

ABREVIERI

alin.	– alineatul
art.	– articol
BCA	– Buletinul curților de apel
BJ	– Buletinul Jurisprudenței
C. pen.	– Codul penal
C. pen. din 1969	– Codul penal din 1969
C. pen. de la 1864	– Codul penal de la 1864
C. pen. Carol al II-lea	– Codul penal Carol al II-lea
C. pr. pen.	– Codul de procedură penală
C. Ap.	– Curtea de Apel
CD	– Culegere de decizii
CMA	– Curtea Militară de Apel
CSJ	– Curtea Supremă de Justiție
CSM	– Consiliul Superior al Magistraturii
dec.	– decizie
d.î.	– decizie de îndrumare
Dreptul	– revista Dreptul
Ed.	– Editura
H.G.	– Hotărârea Guvernului
ÎCCJ	– Înalta Curte de Casație și Justiție
Jud.	– judecătorie
lit.	– litera
M. Of.	– Monitorul Oficial al României
NCP	– noul Cod penal
nr.	– numărul
O.G.	– Ordonanța Guvernului
O.U.G.	– Ordonanța de urgență a Guvernului
p.	– pagina
par.	– paragraful
prev.	– prevăzută
pp.	– paginile
pct.	– punctul

portal.just.ro	– Portalul instanțelor de judecată
RAR	– Registrul Auto Român
RDP	– Revista de Drept Penal
RRD	– Revista Română de Drept
s. pen.	– Secția penală
sent. pen.	– sentința penală
Trib. jud.	– tribunalul județean
TS	– Tribunalul Suprem
www.scj.ro	– site-ul Înaltei Curți de Casație și Justiție

CUVÂNT-ÎNAINTE

Intrat relativ recent în vigoare, noul Cod penal aduce o serie de modificări importante, în raport cu dispozițiile Codului penal din 1969, atât în partea generală, cât și în partea sa specială.

Printre modificările intervenite în partea specială semnalăm includerea unor noi grupe de infracțiuni ce erau anterior prevăzute în unele legi speciale cu dispoziții penale, respectiv, infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice, infracțiunile contra siguranței și integrității datelor informatice și infracțiunile electorale.

De asemenea, legiuitorul noului Cod penal a redenumit unele titluri, iar în cuprinsul acestora a inclus diferite grupe de infracțiuni, pe care le-a menționat în capitole cu denumiri sugestive.

În acest context, legiuitorul noului Cod penal, în Titlul VII denumit „Infracțiuni contra siguranței publice”, a inclus în capitole distincte unele categorii de infracțiuni prin care sunt apărute cele mai importante valori sociale, specifice acestui grup.

Titlul VII din Partea specială a noului Cod penal, cuprinde următoarele subgrupe de infracțiuni: infracțiunile contra siguranței circulației pe căile ferate (capitolul I), infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice (capitolul II), nerespectarea regimului armelor, munițiilor, materialelor nucleare și al materiilor explozive (capitolul III), infracțiuni privitoare la regimul stabilit pentru alte activități reglementate de lege (capitolul IV), infracțiuni contra sănătății publice (capitolul V) și infracțiuni contra siguranței și integrității sistemelor și datelor informatice (capitolul VI).

Observăm că în noua concepție, acordându-se o atenție deosebită infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice, acestea au fost incluse în Capitolul II al titlului menționat, cu aceeași denumire.

Prima ediție a lucrării a fost concepută cu scopul de a constitui un sprijin pentru practicienii dreptului penal, teoreticienii, precum și pentru alte persoane fizice sau juridice care au în proprietate sau conduc vehicule pe drumurile publice din România, ori execută activități specifice de verificare tehnică sau efectuarea reparațiilor autovehiculelor, remorcilor sau tramvaielor etc.

De asemenea, datorită structurii sale academice, lucrarea a fost extrem de utilă studenților, masteranzilor sau chiar doctoranzilor facultăților de profil din țară.

Datorită promovării de către Curtea Constituțională a unor decizii prin care s-a constatat neconstituționalitatea unora dintre dispozițiile textelor de incriminare, a adoptării unor decizii de către Înalta Curte de Casație și Justiție în temeiul dispozițiilor art. 471-477¹ C. pr. pen. (recursul în interesul legii și hotărâri prelabile pentru rezolvarea unor chestiuni de drept), a jurisprudenței recente promovate la nivelul instanțelor de judecată, am fost nevoiți să procedăm la conceperea prezentei lucrări.

În aceste condiții, această nouă ediție, prin modul de redactare păstrează scopul inițial menționat odată cu apariția ediției anterioare, putând fi extrem de utilă atât practicienilor, cât și teoreticienilor dreptului penal.

Ca elemente de noutate absolută aduse în doctrina română, luând în calcul și prezenta ediție menționăm: examinarea infracțiunilor prin prisma noilor dispoziții ale legii penale române, prezentarea jurisprudenței relevante de la nivelul unor instanțe de judecată din România pentru fiecare infracțiune în parte, menționarea principalelor decizii ale Curții Constituționale cu impact direct asupra normelor juridice examinate, menționarea deciziilor pronunțate de Înalta Curte de Casație și Justiție în temeiul dispozițiilor art. 471-477¹ C. pr. pen., unele aspecte procesuale și aplicarea legii penale române în situații tranzitorii.

Alte elemente de noutate privesc examinarea a două infracțiuni specifice domeniului, respectiv uciderea din culpă și vătămarea corporală din culpă în cazul accidentelor de circulație, ambele analizate cu trimiteri directe la practica judiciară relevantă.

De asemenea, cu ocazia examinării fiecărei infracțiuni am avut în vedere prezentarea jurisprudenței relevante promovate în special de curțile de apel și Înalta Curte de Casație și Justiție, cu accent pe deciziile recente.

Chiar dacă am făcut trimitere și la jurisprudența anterioară intrării în vigoare a noului Cod penal, am avut în vedere faptul că aceasta, în unele cazuri a rămas de actualitate și în condițiile intrării în vigoare a noii legi.

Am insistat, de asemenea, pentru prezentarea jurisprudenței recente (după intrarea în vigoare a noului Cod penal, în perioada 2014-2019) promovate de unele instanțe de judecată din România.

Nu în ultimul rând, examinarea infracțiunilor a fost realizată într-o manieră critică, iar acolo unde am considerat necesar, în scopul perfecționării sistemului legislativ în domeniu, am formulat unele opinii critice care au fost completate de propuneri de *lege ferenda* corespunzătoare.

În ceea ce privește structura lucrării, facem precizarea că aceasta diferă față de prima ediție, în sensul că pe lângă examinarea infracțiunilor specifice domeniului, au fost introduse și alte capitole.

Pentru început, menționăm că, în raport cu prima ediție, volumul prezentei lucrări este mai elaborat, atât în ceea ce privește creșterea numărului capitolelor, cât și în ceea ce privește conținutul complex al acestora.

Dacă ne referim la structura lucrării, precizăm că aceasta cuprinde 13 (treisprezece) capitole, din care în opt dintre acestea sunt examinate infracțiunile prevăzute în Codul penal, de la art. 334 la art. 341.

În primul capitol intitulat „Referințe istorice” am procedat la prezentarea evoluției incriminărilor unor fapte în legea penală română, începând cu mijlocul secolului al XIX-lea.

În capitolul II cu denumirea marginală „Particularități specifice urmăririi și judecării cauzelor din acest grup” am prezentat o serie de particularități specifice activității de urmărire penală și judecată cu referire specială la cauzele din acest domeniu.

Acest capitol nu era prevăzut în lucrarea precedentă, fiind introdus pentru a veni în sprijinul practicienilor.

Un alt capitol care nu era prevăzut în lucrarea anterioară este, capitolul III cu titlul marginal „Considerații generale privind infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice”.

În cuprinsul acestuia sunt examinate unele aspecte generale referitoare la acest grup de infracțiuni, printre care amintim: unele observații privind elementele de asemănare și cele de deosebire dintre legea veche (O.U.G. nr. 195/2002, republicată) și dispozițiile textelor în vigoare, examinarea generală a grupului de infracțiuni, aspecte procesuale și situațiile tranzitorii care impun aplicarea legii penale mai favorabile.

Un aspect deosebit de important, asupra căruia am insistat, este cel care privește situația tranzitorie în care ne aflăm, având în vedere faptul că între cele două reglementări, există unele diferențe majore care privesc conținutul legal al incriminărilor și limitele minime și maxime ale pedepselor.

De asemenea, constatăm și dezincriminarea unor fapte prevăzute în legea anterioară.

De altfel, în analizele efectuate pentru fiecare dintre aceste infracțiuni, am făcut referiri exprese și la situațiile tranzitorii care presupun aplicarea legii penale mai favorabile.

În cuprinsul capitolelor IV-XI au fost examinate toate infracțiunile prevăzute în art. 334-341 C. pen., examinare realizată cu respectarea unei structuri identice.

Astfel, după menționarea textelor din cele două legi, am realizat o examinare comparativă a acestora, cu evidențierea elementelor de asemănare și diferențiere dintre ele. În continuare am procedat la examinarea infracțiunii prevăzute în legea vigoare, potrivit procedurii cunoscute și acceptate de doctrina română, respectiv: concept și caracterizare, elemente preexistente, structura și conținutul juridic, forme, modalități, sancțiuni, explicații complementare (unde s-au avut în vedere eventualele legături cu alte infracțiuni), unele aspecte procesuale, precedentele legislative și situațiile tranzitorii.

Pentru fiecare infracțiune, în mod deosebit, în cadrul examinării laturii obiective și subiective s-au făcut trimiteri directe la jurisprudența relevantă, anterioară (dar care rămâne de actualitate și în condițiile aplicării noilor dispoziții) sau după intrarea în vigoare a noului Cod penal.

Semnificative din acest punct de vedere sunt cele peste 100 de decizii ale instanțelor din România la care am făcut trimitere cu prilejul analizei infracțiunilor.

Numărul mare al deciziilor pronunțate de curțile de apel în comparație cu alte instanțe este justificat de competența acestora în soluționarea apelurilor (potrivit legislației în vigoare după intrarea în vigoare a noilor coduri) și recursurilor (potrivit legii vechi).

Având în vedere unele elemente specifice acestui grup de infracțiuni, care privesc în general urmarea socialmente periculoasă care se produce, ce poate consta și în uciderea sau vătămarea integrității corporale sau a sănătății uneia sau mai multor persoane ori pagube materiale importante, în ultimele două capitole am examinat și aceste două infracțiuni, însă cu trimitere directă la cele specifice siguranței circulației pe drumurile publice.

Astfel, în Capitolul XII și XIII au fost examinate infracțiunile de ucidere din culpă și vătămare corporală din culpă, din perspectiva noilor dispoziții ale legii, cu trimitere la unele decizii recente adoptate în practica judiciară.

Menționăm că am avut în vedere examinarea acestor două infracțiuni datorită ratei destul de crescute a criminalității în ceea ce privește uciderea din culpă și vătămarea

corporală din culpă comise în urma unor accidente ce se comit pe drumurile publice din România, a unor controverse în ceea ce privește răspunderea penală a conducătorului auto implicat în asemenea evenimente și, nu în ultimul rând, datorită legăturii lor directe cu infrațiunile ce fac parte din acest grup.

Astfel, nu de puține ori, practica judiciară în materie a relevat unele aspecte contradictorii privitoare la responsabilitatea penală a conducătorului de vehicul implicat într-un accident de circulație care a avut, pe lângă alte urmări, și uciderea sau vătămarea corporală a uneia sau mai multor persoane.

Luând în calcul unele opinii exprimate în doctrină, precum și practica judiciară recentă în această materie, în cadrul analizei acestor infrațiuni, am insistat și asupra unor cauze de neimputabilitate sau justificative care pot fi invocate în apărare și pot conduce la stabilirea nevinovăției conducătorului unui vehicul implicat într-un accident de circulație care a avut ca urmare uciderea ori vătămarea integrității corporale sau a sănătății uneia sau mai multor persoane.

Spre deosebire de alte publicații, această lucrare se adresează unor categorii largi de cititori, începând cu studenții facultăților de drept, cadre didactice universitare, practicieni ai dreptului penal și procesual penal (judecători, procurori, avocați, ofițeri de poliție judiciară, ofițeri și agenți din cadrul poliției rutiere, consilieri juridici etc.) și continuând cu alte categorii, respectiv a persoanelor fizice care conduc vehicule pe drumurile publice sau persoanelor juridice care au în proprietate asemenea vehicule, execută activități de reparații a acestora sau execută lucrări de întreținere sau construcție pe drumurile publice sau în apropierea acestora.

Autorii

Capitolul I

REFERINȚE ISTORICE

Incriminarea în timp a unor fapte prin care se aduce atingere celor mai importante valori sociale din domeniul circulației pe drumurile publice este legată în mod direct de descoperirilor științei care a determinat implicit și evoluția sistemului circulației și transporturilor rutiere în România.

În continuare vom proceda la o succintă examinare a evoluției incriminărilor din acest domeniu, urmând a avea în vedere mai întâi codurile penale adoptate în România, după care, legile speciale cu dispoziții penale.

I. Codul penal de la 1864¹, primul Cod penal român din epoca modernă, nu prevede un capitol special în care să fie incluse infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice, aspect cât se poate de normal, având în vedere dezvoltarea sistemului circulației și transporturilor rutiere la momentul intrării în vigoare a codului.

Cu toate acestea, unele valori sociale specifice domeniului erau apărate prin incriminarea unor fapte specifice circulației și transporturilor în general, raportate la momentul istoric respectiv.

Astfel, potrivit art. 353 din Codul penal de la 1864 – „*Oricare, cu voință, va dărâma, ori va surpa, prin orice mijloace, în tot sau în parte, zidiri, poduri, zăgaze, șosele sau alte clădiri, aciindu-le că sunt străine, se va pedepsi cu închisoare de la 15 zile până la un an, ori cu amendă care nu va trece peste a 4-a parte din despăgubirea convenită. (c.p. 352, 365, 370, 376, 393 no. 10, 396 no. 3; cod. Just. mil. 245; p. pr. & 283; p. fr. 437)*”².

Jurisprudența vremii reținea că „faptul stricării unei șosele cu plugul constituie delictul prevăzut și pedepsit de art. 353 C. pen., de competența judelei de pace al judecà, conform art. 71 din legea judecătoriilor de pace. (Cas. II, dec. 568 din 27 februarie 1906, B. p. 339)”³.

Art. 356 prevede că „*se vor pedepsi cu amendă care nu va putea fi mai mare de a 4-a parte a despăgubirii ce se va cuveni, proprietarului sau arendașului, sau orice altă persoană care, având mori, herestrae, pive și alte asemenea, va înălța cu voință apa, prin zăgazuri, mai sus de cumpăna convenită și va cauza înecăciune la drumuri sau la proprietățile altora.*

Iar meșterul care va fi lucrat înălțarea apei, cu voință, fără a păzi convenita cumpănă, se va supune la închisoare de la 1 lună până la 6 luni (p. fr. 457)”⁴.

Alte infracțiuni de acest gen sunt prevăzute și în conținutul art. 376 unde se prevede că fapta persoanei „*care, cu voință, va distruge sau va degrada șosele, poduri, apeducte, stăvilare, leși, zăgazuri, iazuri, sau alte lucrări hidraulice, ori de siguranță (...)*”.

¹ George St. Bădulescu, George T. Ionescu, *Codul penal adnotat cu jurisprudență și doctrină română și franceză*, Ed. Tip. ziarului „Curierul Judiciar 5”, Rahovei 5, 1911, p. 525.

² George St. Bădulescu, George T. Ionescu, *op. cit.*, p. 525.

³ *Ibidem*, p. 525.

⁴ *Ibidem*, p. 533.

De asemenea, alte fapte la regimul siguranței circulației pe drumurile publice sunt prevăzute în Cartea III, denumită „*Contravențiuni polițienești și pedepsele lor*”. Astfel, asemenea fapte sunt incriminate în art. 385 pct. 4 „*cei care împiedică circulațiunea străzilor*” – art. 389 pct. 2, 4, 5, și 6 și art. 393 pct. 10¹.

Extrem de sugestive în ceea ce privește evoluția sistemului circulației rutiere și măsurile de incriminare dispuse de legiuitorul timpului, sunt incriminările prevăzute la art. 389, pct. 4, 5 și 6, potrivit cărora sunt pedepsite faptele care se referă la depășirea vitezei în orașe (de către trăsuri), lipsa numerelor de înmatriculare (în cazul trásurilor) sau așezarea de obstacole pe străzi sau drumuri².

II. Codul penal Carol al II-lea³ intrat în vigoare la 1 ianuarie 1937 incriminează unele fapte contra siguranței publice în trei titluri distincte.

Astfel, prima grupă de infracțiuni contra siguranței circulației și transporturilor este prevăzută în Titlul VII („Crime și delict care produc pericol public”), Capitolul I („Crime și delict care produc pericol public prin întrebuițarea de explozibile și prin distrugere”) – art. 352 –, Capitolul II („Incendiul”) – art. 353-358 – și Capitolul III („Crime și delict contra siguranței transporturilor și a mijloacelor de convorbire”).

O mențiune specială privește Capitolul III, unde, așa cum indică și titlul acestuia sunt prevăzute mai multe infracțiuni contra siguranței transporturilor și a mijloacelor de convorbire în art. 359-364.

Astfel, în art. 359 alin. (1) este incriminată infracțiunea de pericol de catastrofă de cale ferată care constă în fapta persoanei care „*strică sau distruge, în totul sau în parte, o linie ferată sau obiectele ori instrumentele ce îi aparțin și servesc la funcționarea ei, și prin aceasta expune unui pericol persoanele sau mărfurile aflate în trenuri sau pe linia ferată, ori în apropierea acestora (...)*”.

În același articol, la alin. (2) este incriminată fapta persoanei care „*prin o semnalizare falsă, expune unui pericol persoanele sau mărfurile arătate în alineatul precedent*”.

În art. 360 este incriminată infracțiunea de catastrofă de cale ferată care constă în „*faptul arătate în art. 359, dacă produce o catastrofă de cale ferată prin deraiere, răsturnarea sau prăbușirea unui tren, ori ciocnirea între două trenuri*”.

Art. 361 prevede mai multe modalități agravate care pot consta în vătămarea sănătății sau integrității corporale, distrugerea unor mărfuri sau moartea uneia sau mai multor persoane.

În art. 362 este incriminată fapta „*funcționarului de la căile ferate sau orice persoană angajată în serviciul acestei instituții, care nu își îndeplinește îndatoririle sale de serviciu, sau lucrează contra îndatoririlor sale și prin aceasta expune la pericol persoanele sau mărfurile arătate în art. 359 (...)*”, iar în art. 363 este incriminată comiterea faptelor de la art. 359-362 din culpă.

¹ *Ibidem*, pp. 548-549; p. 553; pp. 563-564.

² Ion Rusu, Minodora-Ioana Bălan-Rusu, *Infrațiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice în dreptul penal român*, Ed. Universul Juridic, București, 2014, pp. 58-60.

³ Promulgat cu Înaltul Decret Regal nr. 471 din 17 martie 1936 și publicat în M. Of. nr. 65 din 18 martie 1936, cu rectificările din M. Of. nr. 83 din 8 aprilie 1936, precum și cu cele din M. Of. nr. 298 din 22 decembrie 1936.

Art. 364 prevede pedepsirea faptelor de la art. 359-363, atunci când acestea se săvârșesc „*asupra unei șosele, pod, apeduct, ori alte lucrări publice sau construcții, care servesc transporturilor pe uscat, pe apă sau aer, precum și asupra mijloacelor care servesc la acest scop, fie ale Statului, fie particulare*”.

Procedând la examinarea dispozițiilor menționate mai sus, constatăm că legiuitorul timpului a avut în primul rând în vedere numai siguranța transporturilor feroviare, iar faptele care vizează siguranța transporturilor rutiere, navale sau aeriene incriminate în dispozițiile art. 364, privesc numai distrugerea infrastructurii aferente acestor sectoare de transport, nu și fapte referitoare la siguranța circulației acestora într-un sistem integrat¹.

Examinând infracțiunile din acest capitol, profesorul Vintilă Dongoroz aprecia că „în infracțiunile care au de scop distrugerea căilor de comunicațiuni, mijloacelor de transport, mijloacelor de convorbire, obiectul ocrotirii penale este același, ca și la delictele din art. 352 și 353, adică *siguranța colectivă* privită ca un interes vital pentru menținerea și propășirea Societății”².

III. Codul penal de la 1969 prevede o singură infracțiune contra siguranței circulației pe drumurile publice, respectiv „nerespectarea regimului transportului rutier public” – art. 281¹.

Potrivit textului de incriminare infracțiunea consta în:

„(1) *Efectuarea transportului rutier public fără licență de transport, fără licență de execuție pentru vehicul sau fără licență de execuție pentru traseu, după caz, ori cu licențe cu valabilitate expirată se pedepsește cu închisoare de la o lună la un an sau amendă.*

(2) *Persoana care dispune efectuarea transportului rutier public în condițiile prevăzute la alin. (1) sau consimte la efectuarea acestuia se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani ori amendă.*

(3) *Eliberarea cu știință, a unei licențe de transport rutier public, a unei licențe de execuție pentru vehicul sau a unei licențe de execuție pentru traseu, fără respectarea legii, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani*”.

Așadar, cu excepția acestei infracțiuni care are în vedere sancționarea transportului rutier executat fără licențele corespunzătoare, care în esența sa reprezintă o infracțiune prin care se sancționează unele aspecte care privesc siguranța circulației și transporturilor pe drumurile publice, în Codul penal din 1969 nu este incriminată o altă faptă specifică siguranței circulației și transporturilor pe drumurile publice.

IV. Legi speciale cu dispoziții penale

Absența unor alte incriminări ale unor fapte prin care se aduce atingere siguranței circulației pe drumurile publice, din codurile penale la care am făcut referire, este justificată prin prevederea unor asemenea incriminări în unele legi speciale, modificate și completate sau abrogate succesiv, în perioade scurte de timp.

¹ Ion Rusu, Minodora-Ioana Bălan-Rusu, *op. cit.*, pp. 60-62.

² Vintilă Dongoroz, în Const. G. Rătescu, Ion Ionescu-Dolj, I. Gr. Periețeanu, Vintilă Dongoroz, H. Aznavorian, Traian Pop, Mihail I. Papadopolu, N. Pavelescu, *Codul penal Carol al II-lea, adnotat, Vol. II, Partea specială I, art. 184-442*, Ed. Librăriei SOCEC&Co., SA, București, 1937, p. 411.

IV.1. Legea nr. 213/1929 privind circulația pe drumurile publice

Apreciem că în perioada interbelică cel mai important act normativ care reglementa circulația pe drumurile publice, unde erau incluse și unele infracțiuni și contravenții, a fost Legea nr. 213 din 22.10.1929 privind circulația pe drumurile publice, publicată în Buletinul Oficial nr. 236/1929.

Sanctiunile aplicabile celor ce încălcau dispozițiile actului normativ în cauză erau prevăzute Capitolul VII cu denumirea „Infracțiuni și pedepse” art. 62-70.

Cercetarea normelor juridice cuprinse în art. 62-70 conduce la concluzia că majoritatea covârșitoare a sancțiunilor erau de natură contravențională, fiind prevăzute cu amenzi de la 200 lei la 20.000 lei.

Cu toate acestea, în dispozițiile menționate erau menționate și două infracțiuni care se sancționau cu pedeapsa închisorii.

Prima dintre acestea era prevăzută în dispozițiile art. 62 alin. (4) unde se prevedea că:

„Utilizarea unui vehicul de către conducătorul angajat sau altă persoană străină, fără încuviințarea proprietarului său, constituie un abuz de încredere, care se va pedepsi conform art. 323 alin. II din codul penal”¹.

Potrivit dispozițiilor art. 323 alin. (2) din Codul penal de la 1864, *„Dacă abuzul de încredere, prevăzut prin paragraful de mai sus, se va săvârși de vreo slugă, om cu simbrie, ucenic, calfă, grămătic, lucrător, ajutor, spre paguba stăpânului său, pedeapsa va fi închisoarea dela 6 luni până la 2 ani”².*

A doua infracțiune care se sancționa cu pedeapsa închisorii era prevăzută în dispozițiile art. 64 alin. (2) din Legea nr. 213/1929 și se reținea în sarcina autorului care *„În timpul perioadelor electorale, ridicarea permisului de către autoritățile polițienești este absolut interzisă. Funcționarii autorității cari vor contraveni acestei dispozițiuni, vor fi pedepsiți cu închisoarea dela 3-6 luni și cu pierderea drepturilor politice”.*

Fără îndoială că incriminarea acestor fapte era determinată de pericolul social al acestora din perioada respectivă.

Nu se poate discuta despre posibilitatea incriminării și a altor fapte, deoarece la acea perioadă circulația și transporturile rutiere era destul de redusă.

Pe de altă parte, menționăm că în perioada respectivă sistemul transporturilor feroviare era mult mai dezvoltat, reprezentând principalul mijloc de transport pentru marfă și călători.

IV.2. Decretul nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice³, cu modificările și completările ulterioare (inclusiv după anul 1990), a produs efecte juridice până la 1 februarie 2003, când a intrat în vigoare O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile

¹ Mihail I. Papadopolu, *Codul legilor penale române, adnotate*, Tipografiile Române Unite, București, VI, Rahovei 42, 1932, pp. 128-129.

² George St. Bădulescu, George T. Ionescu, *Codul penal adnotat cu jurisprudență română și franceză*, Ed. Tip Ziarului CURIERUL JUDICIAR 5, Rahovei 5, 1911, p. 466.

³ Publicat în B. Of. nr. 46-47 din 15 mai 1970, republicat prin Decretul nr. 214 din iunie 1984, publicat în B. Of. nr. 49 din 28 iunie 1984.

publice, act normativ din care au fost preluate cu unele modificări și completări infracțiunile în noul Cod penal.

După schimbarea regimului politic, legislația în domeniu a suferit numeroase modificări și completări, fiind promovate succesiv numeroase acte normative la diferite intervale de timp.

Avem aici în vedere Decretul nr. 143/1952 privind circulația pe drumurile publice, Decretul nr. 418/1958 privind circulația pe drumurile publice, Decretul nr. 832/1962 privind circulația pe drumurile publice și Decretul nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice.

Deoarece prezintă o importanță majoră în ceea ce privește evoluția sistemului legislativ român în acest domeniu, vom examina succint acest ultim act normativ.

Decretul nr. 328/1966 privind circulația pe drumurile publice prevedea o serie de infracțiuni în cadrul Capitolului VII („Infracțiuni și pedepse”), în art. 35-39, după cum urmează:

„Art. 35. Punerea în circulație sau conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul neînmatriculat se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă.

Art. 36. Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul, fără permis de conducere sau cu permis necorespunzător categoriei din care face parte autovehiculul, se pedepsește cu închisoarea de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.

Cu aceeași pedeapsă se sancționează persoana care conduce pe drumurile publice un autovehicul după ce permisul de conducere i-a fost retras, anulat sau reținut în vederea anulării ori ca urmare a suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule.

Încredințarea unui autovehicul pentru a fi condus pe drumurile publice unei persoane care se află într-una dintre situațiile prevăzute la alineatele precedente și care conduce autovehiculul pe drumurile publice se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 1 an sau cu amendă.

Art. 37. Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul de către o persoană care are în sânge o îmbibație alcoolică ce depășește limita legală sau care se află în stare de ebrietate se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani.

Dacă persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute de alineatul precedent conduce un autovehicul care transportă persoane în comun ori transportă materii ce pot produce pericol public, pedeapsa este închisoare de la 2 la 7 ani.

Art. 38. Părăsirea locului accidentului fără încuviințarea organelor miliției de către oricare dintre conducătorii vehiculelor angajate într-un accident de circulație de pe urma căruia a rezultat moartea, vătămarea integrității corporale ori a sănătății vreunei persoane, sau dacă accidentul constituie infracțiune ori s-a produs ca urmare a unei infracțiuni, se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 5 ani.

Pot părași locul accidentului, fără încuviințarea prevăzută la alineatul precedent:

a) conducătorii vehiculelor aparținând salvării, pompierilor, organelor operative ale miliției când se află în misiune în vederea unei intervenții ce nu suferă amânare;

b) conducătorii vehiculelor care, în lipsa altor mijloace de transport, ei înșiși transportă persoanele rănite la cea mai apropiată unitate sanitară în măsură a da asistența medicală necesară, dacă se înapoiază imediat la locul accidentului.