

**Universitatea „Nicolae Titulescu” București**  
**Facultatea de Drept**  
**Școala Doctorală**

**Infrațiuni contra siguranței circulației pe  
drumurile publice**  
(rezumat)

**Coordonator științific**

**Prof. Univ. Dr. Vasile DOBRINOIU**

**Doctorand**

**Alin-Sorin NICOLESCU**

2017

## Cuprins

SCURTE CONSIDERAȚII INTRODUCTIVE .....	7
Capitolul I. Aspecte generale privind siguranța circulației pe drumurile publice .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Secțiunea 1. Istoric .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Secțiunea 2. Dezvoltare legislativă .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 1. Legislația rutieră în perioada 1859-1881 (Principatele Unite ale Moldovei și Țării Românești) .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 2. Legislația rutieră în perioada 1881-1947 (Regatul României) .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 3. Legislația rutieră în perioada 1947-1965 (Republica Populară Română).....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 4. Legislația rutieră în perioada 1965-1989 (Republica Socialistă România) .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 5. Legislația rutieră după Revoluția de la 1989 ..	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Secțiunea 3. Aspecte criminologice și psihologice	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Capitolul II. Instituții și autorități cu rol activ în sistemul de transport rutier și mecanisme de cooperare internațională.	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Secțiunea 1. Ministerul Transporturilor	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 1. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 2. Registrul Auto Român – RAR ..	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 3. Autoritatea Rutieră Română .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 4. Autoritatea Metropolitană de Transport București .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 5. Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Secțiunea 2. Cooperarea Internațională în materie penală în raport cu infracționalitatea din domeniul rutier și schimbul transfrontalier de informații .....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>
Subsecțiunea 1. Interpolul.....	<b>Eroare! Marcaj în document nedefinit.</b>

Subsecțiunea 2. Legea nr. 302/2004 privind cooperarea judiciară internațională în materie penală, republicată ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea III. Directiva nr. 413 din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Capitolul III. Instrumente internaționale și naționale privind siguranța circulației pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 1. Instrumente internaționale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Acordul European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 3. Convenția de la Viena asupra circulației rutiere și Convenția de la Viena asupra semnalizării rutiere. .... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 4. Convenția Europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor - Bruxelles, 3 iunie 1976 ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 5. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 6. Programul de siguranță rutieră 2011-2020, adoptat de Comisia Europeană, Bruxelles, în data de 20 iulie 2010 ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 2. Instrumente naționale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Regulamentul pentru aplicarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 3. Codul Penal..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Capitolul IV. Infrațiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice prevăzute în Codul Penal român..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 1. Punerea în circulație sau conducerea unui vehicul neînmatriculat (art. 334 Cod penal).....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 1. Conținutul Legal .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful 1. Latura Obiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful 2. Latura subiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 3. Noțiunea de vehicul și autovehicul în raport cu Legea nr. 286/2009 privind Codul Penal .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 4. Aspecte de practică judiciară neunitară .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 2. Conducerea unui vehicul fără permis de conducere (art. 335 Cod Penal).....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 1. Conținutul legal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful 1. Latura obiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful 2. Latura subiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 3. Conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe (art. 336 Cod penal).....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 1. Conținutul legal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

    Subparagraful 1. Latura obiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

    Subparagraful 2. Latura subiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 3. Decizia nr. 3/2014 a Înaltei Curți de Casație și Justiție .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 4. Decizia Curții Constituționale a României nr. 732/2014 .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 5. Normele metodologice din 12 decembrie 2013 privind recoltarea, depozitarea și transportul probelor biologice .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 6. Soluție de achitare a inculpatului, raportată la decizia Curții Constituționale a României nr. 732/2014 .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 4. Refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice (art. 337 Cod penal) .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

    Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunii ..**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

        Paragraful 1. Conținutul legal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

        Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

        Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

            Subparagraful 1. Latura obiectivă .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

            Subparagraful II. Latura subiectivă.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

        Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

    Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 5. Părăsirea locului accidentului ori modificarea sau ștergerea urmelor acestuia (art. 338 Cod penal) ...**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

- Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 1. Conținutul legal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subparagraful 1. Latura obiectivă ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subparagraful 2. Latura subiectivă ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subparagraful 1. Cauze justificative speciale .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subsecțiunea 3. Obligațiile conducătorilor auto în caz de accident .... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 1. Neconcordanță legislativă, urmare a pronunțării Deciziei nr. 3/2014 a Înaltei Curți de Casație și Justiție și a Deciziei 732/2014 a Curții Constituționale a României .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Secțiunea 6. Împiedicarea sau îngreunarea circulației pe drumurile publice (art. 339 Cod penal) .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 2. Conținutul legal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 2. Condiții preexistente .**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 3. Conținutul constitutiv**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subparagraful 1. Latura obiectivă ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subparagraful 2. Latura subiectivă ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Paragraful 4. Forme. Sancțiuni .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal.....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**
- Secțiunea 7. Nerespectarea atribuțiilor privind verificarea tehnică ori efectuarea reparațiilor (art. 340 Cod penal) .....**Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 1. Conținutul legal..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful II. Condiții preexistente **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful III. Conținutul constitutiv ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful I. Latura obiectivă **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful II. Latura subiectivă..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 4. Forme. Sancțiuni ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea 8. Efectuarea de lucrări neautorizate în zona drumului public (art. 341 Cod penal) ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 1. Analiza infracțiunilor ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 1. Conținutul legal..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 2. Condiții preexistente . **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful 3. Conținutul constitutiv **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful 1. Latura obiectivă ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subparagraful II. Latura subiectivă..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Paragraful IV. Forme. Sancțiuni..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Subsecțiunea 2. Aspecte de drept procesual penal..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Capitolul V. Alte aspecte privind infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea I. Aspecte de drept comparat (Austria, Germania, Franța, Italia, Finlanda, Spania, Suedia, Grecia, etc). . **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea II. Aspecte tehnico-tactice de investigare a infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice ..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Secțiunea III. Răspunderea civilă..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Capitolul VI. Studiu de caz..... **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

Concluzii și propuneri de lege ferenda .. **Eroare! Marcaj în document nedefinit.**

BIBLIOGRAFIE.....34

**Cuvinte cheie:** siguranță, infracțiuni, circulație, prevenție, reglementare, cod rutier.



## I. SCURTE CONSIDERAȚII INTRODUCATIVE

Studiul și-a propus să abordeze o problemă pe cât de comună, pe atât de amplă, a infracțiunilor rutiere. Desigur, am putea fi criticați pentru uzitarea sintagmei „infracțiuni rutiere” însă aceasta apare ca o creație doctrinară, legiuitorul stabilind în Codul Penal pentru această categorie de fapte penale denumirea de „infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice”.

Segment inseparabil al activității societății moderne, transporturile reprezintă „sistemul circulator” al întregii planete și, în același timp, al fiecărui stat în parte. Fiind constituit în cadrul unui sistem internațional, reglementările cu același specific conduc spre o omogenizare puternică a dispozițiilor, indiferent de stat, cultură sau valori sociale. Segmentul transporturilor trebuie să fie și este reglementat conform cu cele mai înalte standarde privitoare la protecția civilă și nu numai.

În cele mai multe cazuri punctul de producție (fabricare) nu este același cu punctul de desfacere, astfel, transporturile sunt calea prin care se deplasează produsele obținute în ramurile producției către cel în care urmează a fi consumate în cadrul piețelor interne și al celor internaționale.

Principalul obiect de activitate al transporturilor este reprezentat de deplasarea în timp și spațiu a mărfurilor, bunurilor sau a persoanelor, acesta nefiind un scop în sine, ci mai degrabă un mijloc de realizare a diverselor domenii de interes ale societății.

Aplicând sancțiuni pentru săvârșirea unor acțiuni periculoase sau considerate de societate ca fiind periculoase, constatăm importanța dreptului penal în viața cotidiană și indispensabilitatea acestuia, în genere, a infracțiunilor din domeniul rutier, cu care în ultima perioadă, societatea se confruntă tot mai frecvent, iar numărul persoanelor condamnate în acest sens apare într-o continuă creștere sau cel puțin constantă.

Abordarea a vizat, în principal, expunerea teoretică a subiectului și de asemenea prezentarea sintetizată a unor situații de practică judiciară.

În cea de-a doua jumătate a secolului XX, domeniul transporturilor rutiere a cunoscut o puternică expansiune pe plan național și internațional. Cadrul actual ne arată că în prezent numărul automobilelor și al mijloacelor de transport este în

creștere iar cadrul normativ privitor la acest domeniu trebuie să fie cu atât mai exigent întrucât, din nefericire, odată cu dezvoltarea considerabilă a transporturilor apar și repercusiunile. Acestea se simt în numărul de vieți omenești pierdute și în numărul de răniți în accidentele rutiere.

Literatura juridică privitoare la branșa transporturilor a început să se expună mai puternic publicului abia la finele secolului XX, începutul secolului XXI când au început să fie publicate articole, tratate, monografii, cursuri universitare sau alte asemenea scrieri. Până atunci, literatura de specialitate se rezuma doar la transpunerea actelor normative în vederea publicității lor, mai mult decât în monitorul oficial.

Întrucât există o reală importanță a perimetrului legislativ, atât la nivel național cât și internațional, indiferent că analizăm prin perspectiva raporturilor care vizează transporturile rutiere, transportul de mărfuri periculoase, gestionarea siguranței pe drumurile publice ori infrastructura rutieră, ne-am propus să studiem subiectul și să tranșăm o serie de aspecte de ordin teoretic și practic.

Mai mult, în prezent suntem martorii încălcărilor flagrante ale regimurilor rutiere, de orice natură, acestea prezentând un real pericol social.

În raport cu importanța economico-socială a transportului rutier, și a perspectivelor dezvoltării acestuia, menționăm că dezvoltarea societății moderne a determinat o creștere fără precedent în ceea ce privește acest tip de transporturi și a prezentat o deosebită implicație a acestui fenomen în viața socială și economică de zi cu zi. Nu am insistat asupra problematicii privitoare la importanța transporturilor rutiere din punct de vedere economic, deoarece lucrarea se prezintă ca fiind una cu tematică juridică, analiza normelor de drept privitoare la acest domeniu fiind ținta principală pe care am urmărit să o atingem.

Astfel, putem spune că transportul rutier asigură deplasarea în comun sau individual a persoanelor și a materialelor, aspecte ce contribuie activ la valorificarea potențialului uman.

Utilitatea transportului rutier o reprezintă transferarea persoanelor sau a mărfurilor din punctul A în punctul B, aspecte ce contribuie la schimbul de valori economice, culturale, artistice, etc.<sup>1</sup>

Transportul rutier capătă o conotație importantă pe orice segment al vieții cotidiene mai ales în situația în care, afirmă experții în statistici, în lume există circa 1.2 miliarde de autovehicule, numărul crescând considerabil de la an la an, iar în 2035 se estimează că va exista un număr de 2 miliarde de autovehicule.<sup>2</sup>

În ceea ce privește situația din România, anul 2016 s-a încheiat cu un număr de 7 milioane de autovehicule înmatriculate, 20% dintre acestea fiind înregistrate în București.

Dezvoltarea continuă a circulației rutiere nu se manifestă doar prin creșterea numărului de autovehicule, ci și prin dovada reală a intensității actuale a circulației pe drumurile publice și a traficului tot mai anevoios.

Ritmul în care se realizează circulația efectivă, în prezent, a impus luarea unor măsuri deosebite în sensul asigurării condițiilor corespunzătoare. Apar tot mai des preocupări ale aparatului legislativ și executiv în sensul modernizării drumurilor, dotării lor cu însemne, marcaje și inscripții corespunzătoare condițiilor de trafic, pregătirea agenților pentru o mai bună capacitate de dirijare fluentă, a tehnicilor de conducere a autovehiculelor și a legislație în domeniu, în sensul unei fluidizări și a exercitării dreptului de a conduce în cele mai bune condiții, fără a leza în niciun fel terțele persoane sau ceilalți participanți la traficul rutier.

Realizarea corespunzătoare a sarcinilor transporturilor rutiere, din perspectivă socială, implică o condiție “sine qua non” a siguranței traficului rutier și a existenței unui regim care să conducă spre manifestarea în condiții de maximă siguranță a fenomenului.<sup>3</sup>

Existența unui mecanism predefinit, normativ, care să guverneze întreaga activitate a ceea ce înseamnă circulație rutieră este indispensabil oricărei țări care se prezintă a fi una progresivă și eficientă în dezvoltare.

---

<sup>1</sup> Corneliu Turianu, *Infrastructuri contra siguranței circulației rutiere*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1986, p.5;

<sup>2</sup> <http://www.auto-bild.ro/>;

<sup>3</sup> Corneliu Turianu, *op. cit.*, p.6;

De ce este atât de important acest mecanism? Autovehiculele sunt din ce în ce mai performante, ating viteze foarte mari, sunt grele, au volum ridicat, iar toate aceste caracteristici contribuie la realizarea unei potențiale forțe de distrugere suficient de mare încât să producă însemnate daune sau să lezeze alte valori sociale ocrotite de legi.

Vehiculele de orice natură, care circulă pe drumurile publice constituie o importantă sursă de pericol pentru cetățeni. Prin nerespectarea regimurilor rutiere și săvârșirea de infracțiuni din domeniul rutier pot fi lezate și alte valori sociale, ocrotite de lege, precum relațiile sociale privitoare la viață sau la integritatea corporală.

Infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice reprezintă totalitatea faptelor penale prin care, incriminarea și sancționarea au caracterul de a ocroti acele valori privitoare la relațiile sociale în legătură cu circulația pe drumurile publice.

„Această categorie de infracțiuni s-a constituit ca un grup aparte în sistemul infracțiunilor ca urmare a amplificării și diversificării încălcărilor produse în cadrul circulației rutiere, a creșterii gradului de pericol al acestor încălcări, a necesității unei intervenții mai eficiente a legiuitorului în acest domeniu spre a asigura ocrotirea în mod corespunzător a valorii sociale puse în pericol.”<sup>4</sup>

Reglementarea, sub regim penal a acestor fapte are ca scop și prevenirea săvârșirii de infracțiuni prin caracterul de exemplaritate de care se bucură pedeapsa penală. Norma din acest domeniu încearcă să aducă în atenția colectivității importanța valorilor sociale privitoare la circulației pe drumurile publice, mai ales în situația actuală, când autoturismul este un mijloc de transport preferat iar posibila subiecți activi ai acestor infracțiuni putem fi oricare dintre noi.

Dat fiind faptul că o lege penală specială este susceptibilă de a fi supusă schimbărilor frecvente ori face referire la un domeniu limitat de relații sociale care privesc un cerc mai restrâns de subiecți de drept, raționamentul pentru care legiuitorul a ales, prin compunerea Noului Cod Penal, introducerea infracțiunilor rutiere într-un capitol distinct și abrogarea lor din cuprinsul Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, nu

---

<sup>4</sup> Corneliu Turianu, *op. cit.*, p.7;

face decât să întărească convingerea că aceste infracțiuni ocrotesc valori importante fiind cunoscut că normele de drept cuprinse în conținutul Codului penal au un caracter frecvent, statornic ori valoarea socială ocrotită de acestea reprezintă o importanță deosebită pentru cetățeni.

Realitatea socială ne arată că frontierele nu mai constituie bariere, cel puțin nu în spațiul European, fapt pentru care este necesar să privim mai departe și să analizăm critic nu doar legislația internă ci și pe cea internațională, mai ales în timpurile actuale în care multe dintre actele normative naționale sunt de fapt transpuneri sau ratificări ale actelor comunitare internaționale.<sup>5</sup>

Este important să înțelegem că transporturile rutiere cunosc o serie de clasificări, astfel, putem distinge între transporturi de natură comercială sau în interes propriu, cu periodicitate regulată sau ocazională, interne sau internaționale, omogene sau mixte.

Dezvoltarea socială și economică a țărilor europene și totodată a legăturilor economice dintre acestea, au favorizat creșterea ratelor tone/kilometru sau pasageri/kilometru.

Întrucât prezentul studiu își cunoaște obiectul în sfera infracțiunilor cu specific în domeniul rutier, dar și a transporturilor rutiere, am simțit necesar a enumera o serie dintre beneficiile acestui mod de transfer de persoane sau mărfuri, astfel: ► mobilitatea și accesibilitatea superioară tuturor celorlalte moduri de transport ce conferă o oarecare lejeritate a pasagerilor și o flexibilitate deosebită; ► adaptabilitatea rapidă la toate condițiile terestre (drumuri neamenajate, șantier, drumuri forestiere, etc.), fără necesitatea unor investiții deosebite pentru punerea în funcțiune a vehiculului; ► capacitatea de a completa celelalte moduri de transport (fluvial, naval, aerian) care nu pot realiza singure întregul lanț de transport (desigur, actualmente putem discuta despre tehnologii care oferă posibilitatea de parcurgere a traseului de la locul de producție sau linie de fabricaj până la locul de desfacere, însă izolat); ► sporirea calității mărfurilor perisabile pe durata întregului parcurs datorită lipsei manipulării constante (încărcat-descărcat); ► timpii de parcurs pot fi mai mici în anumite situații asigurând

---

<sup>5</sup> Octavian Căpățină, *Transporturi rutiere interne și internaționale*, Ed. Lumina Lex, București, 1997, p.21;

totodată transportul mărfurilor în sistemul *door to door* (din poartă în poartă) unde este eliminată deteriorarea, pierderea, avarierea sau alte costuri suplimentare încărcării și descărcării; ► permit încărcarea mărfii sau îmbarcarea pasagerilor la locul unde aceștia se află;<sup>6</sup>

Cum orice poate fi perfectibil, dintre dezavantajele transporturilor rutiere amintim: ► costul suplimentare în ceea ce privește carburantul; ► pericolul relativ la care se expun pasagerii (dintre toate mijloacele de transport, cel rutier prezintă cel mai sporit grad de pericolozitate) ► poluarea suplimentară;

În scopul unei soluții eficiente în dezvoltarea transporturilor și alinierea cu nevoile sociale ale individului, la nivel național și internațional, statele au luat măsuri și au îmbrățișat o atitudine fermă, fundamentând un puternic cadru legislativ, instituțional și judiciar, acoperind toate ramurile transporturilor.

În raport cu dreptul comunitar, cooperarea polițienească și judiciară reprezintă un aspect fundamental al ideii europene, noțiunea fiind cunoscută publicului pentru prima dată prin Tratatul de la Maastricht<sup>7</sup>. Mai mult, prin Tratatul de la Amsterdam, prin prevederile Pilonului III, cooperarea polițienească și judiciară în materie penală a cunoscut o expansiune puternică, întocmai datorită importanței deosebite a acestui perimetru juridic

## II. DIRECȚIILE DE CERCETARE

Dintre **direcțiile principale** pe care s-a întemeiat cercetarea științifică în acest amplu domeniu, amintim: ■ analiza conceputului de „infraționalitate rutieră”; ■ cercetarea tipologiei acestui segment infrațional; ■ cercetarea izvoarelor reglementărilor interne; ■ studierea aspectelor de ordin general privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice (istoric și dezvoltare legislativă) ; ■ studierea unor aspecte psihologice și de ordin criminologic; ■ studierea unor instituții și autorități cu rol activ în sistemul de transport rutier; ■ analiza mecanismului de cooperare internațională privind infraționalitatea din domeniul rutier; ■ analiza instrumentelor interne și internaționale privind siguranța

---

<sup>6</sup> Gheorghe Caraiani, Pricină Lucian, *Transporturi si expeditii rutiere*, Ed. Lumina Lex, București, 2002, p. 11-12;

<sup>7</sup> Numită „Cooperarea în domeniul Justiției și Afacerilor Interne”;

circulației pe drumurile publice; ■ studierea dinamicii infraționalității rutiere; ■ analiza obiectiv-critică și penală a infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice; ■ prezentarea unor aspecte de drept comparat; ■ argumentarea opiniilor în raport cu aspectele teoretice și practice discutabile; ■ studierea unor aspecte tehnico-tactice de investigare a infraționalității rutiere; ■ studierea pluridisciplinară a domeniului; ■ analiză asupra unui studiu de caz; ■ propuneri de lege ferenda, ca urmare a legislației perfectibile.

### III. METODOLOGIA DE CERCETARE

Raportat la **metodologia de cercetare** în elaborarea prezentei lucrări și implicit pentru a atinge scopul și obiectivele enumerate mai sus, au fost folosite:

- *Metoda bibliografică.* În cadrul oricărui tip de cercetare științifică, documentarea și analiza materialelor existente în doctrina domeniului reprezintă un pas primordial în vederea elaborării unui studiu complex. Am folosit preponderent această metodă de cercetare în vederea creării unei idei inițiale de ansamblu asupra temei de cercetare și ulterior am procedat la identificarea celor mai relevante surse. Este drept că au existat anumite materiale la care nu am avut acces din motive obiective (ex: documente nepublicate sau care nu au fost încă indexate în sistemele bibliotecilor), însă consider că din materialele existente mi-am putut forma un punct de vedere clar asupra doctrinei în domeniu.
- *Metoda observației.* Desigur, pentru a puncta cât mai relevant principalele momente ale studiului a fost necesară analiza minuțioasă a fenomenului infraționalității rutiere, indiferent că discutăm despre psihologia autorului infracțiunii sau despre mijloacele de individualizare a pedepsei ori pedeapsa aplicată în concret. Astfel, s-a impus necesară observarea practicii judiciare în domeniu, cât și a altor aspecte conexe. Întrucât sunt practicant al dreptului cu o vechime de circa 20 de ani în magistratură (în ultimii ani în cadrul Curții de Apel București, secția a II-a penală) consider că am fost relativ avantajat cu privire la înțelegerea și observarea fenomenului, mai ales în contextul în

care personal, am tranșat diferite litigii de natură penală având ca obiect infraționalitatea din domeniul rutier.

- *Metoda sociologică.* Consider că atunci când problema este înțeleasă în fond, nu de principiu, și rezolvarea va fi una fundamentală, definitivă, nu aleatorie. Astfel, a fost necesar, ca pentru cercetarea domeniului în anele sale, să înțeleg necesitatea și evoluția reglementărilor în domeniu și mai ales ce grad de pericolozitate socială, în concret, reprezintă săvârșirea acestor infracțiuni.
- *Metoda cantitativă.* Evident că pentru realizarea obiectivului descris mai sus a fost necesară studierea unor date statistice în scopul și pentru îmbunătățirea cadrului legislativ și a mijloacelor de prevenire și combatere.
- *Metoda comparativă.* După cum am precizat, unul dintre obiectivele studiului a constat în prezentarea și analizarea unor aspecte de drept comparat. Punând în balanță mai multe sisteme de drept, am reușit să extrag o serie dintre cele mai cuprinzătoare reglementări și bune practici în domeniu.
- *Metoda observării monografice.* Observarea monografică a vizat, în principal, delimitarea exactă a domeniului și stabilirea întinderii sale. Trebuie să precizăm că pe parcursul studiului nu am pătruns foarte adânc în segmentul criminalității conexe celei rutiere, însă pe alocuri am adus o serie de precizări.
- *Metoda prospectivă bazată pe extrapolare.* Uzitarea acestei metode de cercetare m-a ajutat să înțeleg, analitic, tendințele viitoare ale dezvoltării domeniului analizat pe plan intern și internațional și implicit m-a condus spre elaborarea unor propuneri de lege ferenda în ton cu dinamica segmentului.
- *Metoda logică.* Reprezentând o știință predominant deductivă, atât pentru înțelegerea filosofiei dreptului cât și pentru cercetarea acestuia, metoda raționamentului prezintă o puternică influență în vederea elaborării unor idei complexe și realizabile.



#### IV. STRUCTURA LUCRĂRII

Pentru realizarea **primului capitol** am cercetat o serie de aspecte de ordin istoric privind fazele incipiente ale domeniului transporturilor, dezvoltarea legislativă pe teritoriul spațiului românesc actual și câteva elemente criminologice și psihologice indispensabile înțelegerii și aprofundării segmentului.

După cum am putut observa, din punct de vedere istoric, infracțiunile rutiere au fost reglementate sub diferite forme încă din cele mai vechi timpuri, indiferent că analizăm normele primitive de reglementare a sistemului poștal național ori internațional sau normele de reglementare a circulației propriu-zise a vehiculelor.

Diferitele etape ale dezvoltării legislației rutiere și-au găsit, de cele mai multe ori, rădăcinile în actele de interes internațional, în acest sens, reglementând un areal normativ ce a necesitat a fi omogenizat în toate statele Europene, inclusiv în România.

Importanța perimetrului legislativ raportată la realitățile sociale actuale sau trecute dovedesc că transporturile rutiere, de orice natura, nu trebuie și nu au fost niciodată neglijate.

Mai mult, intensificarea traficului rutier apare ca o consecință a vieții economico-sociale a colectivității, oamenii folosind din ce în ce mai des mijloace de transport rutier pentru a transfera mărfuri sau persoane. Dacă analizăm, segmentele vieții în care nu regăsim prezența circulației vehiculelor sunt tot mai puține, iar ritmul în care este realizată, efectiv, circulația rutieră, impune asupra aparatului legislativ necesitatea reglementării în cele mai mici detalii ale domeniului, dar nu numai. Totodată apar preocupări și asupra creării mediului prielnic pentru desfășurarea în bune condiții a traficului rutier, organele statale încercând să minimalizeze efectele negative sau chiar să înlăture orice fel de pericol care ar plana asupra transporturilor de orice natura.

În cuprinsul **Capitolului II** am încercat să abordăm problematica instituțiilor și autorităților cu rol activ în sistemul de transport rutier și a mecanismelor de cooperare internațională.

În ceea ce le privește, am tratat tema sub perspectiva Ministerului Transporturilor având calitatea de organ de specialitate, făcând parte din

administrația publică centrală, ce compune sub tutela sa un mecanism cu rol activ în sfera transporturilor, format din șase instituții. Abordarea noastră a constat în analiza actelor normative de organizare a acestora și în prezentarea atribuțiilor pe care le au de bifat. Desigur, obiectivele lor au fost susținute indirect, acestea putând fi observabile pe calea concluziei, o dată cu înțelegerea mecanismului și a domeniului de activitate distinct. Considerăm că unul dintre cele mai importante aspecte ce trebuie subliniate în cadrul unei abordări cum a fost cea aleasă de noi, este constituit, în primul rând, de sublinierea atribuțiilor și distinct, a instituțiilor.

În continuarea Capitolului II, în Secțiunea 2, abordarea a vizat cooperarea internațională în materie penală în raport cu infracționalitatea din sectorul rutier și schimbul transfrontalier de informații. Am găsit necesar să analizăm, în primă fază, principala instituție cu rol activ în domeniul cooperării polițienești, Interpolul. Ulterior, studiul a fost îndreptat spre Legea nr. 302/2004, un alt instrument de o importantă sporită pe tărâmul cooperării judiciare. În final, analizând Directiva nr. 413 din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, am observat că în prezent, cadrul internațional și național în ceea ce privește cooperarea acoperă toate segmentele încălcărilor flagrante și propune o bună facilitare a schimbului de informații în vederea prevenției și combaterii infracționalității din cadrul rutier. Considerăm că sub aspectul acestui caracter, instrumentele aflate la îndemâna organelor judiciare acordă, măcar în teorie, un cadru prielnic în vederea stopării fenomenului.

În continuare, prin **Capitolul III** am decis să punem în lumină instrumentele internaționale și naționale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice, desigur, analizând conținutul acestor din punct de vedere penal.

Întrucât nu putem îngloba toate instrumentele legale existente aflate în strânsă legătură cu sectorul rutier, am decis să ne aplecăm doar asupra unora dintre acestea, după niște criterii de selecție obiective și mai ales după incidența lor în spațiul comun, deschis publicului. Este adevărat că nici un act normativ nu trebuie neglijat, dar la fel de adevărat este și faptul că nu toate actele normative își găsesc aplicabilitatea în majoritatea segmentelor, unele bucurându-se de un interes

restrâns, iar noi am încercat să le analizăm pe cele mai importante și de interes larg.

Aplicarea eficientă a normelor internaționale și unde este cazul, implementarea lor în legislația internă este crucială și contribuie la diminuarea fenomenului mult prea prezent în realitatea obiectivă de încălcare a normelor de conduită rutieră în România.

Situația legislativă din țara noastră a fost expusă în acea de-a doua parte a capitolului, unde analiza a fost îndreptată spre Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, Regulamentul de punere în aplicare aferent și Codul Penal.

Deseori auzim în presă sintagma de „Cod Rutier”. Chiar și tipografiile folosesc această formulare atunci când produc transpunerile legislației rutiere în așa numitele manuale pentru cursanții școlilor de șoferi sau în alte scopuri.

La ora actuală, România nu se bucură de o unificare a întregului material legislativ cu specific rutier într-un singur act, astfel, că noțiunea de „Cod Rutier” apare mai degrabă ca o invenție doctrinară, în niciun caz ca un act.

În acest sens s-au făcut repetate demersuri în Parlamentul României pentru întregirea instrumentelor normative într-un singur act cu specific, însă deocamdată fără urmări concrete.

În legătură cu inițiativa legislativă de unificare a acestora într-un așa numit „Cod rutier”, calificăm această atitudine ca fiind una benefică, ce ar putea reprezenta un important progres legislativ în domeniu.

Tot din perimetrul beneficiilor pe care le-ar aduce un asemenea Cod Rutier spunem că ar exista un plus de previzibilitate a normelor rutiere prin sporirea accesului concret al publicului la acestea, dat fiind faptul că în prezent așa numitul Cod Rutier face referire doar la O.U.G. nr. 195/2002, republicată și Regulamentul de punere în aplicare, nu și la celelalte acte cu puternic impact în domeniu.

Este important să beneficiem de o legislație strânsă, coerentă, statică și mai ales unitară, în condițiile în care domenii ale vieții, la fel de importante, sunt reglementate prin Coduri (ex: Codul penal, Codul civil, Codul fiscal, Codul Muncii, ș.a.m.d.)

Nu am intrat în domeniul stufos al transporturilor comerciale, fluviale, maritime, aeriene sau feroviare ori în segmentul contractului de transport, întrucât acestea nu fac obiectul analizei, însă este adevărat că în vederea elaborării lucrării au fost consultate și câteva dintre actele normative ce fac referire directă la acestea.

Deși la o primă vedere substanța infracțiunilor rutiere s-ar putea pierde intrând în analiza altor sectoare ale domeniului rutier, considerăm că aceste precizări sunt cu atât mai necesare, întrucât ne-am propus să transmitem filosofia completă a infracționalității rutiere prin prezentul studiu.

Raportat la analiza elementelor constitutive ale infracțiunilor privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice, aceasta se regăsește în cuprinsul **Capitolului IV**. Desigur, nu ne-am limitat doar la a descrie caracterul infracțiunii, ci ne-am propus o abordare multi-disciplinară în care am încercat să înglobăm aspecte de drept penal, drept procesual penal, drept comparat și aspecte jurisprudențiale.

Din studiul înclinat asupra infracțiunilor prevăzute și pedepsite de art. 334 Cod penal sub marginalul de „***Punerea în circulație sau conducerea unui vehicul neînmatriculat***” am putut trage mai mult concluzii.

Infracționalitatea rutieră este segmentul care ocupă cel mai mult instanțele de judecată, iar cauzele care au ca obiect săvârșirea infracțiunilor prevăzute la art. 334 Cod penal, respectiv punerea în circulație sau conducerea unui vehicul neînmatriculat, ocupă locul al III-lea ca și pondere.

Analizând doctrina și practica judiciară din România am identificat că există diferite puncte de vedere cu privire la înțelesul sintagmei „autovehicul care nu are drept de circulație în România”, astfel, la nivelul instanțelor există două opinii în ceea ce privește soluționarea situației conform căreia o persoană conduce, pe drumurile publice un autovehicul înmatriculat în alt stat fără a deține o asigurare RCA valabilă. Într-o primă interpretare, *autovehiculul respectiv nu reprezintă un component al sferei de autovehicule fără drept de circulație în România*, fapt care impune o soluție de achitare iar în cea de-a II-a interpretare a materialului legislativ, instanțele au îmbrățișat opinia conform căreia *autovehiculul înmatriculat în alt stat și care nu are asigurare valabilă în România reprezintă un*

*vehicul fără drept de circulație în România, impunându-se o soluție de condamnare.*

În ceea ce ne privește achiesăm asupra primei opinii dar totodată considerăm că și cea de-a interpretare își găsește un oarecare fundament juridic.

*În aceste condiții găsim necesar ca Înalta Curte de Casație și Justiție să fie sesizată cu privire la acest aspect și în consecință să se pronunțe cu privire la interpretarea sintagmei mai sus amintite.*

Mai mult, în contextul actual în care Înalta Curte a statuat că fapta de a conduce pe drumurile publice un tractor agricol sau forestier neînmatriculat sau neînregistrat potrivit legii sau de către o persoană care nu posedă permis de conducere nu întrunește condițiile de tipicitate ale infracțiunilor prevăzute de art. 334 alin. (1) din Codul penal, respectiv de art. 335 alin. (1) din Codul penal, iar Curtea Constituțională a apreciat ca fiind necesară o astfel de incriminare, neputând rămâne în sfera ilicitului penal o faptă antisocială atât de gravă.

În ceea ce privește remediile juridice la care se poate apela pentru corectarea acestei grave erori legislative, amintim:

I. *Modificarea dispozițiilor art. 6, pct. 6 din O.U.G nr 195/2002* (privitoare la definiția oferită autovehiculului) – în scopul aplicării concrete a dispozițiilor Codului penal în astfel de situații și în acord cu decizia Curții Constituționale

II. *Modificarea Codului penal după cum urmează:* „Punerea în circulație sau conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, a unui tramvai sau *tractor agricol ori forestier* neînmatriculat sau neînregistrat (...) [art. 334 alin. (1)]”, respectiv „Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, a unui tramvai sau *tractor agricol ori forestier* de către o persoană care nu posedă permis de conducere (...)” [art. 335 alin. (1)].

Mai mult, *de lege ferenda* propunem introducerea în cuprinsul Codului penal a unor definiții privitoare la sintagmele sau termenii uzitați frecvent în cadrul normativ al reglementării infracționalității rutiere ori adăugarea unui text normativ care să trimită expres la definițiile oferite de dispozițiile art. 6, pct. 6 din O.U.G nr 195/2002, republicată. În prezent considerăm că nu există un fundament juridic pentru acordarea înțelesului din legi speciale a unor termeni uzitați în Codul penal.

În ceea ce privește infracțiunea de **conducerea unui vehicul fără permis de conducere** (art. 335 Cod penal), aceasta este a II-a infracțiune ca pondere din acest segment.

Din perspectiva noastră, noua reglementare apare a fi mai eficientă din anumite puncte de vedere pe care le-am expus în cadrul secțiunii respective, însă nu putem găsi rațiunile pentru care, în cuprinsul alin. (3), legiuitorul a ales să nu mai incrimineze fapta în modalitatea încredințării vehiculului unei persoane care suferă de o boală psihică.

Cu privire la aceste aspecte, *de lege ferenda* propunem reîncrimnarea încredințării unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere pentru conducerea pe drumurile publice unei persoane care suferă de o boală psihică.

De asemenea, deși în cadrul instituției individualizării pedepsei se ține seama de toate particularitățile situației de fapt, considerăm ca legiuitorul ar trebui să reîncrimineze distinct, într-o variantă normativă agravată: conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul destinat transportului public de persoane sau transportului de substanțe sau produse periculoase de către o persoană care nu posedă permis de conducere.

Tot împrejurul instituției individualizării pedepsei, am ajuns la concluzia că raportat și la vechea legislație penală, referindu-ne strict la practica judiciară, când, o persoană care avea efectuat stagiul de pregătire al unei școli de șoferi nu avea antecedente penale și era bine integrată în societate, săvârșea infracțiunea de conducere a unui vehicul fără permis de conducere, de regulă, beneficia de dispozițiile art 18<sup>1</sup> C. Pen raportat la art. 10 alin. (1) lit. b<sup>1</sup> din Codul de procedură penală, respectiv achitare, întrucât fapta nu prezenta gradul de pericol social al unei infracțiuni.

Astfel, *de lege ferenda*, propunem să se introducă în cuprinsul dispozițiilor art. 335 C.Pen o cauză de atenuare a răspunderii penale cu 1/3 în cazul în care persoana săvârșeste infracțiunea tipică de conducere a unui vehicul fără permis de conducere, dar are efectuate cursurile unei școli de șoferi acreditate, conform legii.

Totodată, considerăm că nivelul de pericol social va crește considerabil dacă persoana aflată într-una din situațiile normative prevăzute la art. 335 alin. (1) și (2) transportă și pasageri.

Astfel, *de lege ferenda* propunem reîncriminarea, într-o variantă normativă agravată:

- conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul destinat transportului public de persoane sau transportului de substanțe sau produse periculoase de către o persoană care nu posedă permis de conducere;
- conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul ori a unui tramvai de către o persoană care nu posedă permis de conducere [și sub condițiile prevăzute la alin. (2)], dacă aceasta transportă pasageri.

De asemenea, aspectele privitoare la propunerile de lege ferenda formulate ca urmare a deciziilor recente pronunțate de Înalta Curte de Casație și Justiție (decizia nr. 3/2014) și de Curtea Constituțională a României (decizia nr. 732/2014) sunt aplicabile și în cadrul acestei infracțiuni.

Raportat la infracțiunea de **conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe** (art. 336 Cod penal), aceasta este *prima* infracțiune ca pondere din acest segment.

Cu privire la infracțiunea prevăzută în cuprinsul alin. (1), primul aspect pe care vrem să îl subliniem este necesitatea adaptării textului de lege conform deciziei Curții Constituționale nr. 732/2014, prin care a fost declarată neconstituțională și lipsită de efecte sintagma „la momentul prelevării mostrelor biologice”.

*De lege ferenda* propunem incriminarea ca infracțiune a consumului de alcool, produse ori substanțe stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora, după producerea unui accident de circulație care a avut ca rezultat uciderea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane de către conducătorului unui 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 până la recoltarea probelor biologice.

Din anumite motive obiective pot exista situații în care probele de sânge recoltate conform Normelor metodologice din 12 decembrie 2013 privind recoltarea, depozitarea și transportul probelor biologice nu pot fi analizate în cel mai scurt timp, ba chiar în anumite cazuri pot suferi amânări îndelungate. În vechea reglementare, probele biologice trebuiau analizate în maxim 3 zile de la recoltare. Noua varianta normativă propune un interval de maxim 7 zile.

Considerăm că pentru o relevanță întocmai a analizei probelor biologice, perioada de conservare de 7 zile poate conduce la alterarea probelor și implicit la valori eronate a alcoolemiei stabilite prin buletinul de analiză sau prin intermediul expertizei privind calculul retroactiv.

*De lege ferenda* propunem înlocuirea sintagme „cel mult 7 zile” din cuprinsul alin. (3) art. 20 din Normele metodologice din 12 decembrie 2013 privind recoltarea, depozitarea și transportul probelor biologice, cu sintagma „cel mult 3 zile”.

În ceea ce privește existența aparatului etilotest folosit în vederea stabilirii concentrației alcoolemiei din aerul expirat al unei persoane, considerăm că ar fi de bun augur *introducerea unui dispozitiv, care să existe în dotarea standard a oricărui lucrător operativ din cadrul biroului de poliție rutieră, capabil să stabilească măcar existența tetrahidrocanabinolului (cea mai comună substanță activă existentă în plantele cu specific halucinogen, precum marijuana) prin metode uzuale.*

Mai mult, din anumite buletine de expertiză toxicologică rezultă faptul că substanțele interzise produc efecte psihoactive doar dacă prezența acestora în organism depășește anumiți indici. Astfel, nu orice concentrație de substanțe interzise va conduce la „influențarea” proceselor cognitive ale conducătorului unui vehicul. Considerăm că este necesară cercetarea amănunțită a acestui domeniu cu specific medical și bio-chimic de către persoanele avizate, iar întocmai cu rezultatele acestor studii să se stabilească dacă este cazul adăugării unor plafoane valorice în norma de incriminare care să facă distincția dintre o eventuală contravenție și infracțiune (ca în cazul îmbibației alcoolice de 0.80g/l alcool pur în sânge).



Și în legătură cu infracțiunea de **refuz sau sustragere de la prelevarea de mostre biologice** (art. 337 Cod penal) se impun o serie de precizări.

Observăm că din cuprinsul normei de incriminare factorul spațiu este absent, astfel că se poate ajunge la interpretarea, pe care de altfel nu o împărtășim, ca infracțiunea prevăzută de art. 337 C. Pen. să subziste chiar dacă realizarea elementului material s-a produs premurgător conducerii pe un drum public.

Întrucât dreptul reprezintă o materie perfectibilă, considerăm că *de lege ferenda* introducerea condiției privitoare la spațiu ar înlătura orice fel de discuție cu privire la îndeplinirea elementelor de tipicitate ale infracțiunii.

Semnalăm un aspect de gravă inadvertență legislativă reprezentat de modalitatea de sancționare a infracțiunilor prevăzute de art. 336 alin. (3) C. pen și art. 337 C pen. Se observă că încălcarea dispozițiilor art. 336 alin. (3) este sancționată cu pedeapsa închisorii de la 2 la 7 ani, iar încălcarea dispozițiilor art. 337 C.pen cu pedeapsa de la 1 la 5 ani.

În această ipoteză, un individ care efectuează transport public de persoane sau orice altă activitate descrisă în art. 336 alin. (3), cunoscând că are o alcoolemie de peste 0.80g la mie sau se află sub influența substanțelor psihoactive, cu siguranță nu se va supune prelevării de mostre biologice, în acest fel fiind sancționat mai blând întrucât săvârșește infracțiunea prevăzută de art. 337 C.Pen (1-5 ani) și nu infracțiunea prevăzută de art. 336 alin. (3) C. Pen (2-7 ani).

Acesta este încă un motiv în plus față de altele expuse în cuprinsul studiului care ne-a format convingerea că soluția legislativă de sancționare a infracțiunii de refuz sau sustragere de la prelevarea de mostre biologice cu pedeapsa de la 2 la 7 ani închisoare cum de altfel exista în vechea reglementare penală, se impune cu necesitate tocmai pentru a înlătura deficiențele din tratamentul sancționator.

De lege ferenda propunem restabilirea vechiului tratament sancționator în vederea depășirii problemelor de drept arătate în secțiunea în care a fost tratată infracțiunea prevăzută de art. 337 C.Pen.

Infracțiunea de **părăsire a locului accidentului** a fost una din cele ce au cunoscut modificări odată cu abrogarea din O.U.G nr. 195/2002 și introducerea în cuprinsul Noului Cod Penal.

În ceea ce privește vechea reglementare, am observat că instanțele judecătorești au aplicat neunitar dreptul în sensul interpretării dispozițiilor privitoare la „vătămarea integrității corporale ori sănătății uneia sau mai multor persoane”, din conținutul art. 89 din O.U.G 105/2002. În acesta direcție s-a pronunțat Înalta Curte de Casație și Justiție prin Decizia nr. LXVI (66) din 15 octombrie 2007, tranșând aceste aspecte în sensul înțelegerii sintagmei în spiritul și înțelesul termenilor din punct de vedere legal, nu literar. Astfel, pentru a fi incidentă infracțiunea, era necesar ca victima să fi suferit leziuni evaluabile în cel puțin 10 zile de îngrijiri medicale ori celelalte urmări necesare pentru a putea fi atrasă incidența infracțiunii de vătămare corporală din culpă.

De asemenea, observăm că datorită formei noii incriminări, decizia mai sus menționată a rămas fără ecou în privința aplicării art. 338 alin.(1) Noul Cod penal și, pe cale de consecință, s-ar impune a fi dezbătută problema și în ceea ce privește noua incriminare.

Textul de lege, așa cum apare el în prezent, poate conduce la situații cel puțin delicate, după cum urmează:

Situația conducătorului auto care accidentează ușor o persoană în timpul efectuării unei manevre, iar victima refuză transportarea la spital sau la un centru medical pentru investigații medicale amănunțite, pretinzând că nu este nimic grav. Ulterior, șoferul cu pricina se asigură că victima se poate deplasa în cele mai bune condiții și își continuă deplasarea, fără să anunțe organele de urmărire penală despre incident.

Acest caz este doar unul dintre cele care ar putea crea dificultăți, fiind prezentat de noi în cuprinsul respectivei secțiuni. Într-o asemenea situație Curtea de Apel București a stabilit că infracțiunea nu subzistă sub aspectul lipsei vinovăției ca element constitutiv al infracțiunii, deși am fi tentați să credem că elementul material al infracțiunii este săvârșit sub forma intenției indirecte, iar în speță nu există incidența vreunei cauze de nepedepsire.

Mai mult, sintagma: „nu constituie infracțiune părăsirea locului accidentului când în urma accidentului s-au produs doar pagube materiale” ridică o serie de întrebări: a ales legiuitorul să incrimineze această infracțiune chiar dacă victima are leziuni evaluabile în 1-2 zile de îngrijiri medicale, în condiția în care

pentru aceeași faptă, în vechea reglementare, erau nevoie de 10 zile, sau a fost o scăpare a legiuitorului ce urmează a fi tranșată la un moment dat?

Desigur, forma incriminării actuale este diferită față de vechea reglementare. Cuvântul „dezvoltare”, prin înțelesul sau literar poate fi asociat cu evoluție, trecere de la o formă calitativă veche, la una nouă, etc. Din păcate, în cazul acestei infracțiuni, spunem că legiuitorul o putea formula în termeni mult mai clari, care să nu provoace diferențe de opinie sau interpretare.

De-a lungul studiului am acordat atenție deosebită și obligațiilor ce survin conducătorului vehiculului în situația producerii unui accident de circulație. În cuprinsul Subsecțiunii 3 am găsit necesar să analizăm aspectele în legătură cu obligațiile legale ale șoferilor aflați în aceste situații, dar și dezincriminarea prohibirii consumului de alcool după săvârșirea accidentului de circulație. După cum bine știm, înainte de 1 februarie 2014, consumul de alcool în astfel de situații era considerat infracțiune și se pedepsea distinct. După intrarea în vigoare a noilor coduri, această infracțiune aparent a rămas în afara segmentelor apărute de legea penală, însă, conținutul ei își găsea în subsidiar esența în cuprinsul art. 336, conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe. Aceasta acțiune antisocială de a consuma alcool imediat după producerea unui accident de circulație, până la venirea organelor abilitate, a rămas practic dezincriminată ca urmare a pronunțării Deciziei nr. 3/2014 a Înaltei Curți de Casație și Justiție și a Deciziei 732/2014 a Curții Constituționale a României

O altă modificare importantă față de vechea reglementare vizează situația comiterii infracțiunii de către persoana care părăsește locul accidentului, ce nu a avut consecința uciderii sau vătămării integrității corporale ori a sănătății uneia sau mai multor persoane, produs ca urmare a săvârșirii unei alte infracțiuni care ar putea fi: conducere fără permis, conducere sub influență alcoolului sau a altor substanțe, punerea în circulație a unui vehicul neînmatriculat, etc. Observăm că în această situație infracțiunea prevăzută de art. 338 alin. (1) Cod penal nu subzistă iar în situația în care fapta a fost săvârșită sub imperiul dispozițiilor art. 89 din O.U.G nr. 195/2002, respectiv înainte de 1 februarie 2014 sunt incidente dispozițiile art. 4 C.Pen referitoare la aplicarea legii penale de dezincriminare,

întrucât sintagma „dacă accidentul s-a produs ca urmare a unei infracțiuni” lipsește din cuprinsul textului de incriminare din noua varianta legislativa.

În acest sens am prezentat chiar o situație practică, analizată de Curtea de Apel Cluj.

Considerăm că *de lege ferenda* ar trebui reintrodusă în cuprinsul art. 338 alin. (1) Cod Penal sintagma „dacă accidentul s-a produs ca urmare a unei infracțiuni” așa cum era prevăzută în vechea legislație penală la art. 89 din O.U.G nr. 195/2002.

În caz contrar, deși nu am putut exemplifica prin practică judiciară tocmai datorită a ceea ce urmează a fi relatat, se pot naște situații în care o persoană conduce un autoturism având în sânge o îmbibație alcoolică de 2 ‰, produce un accident de circulație soldat numai cu daune materiale și părăsește locul coliziunii. Cum obligația conducătorului auto în cazul accidentelor de circulație fără victime este de a se prezenta la organele de poliție în termen de 24 de ore, este evident că persoana respectivă nu va fi trasă la răspundere penală deși a consumat alcool peste limita legală admisă, a produs un eveniment rutier și a părăsit locul accidentului.

*De lege ferenda* propunem înlocuirea sintagmei din cuprinsul art. 79 alin. (1) lit. b din O.U.G nr. 195/2002, republicată „în termen de 24 de ore” cu sintagma „imediat după”.

*Un alt remedi*u pentru această situație, doar că de data acesta ceva mai exigent, este reprezentat de modificarea cauzei justificative speciale prevăzute în cuprinsul dispozițiilor art. 338 alin. (3) lit. a, astfel: „Nu constituie infracțiune părăsirea locului accidentului când: a) în urma accidentului s-au produs doar pagube materiale iar conducătorul de vehicul implicat în accident se prezintă în cel mai scurt timp la unitatea de poliție competentă pe raza căreia s-a produs accidentul.”

Am constatat că sintagma „locul accidentului” nu cunoaște o definiție legală raportată la textul de lege prevăzut în cuprinsul art. 338 Cod penal. În lipsa unor dispoziții exigente ar putea apărea probleme de interpretare a sintagmei și pe cale de consecință, pronunțarea unor hotărâri judecătorești nelegale și netemeinice având ca obiect judecarea acestei infracțiuni.

Prin urmare, *de lege ferenda*, apreciem că sintagma „locul accidentului” trebuie să se regăsească definită în cuprinsul Codului penal.

*De lege ferenda* propunem incriminarea părăsirii locului accidentului în forma alin. (1) și dacă accidentul s-a produs ca urmare a unei infracțiuni.

Observând modelul american de incriminare a infracțiunii de părăsire a locului accidentului, mai exact situația statului Texas, considerăm că sistemul eșalonării prejudiciului produs în urma unui accident de circulație și implicit pedepsirea infracțiunii de părăsire a locului accidentului în raport de intensitatea vătămărilor ar fi benefică pentru societatea românească putând fi, astfel, absorbită infracțiunea de vătămare corporală din culpă sau ucidere din culpă.

Începând cu infracțiunea de **împiedicarea sau îngreunarea circulației pe drumurile publice** (art. 339 Cod penal), în ordine cu celelalte două infracțiuni care alcătuiesc totalitatea dispozițiilor penale referitoare la infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice, intrăm într-un domeniu infracțional relativ mai lejer, numărul de cauze aflate pe rolul instanțelor fiind mult mai mic comparativ cu celelalte.

În raport cu această infracțiune, *de lege ferenda* propunem incriminarea organizării de întreceri neautorizate pe drumurile publice.

De asemenea, *de lege ferenda* propunem incriminarea faptei de a sustrage, distruge, degrada, aduce în stare de neîntrebuințare ori de a modifica însemnătatea indicatoarelor, semafoarelor, amenajărilor rutiere sau a oricăror alte mijloace de semnalizare rutieră.

Și raportat la infracțiunea de **nerespectare a atribuțiilor privind verificarea tehnică ori efectuarea reparațiilor** (art. 340 Cod penal) considerăm că vechea reglementare conținea dispoziții mai eficiente.

Considerăm *de lege ferenda* că incriminarea faptei de a repara autovehicule, remorci, tramvaie sau mopede având *urme de avarii* fără a fi îndeplinite condițiile prevăzute de lege, astfel cum era în vechea reglementare, apare mai eficientă. Urmele de avarii largesc cumva orizontul condițiilor, astfel, că vor fi incluse în sfera ilicitului și acele vehicule implicate în accidente de circulație nu foarte dure sau puternice, în urma cărora a rezultat vătămarea corporală a unei persoane, dar care prezintă doar urmele unor avarii minore, nu urmele unui accident.

Incriminarea sub această formă ar putea spori și diligențele pe care se bazează mecanicul auto în momentul efectuării verificării vizuale a autovehiculului mai înainte de a începe procesul de reparare.

În fine, ultima infracțiune asupra căreia ne-am aplecat este reprezentată de **efectuarea de lucrări neautorizate în zona drumului public** (art. 341 Cod penal). Aceasta este infracțiunea cu ponderea cea mai mică dintre cele contra siguranței circulației pe drumurile publice.

Considerăm că noua formă a incriminării acoperă problemele de redactare a vechii reglementări, astfel cum au fost expuse în cadrul secțiunii respective.

Tot în vederea îmbunătățirii segmentului siguranței circulației pe drumurile publice și a apărării relațiilor sociale aferente;

*De lege ferenda* propunem incriminarea ca infracțiune a faptei persoanei care în timpul conducerii pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere depășește cu 80 km/h limita maximă de viteză prevăzută pe un sector de drum.

*De lege ferenda* propunem incriminarea ca infracțiune a faptei persoanei care în timpul conducerii pe drumurile publice a unui autovehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere manifestă un comportament profund agresiv, materializat prin încălcarea repetată a dispozițiilor legale pentru care sancțiunea contravențională este suspendarea dreptului de a conduce, dacă prin aceasta s-a pus în pericol siguranța circulației pe drumurile publice.

*De lege ferenda* propunem incriminarea ca infracțiunea a faptei persoanei de a conduce pe drumurile publice un autovehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere aflat într-o stare care diminuează profund capacitățile cognitive, dacă prin aceasta s-a pus în pericol siguranța circulației pe drumurile publice (ex: oboseala excesivă, conducere în urma unui șoc emoțional puternic, etc).

În sprijinul acestei propuneri de lege ferenda să ne amintim de individul care în urma unui impact emoțional necunoscut a hotărât să se sinucidă, demersul suicidal fiind acela de a pătrunde pe contrasens, cu luminile stinse pe DN1, intrând în coliziune cu un autovehicul în care se aflau cinci persoane. Urmarea acestui

tragic eveniment rutier fiind decesul tuturor celor cinci persoane aflate în autoturismul care circula regulamentar cât și a individului care a provocat această situație.

De-a lungul cercetării am observat că un element foarte important și ne referim la regimul sancționator, component al textului incriminator al oricărei infracțiuni, a fost relativ neglijat de autorii de drept penal consultați. Pe cale de consecință, am insistat, prezentând situații practice de aplicare a pedepselor în situația săvârșirii de infracțiuni dar și o serie de date statistice cu privire la această instituție.

Regimul sancționator și aplicarea unei pedepse conforme, individualizate corespunzător normelor penale, drepte și a cărei executare să-și atingă scopul, reprezintă finalitatea actului de justiție. Vom fi deschiși la critici în acest sens, dacă va fi cazul, însă, ca un practician al dreptului, consider că acestui domeniu a trebuit să-i acordăm o deosebită atenție.

În mod cert limitele de pedeapsă au caracterul de a prezenta în abstract gravitatea încălcării normei penale și totodată îndruma judecătorul în aplicarea unei pedepse proporționale cu pericolul social creat prin violarea normei de incriminare. În subsidiar, limitele de pedeapsă pot avea un caracter de prevenție pentru persoanele predispuse la a săvârși infracțiuni.

Considerăm că cea mai pură formă pentru a evidenția instituția aplicării pedepsei este de a exemplifica prin diferite situații practice.

Raportat la infraționalitatea din domeniul siguranței circulației pe drumurile publice realitatea socială ne arată că legiuitorul a tranșat acest aspect, introducând în cuprinsul Noului Cod Penal fapte penale specifice, aspect ce denotă gradul de pericolozitate la care s-a ajuns.

Este binecunoscut faptul că în Codul penal apar în special conduitele interzise ce au continuitate în săvârșirea lor, iar incriminarea acestora reprezintă protecția și garanția valorilor sociale vitale.

De asemenea, nu trebuie să uităm că unul dintre atributele instanțelor penale este și acela de a excela în domeniul prevenției și implicit al exemplarității. Astfel, considerăm că la momentul actual, există o practică judiciară ce relevă o atitudine indulgentă a magistraților cu privire la sancționarea infracțiunilor rutiere, acest

lucru fiind îngrijorător. Cu atât mai gravă considerăm și atitudinea legiuitorului care, deși raportat la numărul aflat într-o continuă creștere de dosare penale având ca obiect săvârșirea infracțiunilor rutiere, a ales în ultimele reglementări un regim sancționator mai ușor.

Un alt aspect pe care l-am constatat în de-a lungul studiului a vizat instabilitatea practicii judiciare cu privire la reținerea formei de vinovăție cu care pot fi săvârșite infracțiunile de pericol abstract contra siguranței circulației pe drumurile publice.

Problema pe care am sesizat-o în practica instanțelor este reprezentată de reținerea săvârșirii acestor infracțiuni sub forma intenției directe sau indirecte, aspecte care apar în contradictoriu, uneori, în practică, raportat la situații similare.

Instanțele de judecată s-au pronunțat diferit cu privire la particularitățile intenției.

Concret, în situația clasică în care X conduce pe drumurile publice un autovehicul fără a poseda permis de conducere (din teribilism, curiozitate ori datorită stării euforice creată de consumul de alcool), unele instanțe au reținut săvârșirea infracțiunii sub forma de vinovăție a intenției indirecte, altele sub forma de vinovăție a intenției directe.

În acest caz se impun o serie de precizări. Considerăm că „regula” în materia stabilirii formei de vinovăție cu privire la săvârșirea infracțiunilor de pericol abstract contra siguranței circulației rutiere (precum este și exemplul de mai sus) este *intenție indirectă*.

Asupra infracțiunilor de rezultat din acest domeniu, situația este ceva mai ușoară.

Pentru a reține forma de vinovăție a intenției directe, în situația de mai sus, va fi necesar ca din materialul probator să reiasă faptul că inculpatul a urmărit crearea unei stări de pericol cu privire la siguranța circulației pe drumurile publice. Cum putem deduce asta? Considerăm că un comportament al unui șofer care nu deține permis de conducere, de a executa o serie de manevre periculoase pe drumul public (derapaje controlate, încălcarea repetată regulilor de conduită rutieră, etc), va fi de natură să exprime o intenție directă a acestuia de a pune în pericol siguranța circulației pe drumurile publice.



În restul situațiilor, infracțiunea va fi comisă cu forma de vinovăție a intenției indirecte, inculpatul neurmărind dar acceptând posibilitatea creării unei stări de pericol în raport cu siguranța circulației pe drumurile publice.

Considerăm că este greșită asocierea intenției de a săvârși elementul material cu forma de vinovăție asumată în privința urmării imediate a infracțiunii.

Forma de vinovăție va trebui raportată la previziunea urmării imediate.

Din punct de vedere faptic, există foarte puține situații practice în care prin încălcarea normelor penale privitoare la infraționalitatea rutieră se urmărește crearea unei stări de pericol.

Aceste aspecte sunt valabile și în cazul săvârșirii infracțiunii de punerea în circulație a unui vehicul neînmatriculat, părăsirea locului accidentului, conducerea unui vehicul sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe, etc.

Supunem, în vederea analizei formei de vinovăție, juriștilor ce vor citi aceste rânduri, următoarele situații:

1. X, tânăr de 22 de ani **fără permis de conducere**, profită de faptul că are la îndemână cheile de la autoturismul tatălui său și decide să se urce la volanul autovehiculului, face o plimbare prin oraș după care se întoarce acasă.
2. Același tânăr, consumă o cantitate de băuturi alcoolice ce-i creează o concentrație de **0.25 g/l alcool pur în sânge** după care se urcă la volanul autoturismului pentru a se plimba.
3. Același tânăr, consumă o cantitate de băuturi alcoolice ce-i creează o concentrație de **2.05 g/l alcool pur în sânge** după care se urcă la volanul autoturismului pentru a se plimba.
4. După o ceartă cu părinții, un tânăr se urcă la volanul unui autoturismului deși **nu are permis de conducere**. Conduce cu **viteză excesivă** spre casă și provoacă un accident de circulație soldat cu vătămarea corporală a unui alt șofer.
5. După o ceartă cu părinții, un tânăr se urcă la volanul autoturismului deși **are permisul de conducere suspendat**. Conduce cu **viteză excesivă pe contrasens** și provoacă un accident de circulație soldat cu vătămarea corporală a unui alt șofer.

6. După o ceartă cu părinții, **X decide să se sinucidă**. Se urcă la volanul autoturismului deși **are permisul de conducere anulat**. Conduce cu **viteză excesivă** și produce un accident de circulație soldat cu vătămarea corporală a unui alt șofer.

În opinia noastră, situațiile prevăzute la exemplele 3, 5 și 6 reprezintă săvârșirea infracțiunii de conducere fără permis sub forma intenției directe.

În prima parte a **Capitolului V** am insistat asupra unor aspecte de drept comparat, iar în continuare am prezentat aspecte deosebit de importante din domeniul tehnico-tacticii criminalistice, privitoare la investigarea infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice.

În aceste condiții, o parte din perioada de studiu alocată a fost îndreptată către aspectele de drept comparat. Odată cu implicarea profundă în materie, am cunoscut diferite sisteme de drept, diferite percepții ale faptelor de natură penală și diferite reglementări, fapt ce m-a ajutat în elaborarea unor propuneri de lege ferenda.

Pe această cale am constatat că realitățile sociale sunt apărute diferit de la stat la stat, de la o societate la alta, iar reglementările penale oglindesc adevăratele valori pe care societatea este clădită.

Deseori comiterea unor infracțiuni la regimul circulației pe drumurile publice sau conexe cu acestea atrage și răspunderea civilă, sau în orice caz, ne vom regăsi în situația în care tranșarea unei astfel de situații va avea conotații mai largi decât penale. În acest sens, am făcut o serie de precizări cu privire la aceasta instituție, condițiile și limitele aplicării ei în acest domeniu, la Ordonanța de Urgență nr. 54/2016 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și de tramvaie, la Fondul de protecție a victimelor străzii și alte asemenea instituții și instrumente.

Uneori șoferii sunt surprinși de organele abilitate, în trafic, mai înainte de a avea vreun eveniment rutier (conduita din sfera prevenției); altădată săvârșirea acestor infracțiuni au drept urmare producerea de pagube materiale, răniți și/sau morți. Dacă daunele materiale sunt acoperite prin despăgubiri bănești relativ ușor de probat, pentru daune morale, justiția nu are tarife sau standarde, practica instanțelor fiind extrem de variată cu privire la compensarea suferinței.

**Capitolul VI** a fost dedicat studiului de caz, unde am analizat un eveniment rutier nefericit petrecut în Municipiul Iași, acolo unde un tânăr a comis un grav accident de circulație soldat cu moartea a două persoane, ca urmare a nerespectărilor dispozițiilor legale privitoare la siguranța circulației pe drumurile publice. Desigur, situația ar putea părea relativ comună, însă tânărul a fost trimis în judecată pentru comiterea infracțiunii prevăzute și pedepsite de art. 189 (omor calificat) și nu pentru comiterea infracțiunii prevăzută de art. 192 C.pen (ucidere din culpă), aspect care ne-a captat atenția.

În final, datorită cercetării pluridisciplinare, am încheiat parcursul studiului cu câteva **concluzii și propuneri de lege ferenda**, considerate de noi benefice pentru legislația românească ce au fost prezentate mai sus.

De loc de neglijat și benefică segmentului ce a făcut obiectul cercetării este împrejurarea că în repetate rânduri Înalta Curte de Casație și Justiție și Curtea Constituțională a României au avut și prezintă în continuare o importantă implicație contribuind în scopul clarificării anumitor situații juridice apărute în legătura cu infraționalitatea din domeniul rutier.

Sperăm ca prezentul studiu să reprezintă o înglobare a unor aspecte teoretice și practice privitoare la domeniul analizat, obiectiv propus de noi încă din fazele incipiente ale cercetării.

De asemenea, ne dorim ca prin munca depusă să fi reușit să aducem o minimă contribuție în vederea dezvoltării literaturii de specialitate pe segmentului infraționalității rutiere și o punere în lumină a unei abordări speciale, pluridisciplinare, contribuind în acest mod la o mai bună interpretare a instituțiilor de drept ce operează în astfel de cauze.

## BIBLIOGRAFIE

### I. Surse primare

#### *Acte normative*

1. Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase;
2. Acordului European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, la Geneva, în data de 01.07.1970;
3. Convenția de asistență reciprocă între statele membre în materie penală de la Luxemburg din 16 Octombrie 2001;
4. Convenția de la Viena asupra circulației rutiere;
5. Convenția de la Viena asupra semnalizării rutiere;
6. Convenția Europeană cu privire la efectele internaționale ale interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor- Bruxelles, 3 iunie 1976;
7. Decizia Cadru 2003/577/JAI a Consiliului din 22 Iulie 2003;
8. Decizia Cadru 2005/214/JAI a Consiliului din 24 Februarie 2005;
9. Decizia Cadru 2006/783/JAI a Consiliului din 6 Octombrie 2006;
10. Deciziei-cadru a Consiliului nr. 2002/584/JAI din 13 iunie 2002;
11. Declarația Universală a Drepturilor Omului;
12. Decretul nr. 318 din 14 Octombrie 1980;
13. Directiva 2000/30/CE privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în comunitate;
14. Directiva 2002/15/CE privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
15. Directiva 2003/20/CE de modificare a Directivei 91/671/CEE privind apropierea legislațiilor statelor membre, referitoare la utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță în vehicule cu masa sub 3,5 tone;

16. Directiva 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri;
17. Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană;
18. Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere;
19. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008;
20. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;
21. Directiva 92/23/CE privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor;
22. Directiva 94/55/CE a Consiliului, din 21 noiembrie 1994;
23. Directiva 96/96/CE de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la inspecția tehnică auto pentru autovehiculele și remorcile acestora;
24. Directiva nr. 413 din 11 Martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;
25. H.G. nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, cu modificări;
26. H.G. nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
27. H.G. nr. 1777/2004 privind introducerea restricției de circulație pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E), pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică și de sărbătoare legală, cu modificări;
28. H.G. nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră - CISR, cu modificări;

29. H.G. nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravențional ale prevederilor Regulamentelor CE nr. 1071/2009, 1072/2009 și 1073/2009;
30. Hotărârea Guvernului nr. 1204 din 2011;
31. Hotărârea Guvernului nr. 21 din 14 Ianuarie 2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
32. Hotărârea Guvernului nr. 625/1998;
33. Jurnalul Oficial al Uniunii Europene;
34. Legea 101/1994 din data de 22 noiembrie 1994;
35. Legea 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, cu modificări;
36. Legea nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, cu modificări;
37. Legea nr. 15/1968 privind Codul Penal;
38. Legea nr. 15/2005 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;
39. Legea nr. 155/2010 privind poliția locală;
40. Legea nr. 166/2013 pentru ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Bulgaria privind constituirea unei entități comerciale mixte pentru exploatarea noului pod mixt (rutier și feroviar) peste fluviul Dunărea, între orașele Calafat (România) și Vidin (Republica Bulgaria), semnat la Sofia la 28 februarie 2013;
41. Legea nr. 18/2011 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 98/2010 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice;
42. Legea nr. 187/2012 privind Codul Penal;
43. Legea nr. 202/2010 privind unele măsuri pentru accelerarea soluționării proceselor;
44. Legea nr. 203/2012 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;

45. Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, cu modificări;
46. Legea nr. 255/2013 privind Noul Cod de procedură penală;
47. Legea nr. 265/2008 privind auditul în siguranța rutieră, cu modificări;
48. Legea nr. 286/2009 privind Codul penal;
49. Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
50. Legea nr. 302/2004 privind cooperarea judiciară internațională în materie penală, republicată;
51. Legea nr. 477/2003 privind pregătirea economiei naționale și a teritoriului pentru apărare
52. Legea nr. 481/2004 privind protecția civilă;
53. Legea nr. 50/1991 actualizată 2014, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
54. Legea nr. 535/2004 privind prevenirea și combaterea terorismului;
55. Legea nr. 8 din 2012 pentru aprobarea O.G. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport Bucureștii. Legea nr. 8/2012;
56. Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificări;
57. Noul Cod de procedură civilă;
58. O.M.T.I. nr.2199 din 2012;
59. Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 628 din 5 Mai;
60. Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 458/2002;
61. Ordinul ministrului transporturilor nr. 1031/2014;
62. Ordinul ministrului transporturilor nr. 1282/2014;
63. Ordinul ministrului transporturilor și ministrului internelor și reformei administrative nr. 510/230/2007;
64. Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.131 din 8 decembrie 2005 Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2132 din 8 decembrie;
65. Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2134 din 8 decembrie;

66. Ordinul MLPTL nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România - RNTR, cu modificări;
67. Ordinul MTCT nr. 1856/2006 pentru aprobarea părții I „Normele de autorizare a școlilor de conducători auto”;
68. Ordinul nr. 1512/2013 pentru aprobarea Normelor metodologice privind recoltarea, depozitarea și transportul probelor biologice în vederea probațiunii judiciare prin stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor sau produselor stupefiante ori a medicamentelor cu efecte similare acestora în cazul persoanelor implicate în evenimente sau împrejurări în legătură cu traficul rutier;
69. Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 655 din 5 august 2016;
70. Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 656 din 5 august 2016;
71. Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 691 din 11 august 2016;
72. Ordinul Ministerului Transporturilor. 762 din 30 august 2016;
73. Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 852/2008;
74. Ordinul Ministerului Transporturilor nr.358/2012 pentru aprobarea liniilor directe cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră;
75. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate
76. române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;
77. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 146/2008 pentru modificarea art. 3 din O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
78. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
79. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
80. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;



81. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 21/2014 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
82. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 30 din 2013;
83. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 34/2010 privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și de persoane;
84. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 5/2011 pentru aprobarea unor reglementări privind creșterea siguranței rutiere și destinația sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuții de inspecție și control în urma aplicării sancțiunilor contravenționale specifice activității de transport rutier, aprobată prin Legea nr. 161/2011;
85. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 54/2010 privind unele măsuri pentru combaterea evaziunii fiscale;
86. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 63/2006 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări, aprobată prin Legea 6/2007;
87. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 69/2007 pentru modificarea și completarea O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
88. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 9/2009 pentru completarea art. 103 din O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificări;
89. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 97/2005 privind evidența, domiciliul, reședința și actele de identitate ale cetățenilor români, republicată, cu modificări;
90. Ordonanța de urgență nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române;
91. Ordonanța Guvernului 27/2011 privind transporturile rutiere;
92. Ordonanța Guvernului 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri naționale din România - S.A;

93. Ordonanța Guvernului nr. 21 din 2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
94. Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul Transportului Rutier, ISCTR, cu modificări;
95. Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificări;
96. Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România;
97. Ordonanța Guvernului nr. 81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și folosința conform destinației, prin inspecția tehnică periodică;
98. Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor;
99. Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 30/2013;
100. Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 98/2010 privind identificarea, desemnarea și protecția infrastructurilor critice;
101. Programul de siguranță rutieră 2011-2020, adoptat de Comisia Europeană Bruxelles, în data de 20 iulie 2010;
102. Regulamentul (CE) nr. 1.073/2009;
103. Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007;
104. Regulamentul (CE) nr. 561/2006;
105. Regulamentul (CEE) nr. 1191/69;
106. Regulamentul 1107/70;
107. Regulamentul nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier;
108. Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009;
109. Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009;
110. Regulamentului (CEE) nr. 3821/85;
111. Regulamentul pentru trăsurile de piață și București din 1868;
112. Ordonanța pentru reglementarea trăsurilor în București din 1859;
113. Regulamentul poliției rulajului și circulației pe căile publice din 1906;

114. Monitorul Oficial nr.156 din 1913;
115. Legea pentru drumuri din 1868;
116. Regulamentul pentru aplicarea legii circulației pe drumurile publice din 10 Ianuarie 1931;
117. Legea supra circulației pe căile publice din 1947;
118. Regulamentul pentru circulațiunea autovehiculelor din 11 Octombrie 1913;
119. Congresul Internațional al Drumurilor, Paris, 1908;
120. Regulament asupra birjelor și circulația lor în Focșani;
121. Regulamentul asupra birjelor și circulația lor în orașul Focșani;
122. Regulamentul poliției rulajului și circulației pe căile publice;
123. Regulamentul pentru circulațiunea autovehiculelor din 1913;
124. Monitorul Oficial nr. 117 din 1921;
125. Monitorul Oficial nr.104 din 1929;
126. Monitorul Oficial nr.236 din 1929;
127. Buletinul Oficial nr. 46 din 1949;
128. Buletinul Oficial nr.143/1952;
129. H.C.M. nr. 1107/1962;
130. Decretul nr. 832/1962;
131. Decretul nr. 143/1952;
132. H.C.M. nr. 772/1966;
133. Decretul nr. 328/1966;
134. Decretul 403/1982;
135. Legea nr. 49/2006;
136. Monitorul Oficial, Partea I, nr.876/2006;
137. Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.64/2007;
138. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 95/2002;
139. Legea nr. 286/2009;
140. Noul Cod Penal;
141. Buletinul Oficial nr. 46-47/1970;
142. Decretul nr. 154/1953;
143. Decretul nr.418/1958;

144. Decretul nr. 172/1960;
145. Decretul nr. 311/1964;
146. Decretul nr.328/1966;
147. Decretul nr. 403/1982;
148. H.C.M. nr. 772/1966;
149. Decretul nr. 214/1984;
150. H.C.M. nr.114/1966;
151. Hotărârea Guvernului nr.756/1991;
152. Hotărârea Guvernului nr. 594/1991;
153. Hotărârea Guvernului nr. 582;
154. Hotărârea Guvernului nr.778/1995;
155. Decretul nr. 442/1960;
156. Protocolul relativ la semnalizarea rutieră de la Geneva, 1949;
157. Convenția asupra circulației rutiere de la Geneva, 1949;
158. Proiectul „Codul circulației Rutiere” din 1972;
159. Acordul European pentru completarea Convenției asupra circulației rutiere de la Geneva, 1 Mai 1971;
160. Convenția asupra circulației rutiere încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968;
161. Convenția asupra semnalizării rutiere de la Viena, 1968;
162. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.63/2006;
163. Hotărârea Guvernului nr. 56/2007;
164. Legea privitoare la circulația autovehiculelor din 21 August 1921;
165. Legea nr.213/22.10.1929, privind circulația pe drumurile publice;
166. Monitorul Oficial nr. 90 din 21 Aprilie 1947;
167. Decretului nr.296/16.07.1949;
168. Buletinul Oficial dnr. 46 din 09-sep-1952;
169. Buletinul Oficial nr. 11 din 09-apr-1953;
170. Buletinul Oficial nr. 28-29 din 31 mai 1966;
171. Buletinul Oficial nr. 28-29 din 31 mai 1966;
172. Buletinul Oficial nr. 86 din 20 octombrie 1980;
173. Buletinul Oficial nr.49 din 28 iunie 1984;

174. Hotărârea Guvernului nr.1028 din 18.09.1990;
175. Monitorul Oficial nr. 184 din 13 septembrie 1991;
176. Monitorul Oficial nr. 229 din 15 noiembrie 1991;
177. Monitorul Oficial nr. 258 din 15 septembrie 1994;
178. Monitorul Oficial nr. 251 din 1 noiembrie 1995;
179. Hotărârea Guvernului nr. 890 din 11.12.1998;
180. Monitorul Oficial nr.4 din 13 ianuarie 1999;
181. Monitorul Oficial nr. 58/31.01.2003;
182. Monitorul Oficial, Partea I, nr.792/20.09.2006;
183. Ordonanța Guvernului nr.69/28.06.2007;
184. Monitorul Oficial Nr. 510 din 24 iulie 2009;
185. Buletinul Oficial nr. 36 din 15 octombrie;
186. Monitorul Oficial nr. 22 din 9 noiembrie;
187. Monitorul Oficial nr.211 din 19 decembrie;
188. Codul de transport texan;
189. Constituția României;
190. Codul penal al statului Virginia;
191. Codul penal din Albania;
192. Codul penal din Armenia;
193. Codul penal din Austria
194. Codul penal din Bosnia și Herțegovina;
195. Codul penal din Bulgaria;
196. Codul penal din Canada;
197. Codul penal din Finlanda;
198. Codul penal din Franța;
199. Codul penal din Germania;
200. Codul penal din Italia;
201. Codul penal din Spania;
202. Legea de pedepsire a infracțiunilor specifice din Coreea de Sud;
203. Legea nr. 286/2009 privind Codul penal (nou), publicata in M. Of. Nr. 510 din 24 iulie 2009;
204. Codul de procedură penală al României;

205. Monitorul Oficial al României;
206. NSW Road Rules 2008, Government of South Australia;
207. O.U.G nr.195/2002 republicată privind circulația pe drumurile publice;

## **II. Surse secundare**

### *Tratate, cursuri, monografii, articole*

208. Alexandru Boroș, *Drept penal. Partea specială*, Ed. C.H Beck, București, 2014;
209. Alexandru Ionaș, Alexandru Florin Măgureanu, Cristina Dinu, *Drept penal. Partea Specială*, Ed. Universul Juridic, 2015, București;
210. Alexandru Șerban Stănescu, *Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 adnotat cu explicații și jurisprudența CJUE. Competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor în materie civilă și comercială*, Hamangiu, 2015;
211. Colonelul Pappazoglu, *Istoria Fondarii Orasului Bucuresti*, Cap. XVIII, 1891;
212. Constantin Mitache, Cristian Mitache, *Drept penal roman. Partea generala*, Ed. Universul Juridic, Bucuresti, 2014,
213. Constantin Sima, *Drept penal. Partea Generală, Vol I*, Ed. Hamangiu, București, 2015;
214. Constantin Sima, *Drept penal. Partea Generală, Vol II*, Ed. Hamangiu, București, 2015;
215. Corneliu Turianu, *Infractiuni contra sigurantei circulatiei rutiere*, Ed. Stiintifica si Enciclopedica, Bucuresti, 1986;
216. Costică Voicu, Florian Coman, Ștefania-Georgeta Ungureanu, *Drept internațional penal*, Ed. Pro Universitaria 2007;
217. Daniel Fistung, Daniela Antonescu, Teodor Popescu, *Transporturile, suport al dezvoltării regionale din Romania*, Centrul de Informare și Documentare Economică, București, 2003;
218. Gheorghe Caraiani, *Transporturi și expediții rutiere*, Ed. Lumina Lex, București, 1998;

219. Gheorghe Filip, C. Roditis, L. Filip, *Dreptul Transporturilor*. Ediția a III-a revizuită și adăugită, Ed. Casa de editură și presă „ȘANSA” S.R.L, București, 1998
220. Gheorghe Filip, *Dreptul Transporturilor*, Ed. Casa de editură și presă „ȘANSA” S.R.L, București, 1994;
221. Gheorghe Piperea, *Dreptul Transporturilor*, Ed. C.H. Beck, București, 2013;
222. Gilbert Gornig, Ioana E.Rusu, *Dreptul Uniunii Europene*, Editura C.H.Beck, 2007;
223. Mihai Adrian Hotca, Maxim Dobrinou, *Infrațiuni prevăzute în legi speciale. Comentarii și explicații*, Editura C.H. Beck, București 2010
224. Octavian Căpățînă, Gh. Stancu, *Dreptul Transporturilor. Ediția a II-a*, Ed. Lumina Lex, București, 2003;
225. Octavian Căpățînă, Gh. Stancu, *Dreptul Transporturilor. Partea Generală*, Ed. Lumina Lex, București;
226. Octavian Căpățînă, Gh. Stancu, *Dreptul Transporturilor. Partea Specială*, Ed. Lumina Lex, București, 2002;
227. Octavian Căpățînă, *Transporturi rutiere interne și internaționale*, Ed. Lumina Lex, București, 1997;
228. Pascu Ilie, *Drept penal partea general, ed. a II-a, Examinarea instituțiilor fundamentale fundamentale ale Dreptului penal, potrivit dispozițiilor Codului penal în vigoare și ale Noului Cod penal*, Hamangiu, 2009;
229. Paul de Alep "Călători străini despre Țările Române" Partea II, vol.6, Ed. Științifică, București, 1976;
230. Traian Dima, *Drept penal. Partea generala, editia a 3-a*, Ed. Hamangiu, 2014;
231. Tudorel Toader, Maria-Ioana Michinici, Anda Crisu-Ciocinta, Mihai Dunea, Ruxandra Raducanu, Sebastian Radulet, *Noul Cod penal, Comentarii pe articole*, Ed. Hamangiu, 2014

232. V. Dongoroz și colab., Explicații teoretice ale codului de procedura penală român, Ed. C. H. Beck, București, 2003;
233. Vasile Dobrinoiu, Ilie Pascu, Mihai Adrian Hotca, Ioan Chis, Mirela Gorunescu, Costica Paun, Norel Neagu, Maxim Dobrinoiu, Mircea Constantin Sinescu, *Noul Cod Penal comentat. Partea Specială*, Ed. Universul Juridic, București, 2016;
234. Vasile Dobrinoiu, Norel Neagu, *Drept Penal. Partea specială*, Ed. Universul Juridic, București, 2014;

### ***III. Surse online***

235. <http://www.cnadnr.ro>;
236. <http://www.andnet.ro/>;
237. <http://www.rarom.ro>;
238. <http://www.arr.ro>;
239. <http://www.amtb.eu>;
240. <http://www.isctr-mt.ro>;
241. <http://idrept.ro>;
242. <http://europa.eu>;
243. <http://www.echr.coe.int/>;
244. <http://www.legalis.ro/>;
245. <http://portal.just.ro/>;
246. <http://legeaz.net/>;
247. <http://www.cdep.ro/>;
248. <http://www.senat.ro/>;
249. <http://www.auto-bild.ro/>;
250. <https://politiaromana.ro/>;
251. <http://jurnalul.ro/>;
252. <http://www.encyclopedia-dacica.ro/>;
253. <http://scribd.com>.

### ***IV. Jurisprudență***

254. C.A Bacău decizia penală nr. 97/R/20210;



255. C.A București decizia penală nr 626/A din data de 8.04.2016;
256. C.A București decizia penală nr. 356/A din data de 26 februarie 2016;
257. C.A București decizia penală nr. 9/A din data de 11.01.2017;
258. C.A Cluj decizia nr. 63/A din data de 16 ianuarie 2015;
259. C.A. Alba Iulia decizia penală nr. 128/A/2016;
260. C.A. Alba Iulia decizia penală nr. 468/2010;
261. C.A. Brașov decizia penală nr. 894 din data de 14 decembrie 2011;
262. C.A. Brașov, Secția penală și pentru cauze cu minori, decizia penală nr. 54 din 22 ianuarie 2010;
263. C.A. București - Secția a II-a penală, decizia NR.789/A din 06.05.2016;
264. C.A. București – Secția a II-a penală, decizia penală nr. 1257/A din data de 19.09.2016;
265. C.A. București decizia penală 112/R/2010;
266. C.A. București decizia penală decizia penală nr.75 din data de 20.01.2015
267. C.A. București decizia penală nr. 1387/A din data de 26 septembrie 2016;
268. C.A. București decizia penală nr. 1491/A/05.11.2015;
269. C.A. București decizia penală nr. 435/A din data de 20.03.2015;
270. C.A. București decizia penală nr. 735/A din data de 26.04.2016;
271. C.A. București decizia penală nr. 735/A din data de 26.04.2016;
272. C.A. București sentința penală nr. 33/F din data de 19.02.2016 pronunțată;
273. C.A. București sentința penală nr. 362 din 18 noiembrie 2014;
274. C.A. București sentința penală nr. 362 din 18 noiembrie 2014;
275. C.A. București, secția a II-a penală decizia penală nr.1560/A/2014;
276. C.A. Cluj - decizia penală nr. 1180/A/2014 din data de 18 decembrie 2014;
277. C.A. Cluj decizia nr. 1172 din 3 noiembrie 2011;
278. C.A. Cluj decizia penală nr. 230/A din 20.03.2014;
279. C.A. Craiova decizia penală nr. 16 din 14 ianuarie 2015 pronunțată;
280. C.A Craiova decizia penală nr. 1170 din 25 octombrie 2009;
281. C.A. decizia penală nr. 32/A din data de 8 ianuarie 2015
282. C.A. Galați decizia penală nr. 1240/A din data de 18.12.2014;
283. C.A. Galați decizia penală nr. 134 din 19 februarie 2010;
284. C.A. Iași decizia penală nr. 54 din 27 ianuarie 2009;
285. C.A. Pitești - încheiere pronunțată în data de 28 iunie 2011 în dosarul 831/198/2010;
286. C.A Pitești - încheiere pronunțată în data de 7 iunie 2011 în dosarul 624/46/2011;
- 287.
288. C.A. Ploiești decizia penală nr. 1245 din data de 9.12.2014;
289. C.A. Ploiești decizia penală nr. 768 din data de 21 octombrie 2009;
290. C.A. Ploiești decizia penală nr. 833/2009;
291. C.A. Ploiești, decizia penală nr. 1264 din data de 12 decembrie 2014;
292. C.A. Suceava, Secția penală și pentru cauze cu minori, decizia penală nr. 101 din 22 februarie 2010
293. C.A. Târgu Mureș, Secția penală, decizia penală nr. 206 din 15 aprilie 2009;
294. C.A. Timișoara, decizia penală nr. 976/A din data de 20 noiembrie 2014

295. C.A.M decizia nr. 84/2015;
296. C.E.D.O Dragotoniu și Militaru-Pidhorni împotriva României;
297. C.E.D.O Groppera Radio AG și alții împotriva Elveției;
298. C.E.D.O Ruotsalainen c. Finlanda, 16.06.2009;
299. Curtea Constituțională a României decizia nr. 337 din 3 aprilie 2007;
300. Curții Constituționale a României decizia nr. 732/2014;
301. Î.C.C.J decizia nr. 1 din data de 15 martie 2010;
302. Î.C.C.J decizia nr. 11/2017;
303. Î.C.C.J decizia nr. 137 din 20 aprilie 2016;
304. Î.C.C.J decizia nr. 3/2014;
305. Î.C.C.J decizia nr. LXVI (66) din 15 octombrie 2007;
306. Î.C.C.J decizia penală decizia penală nr. 403 din 15 decembrie 2015;
307. Î.C.C.J. decizia nr. 23/2015;
308. Înalta Curte de Casație și Justiție decizia nr. 18 din 10 decembrie 2012;
309. Judecătoria Alexandria sentința penală nr. 38 din 26 februarie 2015;
310. Judecătoria Arad sentința penală nr. 674 din 27.02.2014;
311. Judecătoria Calafat sentința penală nr. 105 din 14 octombrie 2014;
312. Judecătoria Călărași sentința penală nr. 257 din 26.09.2014
313. Judecătoria Câmpeni, sentința penală nr. 199/2014;
314. Judecătoria Giurgiu sentința penală nr. 205 din data de 07 februarie 2017;
315. Judecătoria Giurgiu sentința penală nr. 205/07 februarie 2017;
316. Judecătoria Mircurea Ciuc sentința penală nr.1004/2015 din 28 octombrie 2015;
317. Judecătoria Orșova sentința penală nr.156 din 22 septembrie 2014;
318. Judecătoria Sector 1 București sentința penală nr.903 din data de 20.12.2016;
319. Judecătoria Sector 4 București sentința penală nr. 867 din data de 31.03.2016;
320. Judecătoria Sectorului 5 București sentința penală nr.127 din 19 ianuarie 2016;
321. Judecătoria Vaslui, sentința penală nr. 2011 din 8 octombrie 2014;
322. Judecătoria Urziceni sentința penală nr.278/17.12.2015;
323. Judecătoria Zărnești sentința penală nr. 89 din data de 17 martie 2011;
324. Judecătoria Bolintin Vale sentința penală nr. 178 din data de 5 decembrie 2016
325. Judecătoria Lehliu Gară sentința penală nr.100 din data de 18.11.2015;
326. Judecătoria Miercurea-Ciuc sentința penală nr. 565/5.03.2014;
327. Judecătoria Târgu Neamț sentința penală nr. 19 din 19 ianuarie 2012;
328. Tribunalul București decizia penală nr. 154/1989;
329. Tribunalul Militar Iași sentința penală nr. 12 din 04.06.2015;
330. Tribunalului Suceava decizia 192/1999;