

# **Codul rutier**

**Actualizat la**

**1 iulie 2015**

## URSUȚA, MIRCEA

S-a născut la 27 august 1978, în Oradea.

■ **Studii:** Universitatea din Oradea, Facultatea de Drept – Specializarea Drept (1996-2000); master Drept și Administrație Publică, Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca (2000-2001); Universitatea din Oradea, Facultatea de Științe Politice și Științele Comunicării (2004-2007); Doctor în Drept: Specializarea Drept Administrativ, Universitatea Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca, tema tezei „Procedura Contravențională” – îndrumător Prof. Univ. Dr. Tudor Drăganu (2008).

■ **Activitate profesională:** avocat, Baroul Bihor (2000-prezent); arbitru, Curtea de Arbitraj Comercial de pe lângă Camera de Comerț și Industrie Bihor (2010-prezent); prodecan, Baroul Bihor (2011-2015).

■ **Activitate științifică:** peste 60 de comunicări și prelegeri la conferințe naționale și internaționale; peste 40 de articole și studii de jurisprudență în materia procedurii civile, dreptului contravențional și dreptului administrativ în Revista Dreptul, Curierul Judiciar, Revista Română de Jurisprudență, Revista Română de Executare Silită, Revista Transilvană de Științe Administrative, Studia Universitatis Babeș-Bolyai; cărți publicate (*Noul Cod de procedură civilă modificat. Prezentare comparativă: Sinteza noutăților și reglementărilor anterioare*, Ed. Universul Juridic, București, 2014; *Sinteza noutăților Codului de procedură civilă. Prezentare comparativă: Noul Cod de procedură civilă și Codul anterior*, Ed. Universul Juridic, București, 2013; *Prezentare comparativă. Noul Cod de procedură civilă și Codul anterior. Sinteza noutăților Codului de procedură civilă*, Ed. Universul Juridic, București, 2012; *Contravențiile rutiere*, Ed. Universul Juridic, București, 3 ediții – 2012, 2011, 2010; *Procedura contravențională*, Ed. Universul Juridic, București, 3 ediții – 2010, 2009, 2008; *Elemente fundamentale de procedură civilă și proceduri speciale*, Ed. Pro Universitaria, București, 2010; *Codul rutier*, Ed. Universul Juridic, București, 2014; *Ghidul șoferului*, Ed. Universul Juridic, București, 2013; coautor la *Noul Cod de procedură civilă comentat și adnotat* – coordonatori V.M. Ciobanu și M. Nicolae, Ed. Universul Juridic, București, 2 volume: vol. II – în curs de publicare, vol. I – 2013).

■ **Recunoaștere științifică:** membru al Institutului de Științe Administrative „Paul Negulescu” (2004-prezent); membru fondator al Institutului de Drept Public și Științe Administrative al României (2009-prezent); membru în Comisia de redactare a proiectului Legii de punere în aplicare a Noului Cod de procedură civilă, Ministerul Justiției (2010-2012); membru al Institutului de Științe Administrative al Republicii Moldova (2010-prezent); membru în Colegiul Științific al revistei „Pandectele săptămânale” (2012-prezent); moderator și speaker la conferințe organizate în cadrul programului de implementare a Noului Cod de procedură civilă (2011-prezent); membru în Comitetul de redacție al „Revistei române de jurisprudență” (2013-prezent).

■ **Citări:** numeroase citări ale lucrărilor menționate în tratate, monografii, articole, studii și alte lucrări de specialitate în materiile procedurii civile, dreptului contravențional și dreptului administrativ.

■ **Activitate didactică:** preparator, Facultatea de Drept, Universitatea din Oradea (2002-2006); asistent universitar, Facultatea de Drept, Universitatea din Oradea (2006-2011); lector, Institutul Național pentru Pregătirea și Perfecționarea Avocaților (2011-prezent); lector universitar, Facultatea de Drept, Universitatea din Oradea (2011-prezent).

# **Codul rutier**

**Ediție îngrijită de  
Lector dr. Mircea Ursuța  
Facultatea de Drept, Universitatea din Oradea  
Avocat, Baroul Bihor**

**Universul Juridic**  
București  
-2015-

Editat de **S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Copyright © 2015, **S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

**S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al  
**S.C. Universul Juridic S.R.L.**

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României  
ROMÂNIA**

**[Legislație]**

**Codul rutier: actualizat la: 1 iulie 2015 /**

ed. îngrijită de av. dr. Mircea Ursuța - București : Universul  
Juridic, 2015

ISBN 978-606-673-667-1

I. Ursuța, Mircea (ed.)

656.1.05(498)

**REDAȚIE:**

tel./fax: **021.314.93.13**  
tel.: **0732.320.666**  
e-mail: **redactie@universuljuridic.ro**

**DEPARTAMENTUL  
DISTRIBUȚIE:**

telefon: **021.314.93.15**  
tel./fax: **021.314.93.16**  
e-mail: **distributie@universuljuridic.ro**

**www.universuljuridic.ro**

## **Cuvânt-înainte la ediția iulie 2015**

Epuizarea rapidă a tirajului primelor două ediții ale prezentei lucrări confirmă faptul că această culegere, care conține cele mai importante acte normative cu impact în materie rutieră, este necesară.

La fel ca ediția din iarnă, prezentul volum cuprinde, în plus, reglementarea-cadru în materie contravențională, respectiv Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, iar studiul introductiv a fost extins cu sinteza legislației referitoare la reducerea perioadei de suspendare și recuperarea permisului de conducere.

În prima ediție, la punctul 2 al Studiului introductiv, am arătat că, din punctul nostru de vedere, dispozițiile art. 336 NCP sunt neconstituționale.

Se pare că am avut dreptate, astfel încât prezenta ediție conține Decizia Curții Constituționale nr. 732/2014 (M. Of. nr. 69 din 27 ianuarie 2015) prin care s-a stabilit că „sintagma «la momentul prelevării mostrelor biologice» din cuprinsul dispozițiilor art. 336 alin. (1) din Codul penal este neconstituțională”.

Autorul

# Studiu introductiv

Lector 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.

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 transpune 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.

De asemenea, prezenta ediție cuprinde, în plus față de prima ediție, reglementarea-cadru în materie contravențională, respectiv O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor.

## 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, produce 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 aplicarea 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**<sup>1)</sup>.

---

<sup>1)</sup> 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.

Numai în acest mod, victimele accidentelor care ies din sfera de aplicare a dreptului penal vor putea beneficia de o reparație a prejudiciului suferit în condiții de celeritate, 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 învestite 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 contravențional**<sup>1)</sup>, 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 din data de 27.05.2015 (potrivit Comunicatului de presă al Compartimentului Relații externe, relații cu presa și protocol al Curții Constituționale, publicat pe [www.ccr.ro](http://www.ccr.ro)), 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 2015, 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 (*Directiva 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.

---

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



#### **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 va ține evidența abaterilor rutiere.

În principiu, toate încălcările legislației rutiere vor fi 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* transpune 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.

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 va fi făcută 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 fotografii 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  $\pm 3$  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  **$\pm 4$  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, întrucât legislația este extrem de stufoasă am apreciat necesar 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 culegeri<sup>1)</sup>.

---

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