unui tramvai de către o persoană care nu posedă permis de conducere (art. 86 alin. 1) **ori al cărei permis de conducere este necorespunzător categoriei sau subcategoriei din care face parte vehiculul respectiv sau al cărei permis i-a fost retras sau anulat ori căreia exercitarea dreptului de a conduce i-a fost suspendată sau care nu are dreptul de a conduce autovehicule în România** (art. 86 alin. 2).

Obiectul juridic este constituit din relaţiile sociale care ocrotesc siguranţa circulaţiei pe drumurile publice. Condiţia deţinerii unui permis de conducere este impusă ca o garanţie a unei pregătiri minime în

¹ G. Antoniu, *op. cit.*, p. 84.

domeniul circulației rutiere, atât în ceea ce privește aspectul practic (stăpânirea vehiculului), cât și sub aspect teoretic (cunoașterea regulilor de circulație rutieră).¹

Infrațiunea nu are obiect material.

Subiectul activ trebuie să fie conducător de autovehicul sau tramvai (subiect calificat), indiferent dacă are sau nu permis, dacă a susținut examenul pentru obținerea permisului, dacă permisul i-a fost anulat, retras, reținut, suspendat etc.

Subiect pasiv este statul.

Latura obiectivă. *Elementul material* presupune o singură acțiune – conducerea – desfășurată în mai multe condiții. În primul rând constituie infrațiune conducerea (deplasarea, punerea în mișcare) unui autovehicul sau tramvai (deci nu și a unui alt vehicul, aceste fapte constituind doar contravenție), indiferent de distanța parcursă, pe un drum public de către o persoană care nu deține un permis la data desfășurării acțiunii. Din reglementarea alin. 1 – "posedă", adică "stăpânește", precum și din coroborarea cu alineatul următor (alin. 2) rezultă că această primă dispoziție se referă la acele persoane care nu au avut niciodată un permis de conducere. Nu are importanță dacă făptuitorul se afla în preziua obținerii permisului sau dacă nu va putea să îl obțină niciodată și nici dacă acesta cunoștea foarte bine să conducă ori era mai puțin stăpân pe volan.²

O a doua categorie de făptuitori sunt cei care conduc un autovehicul sau tramvai fără a avea un permis de conducere *la momentul săvârșirii faptei*, dar înainte l-au avut, însă, între timp, el a fost retras sau anulat, ori i-a fost suspendată exercitarea dreptului de conducere. O a treia categorie de făptuitori sunt cei care au permis la data săvârșirii faptei, dar acesta este nevalabil, fie pentru că este necorespunzător categoriei sau subcategoriei din care face parte vehiculul condus, fie pentru că autorul infrațiunii nu are dreptul de a conduce autovehicule în România.

Infrațiunea se consumă la momentul deplasării unui autovehicul sau tramvai, indiferent de distanța parcursă, pe un drum public, fără ca în acel moment conducătorul să dețină asupra lui un permis valabil. Infrațiunea de conducere fără permis valabil este o *infrațiune continuă*. După momentul consumării (parcursarea câtorva metri de drum public fără a deține în acel moment un permis valabil), acțiunea se poate continua (conducătorul își continuă drumul pentru a ajunge la destinația propusă), fără a mai fi însă necesară o asemenea prelungire pentru reținerea săvârșirii delictului, până la un alt moment al epuizării infrațiunii, adică până intervine o forță contrară care pune capăt acțiunii, forță ce poate fi voința făptuitorului însuși, intervenția organului de poliție rutieră sau intervenția unei alte persoane. Infrațiunea se pretează foarte bine (și cel mai adesea) la săvârșirea ei *în formă continuată*, atunci când autorul conduce vehiculul de mai multe ori, la intervale de timp diferite (de exemplu, zilnic, săptămânal etc.) dar în baza aceleiași rezoluții infracționale, de fiecare dată fără a deține un permis valabil.

Urmarea imediată constă în vătămarea relațiilor sociale ocrotite de lege și crearea unei stări de pericol pentru siguranța circulației pe drumurile publice.

Fiind vorba despre o infrațiune de pericol, nu se pretinde *legătură de cauzalitate*.

Latura subiectivă se realizează cu intenție directă sau indirectă. Autorul are reprezentarea faptului că va conduce un autovehicul sau tramvai fără a deține un permis de conducere valabil, și totuși urmărește sau acceptă acest rezultat.

Pedeapsa pentru infrațiunea de conducere fără a fi avut vreodată permis (art. 86 alin. 1) este închisoarea de la 1 la 5 ani, iar pentru cea de a doua infrațiune (art. 86 alin. 2) este închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau amenda penală. Cum nu se face nici o mențiune privind valorile amenzii rezultă că se vor aplica dispozițiile Codului penal în materie.

B. Se sancționează și persoana care încredințează cu știință un autovehicul sau tramvai, pentru conducerea pe drumurile publice, unei persoane care se află în una dintre situațiile prevăzute la art. 86 alin. (1) sau (2), sau unei persoane care suferă de o boală psihică ori se află sub influența alcoolului

¹ G. Antoniu, *Infrațiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1976, p. 83-84.

² G. Antoniu, *op. cit.*, p. 84-85.

sau a unor produse ori substanţe stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora (art. 86 alin. 3).

Obiectul juridic îl constituie relaţiile sociale care privesc siguranţa circulaţiei pe drumurile publice. Reglementările unui cod rutier au în vedere, în primul rând, siguranţa circulaţiei. Or, încredinţarea unui vehicul unei persoane care nu îndeplineşte nişte condiţii minimale ale siguranţei circulaţiei rutiere nu face altceva decât să încurajeze nerespectarea legii şi să pună în pericol, prin aceasta, ceilalţi participanţi la trafic.

Obiectul material al infracţiunii este dat de autovehiculul sau tramvaiul încredinţat.

Subiectul activ nu este calificat, orice persoană având aptitudinea teoretică de a comite această infracţiune: proprietarul vehiculului, detentorul său, posesorul legal sau nelegal, administratorul unui garaj auto, al unui salon auto etc.

Subiect pasiv este statul ale cărui norme legale sunt încălcate.

Latura obiectivă, sub aspectul *elementului material*, presupune o singură acţiune specifică – încredinţarea, care presupune fie acordul de a utiliza vehiculul dat conducătorului, chiar dacă predarea lui este făcută de o altă persoană care ascultă ordinele celui ce şi-a dat acordul, fie acordul însoţit de remiterea materială a vehiculului. Nu va răspunde însă titularul de drept al vehiculului atunci când dreptul i-a fost uzurpat de către a altă persoană care, în mod abuziv, decide în locul său. O astfel de concluzie se deduce din principiul răspunderii penale personale. Uzurpatorul va răspunde pentru infracţiunea specială aflată în concurs cu o altă infracţiune din Codul penal: furt (art. 208), abuz de încredere (art. 213), gestiune frauduloasă (art. 214), înşelăciune (art. 215) etc.

Pentru a exista infracţiunea încredinţarea trebuie făcută unei persoane care îndeplineşte una din următoarele condiţii: a) nu posedă permis de conducere; b) ori al cărei permis de conducere este necorespunzător categoriei sau subcategoriei din care face parte vehiculul ce i-a fost încredinţat; c) sau al cărei permis i-a fost retras sau anulat ori căreia exercitarea dreptului de a conduce i-a fost suspendată; d) sau care nu are dreptul de a conduce autovehicule în România; e) ori care suferă de o boală psihică; f) sau se află sub influenţa alcoolului sau a unor produse ori substanţe stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora.

Pentru a putea fi invocate aceste condiţii trebuie să existe o aparenţă vizibilă a lor. Astfel, cel care încredinţează vehiculul trebuie să fi ştiut că cel care îl primeşte are probleme cu permisul de conducere. De asemenea, boala psihică trebuie să se fi manifestat vreodată într-un mod exterior vizibil, chiar dacă nu la momentul încredinţării, ci la un moment anterior, pentru a-i fi permis celui care încredinţează vehiculul să o poată cunoaşte. Vizibilă trebuie să fie şi starea influenţată de alcool sau alte substanţe cu efect narcotic. În toate aceste cazuri, dacă cel care încredinţează nu cunoaşte situaţiile speciale în care se află cel care primeşte vehiculul, nu este îndeplinită condiţia laturii subiective a infracţiunii de a acţiona "cu ştiinţă" la comiterea delictului.

Consumarea infracţiunii se petrece la momentul realizării acordului de încredinţare pentru situaţia în care remiterea se va face de către un subordonat al celui care îşi dă acordul, sau la momentul predării vehiculului atunci când acordul şi remiterea se fac de una şi aceeaşi persoană.

Urmarea imediată constă în vătămarea relaţiilor sociale ocrotite de lege şi crearea unei stări de pericol pentru siguranţa circulaţiei pe drumurile publice.

Legătura de cauzalitate nu este cerută, fiind o infracţiune formală (de pericol).

Latura subiectivă presupune intenţie directă sau indirectă. Autorul infracţiunii trebuie să fi ştiut că persoana care primeşte vehiculul se află într-o stare nelegală şi totuşi să urmărească sau să accepte acest rezultat. Dacă autorul nu avea ştiinţă de o astfel de stare, el se afla în eroare de fapt – cauză care înlătură caracterul penal al faptei (art. 51 C. pen.).

Pedeapsa este închiserea de la 6 luni la 3 ani sau amenda penală.

SECŢIUNEA A IV-A

INFRACTIUNI RUTIERE ÎN CONVENŢIILE EUROPENE¹

În anul 1997 România a devenit semnatară a două tratate internaţionale, adoptate în cadrul Consiliului Europei, care vizează cooperarea între statele părţi ale Uniunii Europene în materia reprimării infracţiunilor rutiere. Aceste tratate internaţionale sunt: *Convenţia europeană pentru reprimarea infracţiunilor rutiere*², semnată la Strasbourg (Franţa) la 30 noiembrie 1964 şi *Convenţia europeană cu privire la efectele internaţionale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor*³, semnată la Bruxelles (Belgia) la 3 iunie 1976. Ambele convenţii europene enumeră cu caracter limitativ, în anexă, sub denumirea "Fondul comun al infracţiunilor rutiere", toate faptele ilicite care trebuie incriminate, ca infracţiuni sau contravenţii, prin legislaţia internă a statelor părţi:

- uciderea involuntară sau vătămările involuntare cauzate în domeniul circulaţiei rutiere;
- părăsirea locului accidentului, prin care se înţelege încălcarea obligaţiilor ce revin conducătorilor auto ca urmare a unui accident de circulaţie;
- conducerea unui vehicul de către o persoană în stare de ebrietate sau sub influenţa alcoolului ori sub influenţa stupefiantelor sau a produselor având efecte similare;
- conducerea unui vehicul de către o persoană inaptă ca urmare a unei oboseli excesive;
- conducerea unui autovehicul cu motor fără asigurare de răspundere civilă pentru pagubele cauzate terţilor ca urmare a utilizării acestui vehicul;
- refuzul de a se supune ordinului unui agent al autorităţii privind circulaţia rutieră;
- nerespectarea regulilor privind viteza vehiculelor, poziţia vehiculelor în mişcare şi sensul deplasării lor, întâlnirea cu vehicule din sens opus, depăşirea, schimbarea de direcţie şi trecerea pasajelor de nivel, prioritatea de trecere, prioritatea de trafic pentru anumite vehicule (cum ar fi cele ale pompierilor, ale poliţiei, ambulanţele), staţionarea şi oprirea vehiculelor, accesul vehiculelor sau al anumitor categorii de vehicule pe unele căi rutiere, în special datorită greutatei sau dimensiunilor lor;
- nerespectarea semnelor şi a marcajelor rutiere, în special a semnelui "Stop";
- nerespectarea regulilor privind echipamentul de securitate al vehiculelor şi al încărcăturii lor, sistemul de lumini al vehiculelor şi folosirea farurilor, încărcătura şi capacitatea vehiculelor, înmatricularea vehiculelor, plăcile de înmatriculare şi semnul distinctiv al ţării de înmatriculare;
- conducerea fără permis de circulaţie valabil.

Conform dispoziţiilor convenţiilor, sancţiunile pentru infracţiunile rutiere pot fi, potrivit legislaţiei naţionale, o pedeapsă principală sau accesorie ori o măsură de siguranţă, luată printr-o hotărâre a unei autorităţi judiciare sau printr-o decizie administrativă a unei autorităţi administrative abilitate să pronunţe pedepsele prevăzute de lege pentru reprimarea infracţiunilor rutiere.

O măsură aparte este interzicerea dreptului de a conduce un autovehicul cu motor conducătorului care a comis o infracţiune rutieră. Statul care a pronunţat sancţiunea interdicţiei trebuie să informeze despre aceasta statul care a eliberat permisul de conducere şi statul pe teritoriul căruia autorul infracţiunii rutiere locuieşte în mod obişnuit. Odată informate, aceste state vor pronunţa, în conformitate cu legislaţiile lor naţionale, interdicţia pe care ar fi pronunţat-o şi ele dacă faptele care au dus la o astfel de sancţiune ar fi avut loc pe teritoriul lor, în cazul în care este îndeplinită condiţia dublei incriminări.

Cele două convenţii cuprind, de asemenea, numeroase dispoziţii cu caracter procesual privind cooperarea statelor comunitare în materie de reprimare a infracţiunilor rutiere (de exemplu, cererea de urmărire internaţională a infractorului, cererea de executare a pedepsei stabilită de un alt stat decât cel care o pune în executare, încasarea amenzilor de un alt stat decât cel care a emis-o, notificările între state cu privire la măsurile adoptate etc.), dispoziţii care nu fac însă obiectul analizei acestei lucrări.

¹ C. L. Popescu, *Infracţiuni rutiere. Norme europene*, Revista de Drept Penal, nr. 3/2000.

² Tratatul internaţional, decretul de încheiere şi legea de ratificare sunt publicate în M. Of. nr. 316/1997.

³ Tratatul internaţional, decretul de încheiere şi legea de ratificare sunt publicate în M. Of. nr. 152/1997.

BIBLIOGRAFIE

- George ANTONIU** *Infraţiuni prevăzute în legi speciale*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1976
- Octavian COJOCARU** *ABC-ul circulaţiei pe drumurile publice*, Editura Lumina Lex, Bucureşti, 2000
- Eugen Mimi GACEA** *Investigarea criminalistică a accidentului de trafic rutier*, Editura Ministerului de Interne, Bucureşti, 2003
- Octavian LOGHIN
Tudorel TOADER** *Drept penal român. Partea specială*, ediţia a IV-a, Casa de Editură şi Presă "Şansa" S.R.L., Bucureşti, 2001
- Constantin MITRACHE
Cristian MITRACHE** *Drept penal român. Partea generală*, ediţia a V-a, Editura Universul Juridic, Bucureşti, 2006
- Corneliu-Liviu POPESCU** *Infraţiuni rutiere. Norme europene*, Revista de Drept Penal, nr. 3/2000

Surse legislative:

- Site-ul Camerei Deputaţilor, pagina legislativă (www.cdep.ro/pls/legis);
- *Codul rutier*, Editura C.H. Beck, Bucureşti, 2006;
- **Andreea STOICA**, *Codul penal. Infraţiuni în legi speciale*, Editura All Beck, Bucureşti, 2003