

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 transpunerii 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 (Codul rutier)*, actualizată, un extras din *Codul penal, 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*.

Culegerea 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*.

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 nr. 2015/413/UE 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 recentele ediții am introdus reglementarea-cadru în materie contravențională, respectiv *O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor*.

Începând cu prezenta ediție, am mai adăugat: un extras din *Legea nr. 155/2010 a poliției locale*; *Legea nr. 132/2017 privind asigurările RCA* (integral) cu normele aferente; *Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 97/2017 privind procedura și condițiile tehnice în care se realizează și se stochează înregistrările examenului de obținere a permisului de conducere și măsurile pentru protejarea acestora și a datelor cu caracter personal*.

Nu în ultimul rând, volumul 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

Întrearea 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 dezincriminării – **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 admisibile**¹⁾.

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.

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

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);
- b. conducerea vehicului 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 regulamentară 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.