

Studiu introductiv

Conferențiar dr. **Mircea Ursuța**
Facultatea de Drept, Universitatea din Oradea
Avocat, Baroul Bihor

1. Structură

Legislația rutieră a suferit modificări de esență, în ultima perioadă, atât ca efect al intrării în vigoare a Noului Cod penal și a Noului Cod de procedură penală, cât și ca urmare a transunerii în legislația internă a unor directive europene sau ca urmare a unor modificări legislative ce au la bază decizii ale Înaltei Curți de Casație și Justiție.

Pentru a putea constitui un instrument de lucru util, prezenta culegere conține *O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, actualizată (*Codul rutier*), extrase din *Codul penal* și din *Legile de punere în aplicare a Codului penal și a Codului de procedură penală*, *Regulamentul de aplicare a Codului rutier* (*H.G. nr. 1391/2006*), precum și alte acte normative de interes public general.

În ceea ce privește actele normative cu impact direct în procedura de constatare a contravențiilor, publicăm, pe lângă *Norma de Metrologie Legală NML 021-05*, Procedura de utilizare a aparatelor radar aprobată prin *Dispoziția Inspectorului General al Poliției Române nr. 36/2010*.

Prezenta culegere conține și *Ordinul viceprim-ministrului, ministrului afacerilor interne nr. 141/2014 privind evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule sau tramvaie* (publicat în *M. Of. nr. 683 din 18 septembrie 2014*).

Având în vedere conformarea statului român la directivele europene cu impact în materia circulației rutiere, am considerat utilă includerea *Legii nr. 5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări* care a transpus în legislația internă prevederile *Directivei nr. 2011/82/UE de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră* (ulterior modificată prin *Legea nr. 55/2016*, transpunându-se astfel în legislația internă prevederile *Directivei (UE) nr. 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră* și republicată în *M. Of. nr. 439 din 13 iunie 2016*).

De asemenea, în recente ediții am introdus reglementarea-cadru în materie contravențională, respectiv *O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor*.

Nu în ultimul rând, volumul de față conține un tabel care cuprinde o sinteză a aplicării normelor rutiere în materia constatării contravențiilor la regimul rutier – a se vedea pct. 11 din prezentul Studiu introductiv, precum și o scurtă analiză a noilor dispoziții legale cu privire la ridicarea autoturismelor staționate neregulamentar – pct. 13 din prezentul Studiu introductiv.

2. Efectele Noilor Coduri în materie rutieră

Intrarea în vigoare, la 1 februarie 2014, a Noului Cod penal și a Noului Cod de procedură penală, împreună cu legile de punere în aplicare a acestora, a produs consecințe importante în materie rutieră.

Este de remarcat faptul că *O.U.G. nr. 195/2002 (Codul rutier)* a suferit modificări atât prin *Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Noului Cod penal*, cât și prin *Legea nr. 255/2013 pentru punerea în aplicare a Noului Cod de procedură penală*.

Principalele **elemente de noutate** ar putea fi sintetizate astfel:

- infracțiunile rutiere sunt reglementate, începând cu 1 februarie 2014, **în partea specială a Noului Cod penal** (art. 334-341 NCP);

- încălcarea normelor rutiere care are drept consecință vătămarea corporală a unei persoane a cărei vindecare necesită până la 90 zile (inclusiv) de îngrijiri medicale **nu mai este incriminată**, cu excepția situației în care conducătorul auto vinovat se află sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihoactive sau când acesta se află în desfășurarea unei activități ce constituie prin ea însăși infracțiune (spre exemplu, conducerea fără permis) – art. 196 NCP;

- în cazul în care se dispune, ca urmare a săvârșirii unei infracțiuni rutiere, una dintre următoarele soluții: renunțarea la urmărirea penală, **renunțarea** la aplicarea pedepsei sau **amânarea executării pedepsei, nu se va dispune anularea** permisului conform art. 116 din Codul rutier, ci doar **suspendarea acestuia (cu titlu de sancțiune contravențională complementară) pentru o perioadă de 90 zile** – art. 103 alin. (1) lit. c), în forma modificată prin Legea nr. 255/2013 pentru punerea în aplicare a Noului Cod de procedură penală;

- numai în situația **condamnării** la o pedeapsă cu executare în regim de detenție sau la o pedeapsă cu suspendarea condiționată sub supraveghere a executării acesteia se va dispune **anularea** permisului de conducere în condițiile art. 114 din Codul rutier;

- în cazul în care se dispune amânarea executării pedepsei, instanța va putea institui obligația de a nu conduce vehicule pe perioada termenului de încercare de 2 ani – art. 85 alin. (2) lit. g) NCP. Această soluție va trebui însă aplicată cu responsabilitate, conform unei practici unitare ce sperăm că se va crea, **pentru a se evita situațiile absurde** când o persoană față de care se dispune o astfel de măsură execută, în concret, o sancțiune mai grea decât alta față de care se dispune o soluție de condamnare, urmată de anularea permisului de conducere și de „recuperarea” acestuia după un an, în condițiile art. 116 din Codul rutier.

În ceea ce privește **acțiunea în despăgubiri** decurgând din accidente ale căror victime au necesitat îngrijiri medicale de până la 90 de zile, aceasta revine în competența instanței civile, în cauzele penale aflate pe rol instanțele penale urmând – consecință a constatării dezincrimării – **să lase nesoluționată** acțiunea civilă.

Ca atare, victimele acestor accidente vor trebui să formuleze **acțiuni civile împotriva asigurătorilor de răspundere civilă și a persoanelor vinovate de producerea accidentului în condițiile art. 2.224 din Codul civil**. Aceste acțiuni **pot fi însă suspendate** de instanță în temeiul art. 413 alin. (1) pct. 1 din Noul Cod de procedură civilă, până la soluționarea plângerilor contravenționale formulate împotriva proceselor-verbale prin care se stabilește culpa în producerea evenimentului rutier, fapt care ar amâna, nejustificat, soluționarea acestora, întrucât **în procesul contravențional nu întotdeauna soluția pronunțată influențează direct stabilirea culpei**. Spre exemplu, procesul-verbal contravențional poate fi anulat pe considerente de formă, situație în care stabilirea culpei revine în sarcina instanței de drept comun.

De aceea, apreciem necesară o **reevaluare a practicii judiciare în sensul în care cererile de intervenție voluntară principală a victimelor accidentelor în procedura contravențională să fie considerate admisibile¹⁾**.

Numai în acest mod, victimele accidentelor care ies din sfera de aplicare a dreptului penal vor putea beneficia în condiții de celeritate de o reparație a prejudiciului suferit,

¹⁾ Până acum, intervenția voluntară în procesul contravențional a fost apreciată ca inadmisibilă – M. Ursuța, *Procedura contravențională*, Ediția a III-a, Ed. Universul Juridic, Buc., 2010, și practica judiciară acolo prezentată.

urmând ca toate aspectele legate de răspunderea contravențională și de cea civilă **să fie rezolvate într-un unic proces**, așa cum se întâmpla, până la 1 februarie 2014, în cadrul procesului penal.

Nu în ultimul rând, adoptarea unei asemenea practici de către instanțele investite cu soluționarea plângerilor contravenționale împotriva unor procese-verbale, adresate ca urmare a unor accidente auto, ar putea reprezenta un semnal pentru legiuitorul român ca, într-o viitoare legislație generală în materia contravențiilor (Codul contravențional) **să reglementeze expres participarea victimei contravenției în procesul contravențional¹⁾**, la fel cum se întâmplă astăzi în toate statele civilizate.

O altă problemă ivită în practică este cea care vizează caracterul timbrabil al cererilor adresate instanței civile cu privire la despăgubiri ce decurg dintr-un accident de circulație unde fapta nu mai este infracțiune.

O reparație temporară a fost făcută prin Decizia Curții Constituționale nr. 387/2015 (M. Of. nr. 555 din 27 iulie 2015), care, examinând constituționalitatea textului de lege invocat, a decis, cu majoritate de voturi, că dispozițiile art. 29 alin. (1) lit. i) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 80/2013 privind taxele judiciare de timbru sunt constituționale în măsura în care sunt scutite de la plata taxei judiciare de timbru acțiunile și cererile referitoare la despăgubirile civile pentru prejudiciile materiale și morale decurgând dintr-o cauză penală în condițiile în care fapta cauzatoare de prejudiciu, la momentul săvârșirii acesteia, era prevăzută ca infracțiune.

Din păcate însă, pentru cererile de despăgubiri decurgând din accidente produse ulterior datei de 1 februarie 2014, problema a rămas nerezolvată, existând o practică neunitară a instanțelor cu privire la caracterul timbrabil al acestor cereri și cu privire la modul de calcul al taxei de timbru.

De aceea, apreciem că se impune o intervenție legislativă în sensul stabilirii scutirii de la taxa de timbru a unor asemenea cereri.

3. Modificările aduse de O.G. nr. 21/2014 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Ordonanța nr. 21/2014 transpune prevederile unor directive europene (*Directivele nr. 2006/126/CE și 91/671/CEE*) pe de-o parte iar, pe de altă parte, aduce anumite adaptări ale legislației rutiere la noua legislație penală.

Principalele prevederi cu caracter de noutate sunt:

- obligativitatea utilizării dispozitivelor speciale pentru copii de până la 3 ani;
- interzicerea transportului copiilor de peste 3 ani cu o înălțime de sub 1,50 m pe scaunele din față ale autovehiculelor;
- posibilitatea recoltării probelor biologice direct în ambulanțe în anumite condiții;
- restituirea permisului de conducere în cazul infracțiunilor dezincriminate de NCP, dacă nu s-a dispus anularea acestuia până la depunerea cererii de restituire.

4. Reglementarea „cazierului rutier” prin Ordinul viceprim-ministrului, ministrului afacerilor interne nr. 141/2014

Ordinul viceprim-ministrului, ministrului afacerilor interne nr. 141/2014 reglementează modul în care se ține evidența abaterilor rutiere.

¹⁾ Pentru o propunere în acest sens, a se vedea M. Ursuța, *Codul contravențional, o necesitate?*, în „Dreptul”, nr. 1/2014, p. 187.

În principiu, toate încălcările legislației rutiere sunt evidențiate într-o aplicație informatică, de unde vor fi șterse automat la împlinirea unui termen de 5 ani de la data executării sancțiunii.

Mențiunile introduse în baza unor procese-verbale care sunt anulate de instanța de judecată vor fi radiate în termen de 30 de zile de la comunicarea hotărârii definitive prin care se anulează procesul-verbal respectiv.

5. Legea nr. 5/2014

Legea nr. 5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări a transpus în legislația internă prevederile Directivei nr. 2011/82/UE de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, ulterior a fost modificată prin Legea nr. 55/2016, transpunându-se astfel în legislația internă prevederile Directivei (UE) nr. 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, după care a fost republicată în M. Of. nr. 439 din 13 iunie 2016.

Noua legislație are drept scop, conform art. 1 alin. (1) din Legea nr. 5/2014, facilitarea schimbului transfrontalier de informații între autoritățile competente din România și cele din celelalte state membre sau din statele participante, privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când încălcarea a fost săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru sau stat participant, altul decât statul în care a fost săvârșită fapta, precum și facilitarea executării de către autoritățile române a sancțiunilor aplicate pentru încălcări săvârșite pe teritoriul României cu vehicule înmatriculate în alte state membre și în statele participante.

Legea nr. 5/2014 stabilește autoritatea publică română prin intermediul căreia se va asigura schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în calitate de punct național de contact, modalitatea de efectuare a schimbului de informații prin utilizarea căutării automatizate a datelor de înmatriculare a vehiculelor și proprietarilor sau deținătorilor acestora, modalitatea de informare, de către autoritățile române competente, a proprietarului, deținătorului vehiculului sau a persoanei identificate în alt mod, cu privire la încălcarea, pe teritoriul României, a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, dacă această încălcare este săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru și regimul juridic al încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră ce au fost săvârșite pe teritoriul României.

În transpunerea art. 3 al Directivei care prevede încălcările legislației rutiere ce fac obiectul acesteia, art. 3 din Legea nr. 5/2014 prevede că această lege se aplică în cazul săvârșirii următoarelor încălcări ale legislației rutiere: a) excesul de viteză; b) nefolosirea centurii de siguranță; c) nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului; d) conducerea sub influența alcoolului; e) conducerea sub influența substanțelor psihoactive; f) nefolosirea căștii de protecție; g) utilizarea unei benzi interzise; h) utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.

Toate aceste încălcări sunt definite în art. 2 al Legii nr. 5/2014 *prin trimitere la reglementarea lor din dreptul intern*, conținută în O.U.G. nr. 195/2002.

Aceste încălcări ale legislației rutiere române de către persoane care conduc autovehicule înmatriculate în alte state ale Uniunii Europene pot face obiectul Legii nr. 5/2014 numai în situația în care au fost constatate de către autoritățile române competente cu

ajutorul unor mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic sau prin intermediul mijloacelor tehnice de constatare folosite în condițiile legii, iar autoritățile române competente nu dețin datele persoanelor responsabile de încălcări și efectuează investigații în vederea identificării acestora.

Per a contrario, rezultă că ori de câte ori nu sunt întrunite cumulativ aceste două condiții, constatarea contravențiilor rutiere și aplicarea sancțiunilor vor fi făcute în conformitate cu dreptul comun, respectiv utilizând dispozițiile procedurii contravenționale rutiere prevăzute în O.G. nr. 2/2001 și în O.U.G. nr. 195/2002.

6. Utilizarea aparatelor radar

Aparatele de măsurare a vitezei autovehiculelor sunt utilizate conform NML 021-05 și Metodologiei privind modul de utilizare a echipamentelor fixe și mobile de măsurare a vitezei de deplasare a autovehiculelor de tip „Python II”, „Speedophot” și „Gatso”, aprobată prin Dispoziția I.G.P.R. nr. 36/2010.

Este important să cunoaștem următoarele aspecte:

– ar trebui să se utilizeze **un model specific de proces-verbal** prevăzut în anexa 1 a Regulamentului de aplicare a Codului rutier în care trebuie menționate expres **datele de identificare ale aparatului** cu care s-a făcut înregistrarea. Dacă se utilizează modelul „clasic” de proces-verbal, trebuie ca agentul constatat să indice fie datele de identificare ale aparatului radar, fie numărul autoturismului poliției pe care era montat aparatul radar pentru ca, în instanță, să se poate verifica dacă aparatul radar era omologat și verificat metrologic. De asemenea, trebuie indicat locul contravenției;

– autoturismul trebuie **să fie clar evidențiat** în fotografie;

– în fotografia trebuie **să se vadă numărul de înmatriculare** al acestuia.

Potrivit NML 021-05, la aparatele de măsurare a vitezei autovehiculelor se aplică o marjă de toleranță. Mai concret, se aplică **o eroare de $\pm 3\%$** din valoarea înregistrată de aparatul radar la viteze de peste 100 km/h și ± 3 km/h la viteze de sub 100 km/h în cazul în care aparatul radar este montat pe un autoturism al poliției care staționează. În cazul în care aparatul radar este montat pe un autoturism al poliției **în mișcare**, eroarea tolerată este **± 4 km/h** la viteze de până la 100 km/h, iar la viteze de peste 100 km/h, eroarea tolerată este de $\pm 4\%$ din valoarea înregistrată de aparatul radar.

7. Suspendarea dreptului de a conduce

Chiar dacă nu au fost modificări majore prin ultimele acte normative, am apreciat necesar, întrucât legislația este extrem de stufoasă, să prezint mai jos, într-o formă logică, situațiile în care se suspendă dreptul de a conduce pe drumurile publice, pentru ușurința de utilizare a prezentei culegeri¹⁾.

1) Suspendarea dreptului de a conduce pe perioada de 90 de zile

Împreună cu amendă – 9-20 puncte, art. 102 alin. (3) din O.U.G. nr. 195/2002, pentru următoarele contravenții:

a. conducerea sub influența băuturilor alcoolice, dacă fapta nu constituie, potrivit legii, infracțiune (sub 0,40 mg/l alcool pur în aerul expirat);

¹⁾ Pentru prezentarea sistematică a altor prevederi ale legislației rutiere, a se vedea M. Ursuța, *Ghidul șoferului*, Ed. Wolters Kluwer și Universul Juridic, Buc., 2013.

b. conducerea vehiculului cu defecțiuni grave la sistemul de frânare sau mecanismul de direcție, constatate de poliția rutieră împreună cu specialiștii Registrului Auto Român;

c. neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierile sunt coborâte sau în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune;

d. depășirea cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.

Fără amendă – art. 103 alin. (1) lit. c) din O.U.G. nr. 195/2002: dacă nu se aplică nicio sancțiune penală, din anumite considerente procedurale, iar regula de circulație încălcată ar atrage suspendarea dreptului de a conduce pe drumurile publice.

În această situație, suspendarea poate fi aplicată în termen de maximum 18 luni de la data accidentului – a se vedea art. 13 alin. (2)-(3) din O.G. nr. 2/2001.

2) Suspendarea dreptului de a conduce pe perioada de 60 de zile

Împreună cu amendă – 6-8 puncte, art. 101 alin. (3) din O.U.G. nr. 195/2002, pentru următoarele contravenții:

a. nerespectarea regulilor privind prioritatea de trecere, depășirea sau trecerea la culoarea roșie a semaforului, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale;

b. nerespectarea interdicției temporare de circulație instituite pe un anumit segment de drum public;

c. nerespectarea regulilor de circulație la trecerea unei coloane oficiale sau intercalarea într-o astfel de coloană;

d. circulația pe sens opus, cu excepția cazurilor în care se efectuează regulamentar manevra de depășire.

Fără amendă – art. 103 alin. (1) lit. b) din O.U.G. nr. 195/2002: dacă cumulați din nou cel puțin 15 puncte de penalizare în următoarele 12 luni de la data expirării ultimei suspendări a exercitării dreptului de a conduce.

3) Suspendarea dreptului de a conduce pe perioada de 30 de zile

Împreună cu amendă – 4-5 puncte, art. 100 alin. (3) din O.U.G. nr. 195/2002:

a. depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la trecerile la nivel cu calea ferată;

b. neacordarea priorității de trecere pietonilor angajați în traversarea regulamentară a drumului public prin locurile special amenajate și semnalizate, aflați pe sensul de deplasare a autovehiculului, a tractorului agricol sau forestier sau a tramvaiului;

c. neacordarea priorității de trecere vehiculelor care au acest drept;

d. nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;

e. nerespectarea regulilor privind depășirea;

f. nerespectarea semnalelor, indicațiilor și dispozițiilor polițistului rutier aflat în exercitarea atribuțiilor de serviciu;

g. neprezentarea la unitatea de poliție competentă pe raza căreia s-a produs un accident de circulație din care au rezultat numai pagube materiale, în termen de 24 ore.

Fără amendă – art. 103 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 195/2002: dacă ați săvârșit contravenții care cumulează 15 puncte de penalizare.

● **N.N.** Dacă săvârșiți într-un interval de 6 luni de la data restituirii permisului de conducere, **din nou, o faptă** pentru care legea prevede suspendarea dreptului de a conduce autovehicule pe drumul public, **perioada de suspendare se majorează cu 30 de zile** – art. 103 alin. (2) din O.U.G. nr. 195/2002.

4) Suspendarea pentru cumul de puncte

Dacă ați acumulat **15 puncte** de penalizare într-un interval de **6 luni**, aveți obligația ca în termen de **5 zile** de la data la care ați primit înștiințarea scrisă pentru cumulul celor 15 puncte de penalizare să vă prezentați la unitatea de poliție care a emis înștiințarea, **pentru a preda permisul**; în caz contrar **se majorează** perioada de suspendare **cu 30 de zile** – art. 103 alin. (6) din O.U.G. nr. 195/2002.

Punctele se anulează la împlinirea a **6 luni** de la data aplicării lor – art. 103 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002.

Suspendarea permisului **anulează** punctele acumulate până la acea dată – art. 103 alin. (5) din O.U.G. nr. 195/2002.

Suspendare pentru 60 de zile – dacă cumulați **din nou 15 puncte** în următoarele **12 luni** de la data expirării precedentei suspendări a dreptului de a conduce, noua suspendare va fi nu de 30 de zile, ci de **60 de zile** – art. 103 alin. (1) lit. b) din O.U.G. nr. 195/2002.

8. Reducerea perioadei de suspendare și recuperarea permisului de conducere când acesta a fost suspendat

Tot datorită faptului că legislația rutieră este nesistematizată corespunzător, am apreciat necesară prezentarea modului în care un conducător auto al cărui permis a fost suspendat în urma unei contravenții poate obține reducerea perioadei de suspendare.

Dacă vi s-a suspendat dreptul de a conduce pe o perioadă de 60 sau 90 de zile, puteți solicita reducerea perioadei de suspendare aplicată dacă îndepliniți următoarele condiții – art. 221 Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002:

- a) ați fost declarat admis la testul de cunoaștere a regulilor de circulație;
- b) aveți vechime în conducere cel puțin un an înaintea săvârșirii faptei;
- c) în ultimii 3 ani de la data săvârșirii faptei pentru care solicitați reducerea suspendării nu ați beneficiat de o altă reducere a perioadei de suspendare;

- d) în ultimii 2 ani de la data constatării faptei nu ați avut suspendat dreptul de a conduce;

Pentru reducerea perioadei de suspendare, după promovarea testului de cunoaștere a regulilor de circulație, trebuie să vă prezentați la poliția care vă are în evidență cu următoarele documente:

1. act de identitate (original+copie);
2. proces-verbal (original+copie);
3. chitanța plată amendă (original+copie);
4. dovada reținerii permis de conducere (original+copie);
5. dovada promovării testului de cunoaștere a regulilor de circulație;
6. cererea.

Nu puteți beneficia de reducere – art. 221 alin. (2) din Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002 – dacă:

- a) perioada de suspendare inițială a fost majorată;
- b) ați acumulat, din nou, 15 puncte de penalizare în următorul an (12 luni) de la data expirării ultimei suspendări a permisului de conducere;
- c) ați fost implicat într-o tamponare fiind sub influența alcoolului (sub 0,40 mg/l alcool pur în aerul expirat), iar fapta nu constituie infracțiune;
- d) suspendarea permisului de conducere a fost dispusă pentru nerespectarea regulilor de circulație la calea ferată.

Testarea cunoștințelor privind regulile de circulație este obligatorie în următoarele cazuri:

1. conducerea unui autovehicul sub influența alcoolului (sub 0,4 mg/l alcool pur în aerul expirat) – art. 106 alin. (1) lit. a) O.U.G. nr. 195/2002;

2. tamponare rezultată din nerespectarea regulilor privind neacordarea de prioritate, depășirea neregulamentară sau trecerea pe culoarea roșie a semaforului – art. 106 alin. (1) lit. a) O.U.G. nr. 195/2002;

3. când fapta a fost urmărită ca infracțiune contra siguranței circulației pe drumurile publice, iar procurorul a dispus clasarea ori renunțarea la urmărirea penală sau instanța a dispus renunțarea la aplicarea pedepsei ori amânarea aplicării pedepsei – art. 106 alin. (1) lit. b) O.U.G. nr. 195/2002;

4. când ați solicitat reducerea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce – art. 106 alin. (1) lit. c) O.U.G. nr. 195/2002.

Dacă nu vă prezentați la test sau dacă nu promovați testul, în cazul punctelor **1,2,3**, perioada de suspendare se majorează cu **30 de zile**.

Permisul emis de autoritățile române suspendat (reținut) se trimite la poliția unde aveți domiciliul, de unde poate fi ridicat la expirarea perioadei de suspendare. Pentru a-l ridica aveți nevoie de:

– actul de identitate;

– dovada de reținere. În cazul în care ați pierdut dovada, aveți nevoie de o declarație notarială, pe proprie răspundere, referitoare la pierderea ei.

9. Consecințele declarării neconstituționalității art. 336 din Noul Cod penal

Prin Decizia nr. 732/2014, Curtea Constituțională a stabilit că *„sintagma «la momentul prelevării mostrelor biologice» din cuprinsul dispozițiilor art. 336 alin. (1) din Codul penal este neconstituțională”*.

Astfel, momentul la care se stabilește alcoolemia este cel în care persoana conduce efectiv un autovehicul pe drumurile publice, la fel ca în vechea reglementare.

Dispozițiile art. 10 alin. (1)¹⁾ din *Norme metodologice privind recoltarea, depozitarea și transportul mostrelor biologice în vederea probațiunii judiciare prin stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor psihoactive în cazul persoanelor implicate în evenimente sau împrejurări în legătură cu traficul rutier*, aprobate prin *Ordinul ministrului sănătății nr. 1512/2013*, cu modificările ulterioare, prevăd, în prezent, că urmează a fi recoltate, la fel ca sub regimul vechii legislații penale, câte două mostre de sânge.

De asemenea, având în vedere decizia Curții Constituționale, Hotărârea prealabilă nr. 3/2014 a Înaltei Curți de Casație și Justiție și-a încetat efectele, devenind aplicabile dispozițiile art. 477¹ din Noul Cod de procedură penală²⁾.

¹⁾ Potrivit acestui text legal: *„Pentru determinarea alcoolemiei se recoltează două mostre de sânge la interval de o oră una față de cealaltă, fiecare mostră fiind reprezentată de o cantitate de 10 ml”*.

²⁾ **NCCP (Noul Cod de procedură penală): „Art. 477¹. Încetarea sau modificarea efectelor deciziei. Efectele deciziei încetează în cazul abrogării, constatării neconstituționalității ori modificării dispoziției legale care a generat problema de drept dezlegată, cu excepția cazului în care aceasta subzistă în noua reglementare”**.

10. Modificări ale procedurii de obținere a permisului auto

Prin *Ordinul nr. 97/2015 al viceprim-ministrului, ministrului afacerilor interne* a fost modificată procedura de obținere a permisului de conducere reglementată de *Ordinul nr. 268/2010 al ministrului administrației și internelor*, cele mai importante modificări intrând în vigoare la data de 5 octombrie 2015¹⁾.

În urma modificării articolului 12 al Ordinului nr. 268/2010 se prevede mult mai clar ce se întâmplă în situația în care, după promovarea probei teoretice, nu se promovează proba practică.

Asfel, candidații declarați «respins» la proba practică pot fi programați pentru susținerea unei noi probe după o perioadă de cel puțin 15 zile, fără a mai fi nevoie de o nouă susținere a probei teoretice.

Conform modificărilor aduse legislației: „*Calificativul «admis» la proba teoretică permite susținerea probei practice în perioada de valabilitate a cursului de pregătire teoretică și practică*”.

Totuși, prezentarea la noua probă este condiționată de achitarea taxei de examinare și de prezentarea dovezii care atestă efectuarea a cel puțin 6 ore suplimentare de pregătire practică într-o școală de conducători auto autorizată.

În ceea ce privește candidații respinși la proba teoretică, aceștia o pot susține din nou numai după o perioadă de cel puțin 15 zile și după achitarea unei noi taxe de examinare.

Persoanele al căror permis de conducere a fost anulat în urma unei hotărâri penale definitive de condamnare pentru o infracțiune la regimul rutier pot să susțină un nou examen fără a fi necesară parcurgerea unui nou curs de teorie și practică rutieră.

În situația în care aceștia obțin calificativul „admis” la proba teoretică, au la dispoziție un an pentru a promova și proba practică.

11. Tabelul sancțiunilor rutiere

Ediția de față, la fel ca precedentele două, conține în plus față de edițiile anterioare un tabel care cuprinde o sinteză a aplicării normelor rutiere în materia constatării contravențiilor la regimul rutier.

Tabelul este util atât polițiștilor rutieri care sunt chemați să constate contravenții rutiere, cât și persoanelor sancționate, care pot verifica foarte rapid dacă încadrarea juridică făcută de agentul constatatator este cea corectă.

Practic, tabelul cuprinde, în ordine alfabetică, încalcările normelor rutiere, temeiul de drept al sancțiunilor, cuantumul amenzii și eventualele sancțiuni complementare ce urmează a fi aplicate – puncte de penalizare, suspendarea dreptului de a conduce, reținerea certificatului de înmatriculare etc. Ultima coloană indică valabilitatea dovezii de circulație în ipoteza aplicării unei sancțiuni complementare mai grave.

Spre exemplu, în cazul depășirii vitezei, se va verifica în tabel la litera „V”, unde se găsesc cele cinci contravenții la regimul de viteză, cu sancțiunile aferente fiecărei contravenții în parte, în funcție de viteza concretă înregistrată de aparatul radar.

¹⁾ Celelalte modificări au intrat în vigoare la 31 decembrie 2015.

12. Modificări ale legislației rutiere în anul 2016 (inclusiv modificarea O.G. nr. 2/2001)

De la ediția din ianuarie 2016 a prezentei lucrări, legislația rutieră a suferit importante modificări.

Prima dintre acestea vizează modificarea art. 33 din O.U.G. nr. 195/2002, în sensul că lucrările care se execută pe drumurile publice trebuie să fie semnalizate și pe timp de noapte cu lămpi cu lumină galbenă intermitentă sau în cascadă. Această semnalizare se efectuează de către executantul lucrărilor, cu avizul poliției rutiere, astfel încât să asigure deplasarea în siguranță a tuturor participanților la trafic.

A doua modificare a legislației rutiere a avut loc prin *O.U.G. nr. 41/2016 privind stabilirea unor măsuri de simplificare la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative*, prin care s-au simplificat procedurile de înmatriculare a autovehiculelor.

În ceea ce privește examenul pentru dobândirea permisului auto, pentru asigurarea și verificarea legalității acestuia, modul de desfășurare a probei teoretice se înregistrează video, iar în cazul probei practice, atât video, cât și audio, cu sisteme tehnice de monitorizare. Pentru proba practică, sistemele tehnice de monitorizare se instalează pe autovehiculele folosite la susținerea probei practice. Există și o excepție, în sensul că nu se înregistrează audio sau video proba practică susținută pentru dobândirea permisului la motoscutere și motociclete. Prevederile privind procedura de obținere a permisului vor intra în vigoare la 1 an de la data intrării în vigoare a O.U.G. nr. 41/2016, urmând a se emite, în aplicarea acestora, și un ordin al ministrului afacerilor interne.

Nu în ultimul rând, modificarea O.G. nr. 2/2001, prin aceeași O.U.G. nr. 41/2016, prevede că plata amenzilor contravenționale achitate prin intermediul sistemelor electronice de plată prevăzute de lege se dovedește prin prezentarea extrasului de cont al plătitorului sau a dovezii de plată emise de către sistemele de plăți, aceasta specificând data și ora efectuării plății; în aceste situații se elimină obligativitatea pentru plătitor de a preda o copie a extrasului de cont sau a dovezii de plată emise de sistemul de plăți către agentul constator sau către organul din care acesta face parte.

Toate modificările aduse *Codului rutier* sunt evidențiate în text. De asemenea, au fost evidențiate în text și cele mai recente modificări aduse *Regulamentului de aplicare a Codului rutier* (H.G. nr. 1391/2006), prezentate în continuare.

13. Noua procedură de ridicare a autoturismelor staționate nelegal

În urma Deciziei nr. 9/2015 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, pronunțate în recurs în interesul legii, prin care s-a stabilit că procedurile de ridicare a autovehiculelor staționate nelegal edictate de consiliile locale sunt nelegale, în România nu au mai putut fi ridicate autoturismele staționate nelegal.

În prima parte a anului 2016 a fost întocmit de către Ministerul Afacerilor Interne un proiect de modificare a legislației rutiere, prezentat și comentat în ediția iulie 2016 a prezentei lucrări.

În urma dezbaterii publice, proiectul a fost revizuit semnificativ, iar la data de 22 decembrie 2016 a fost publicată, în Monitorul Oficial, H.G. nr. 965/2016, care a intrat în vigoare la data de 21 ianuarie 2017.