

**REFLECȚII ASUPRA INFRAȚIUNILOR PREVĂZUTE DE ALIN. (1) ȘI (2)  
ALE ART. 92 DIN OUG 195/2002 PRIVIND CIRCULAȚIA  
PE DRUMURILE PUBLICE**

**Ionuț BORLAN\***

**Summary.** On the offences provided by article 92th of the Government's Ordinance No. 195/2002 regarding road traffic. The author analyzes two of the five offences provided by the above mentioned legal provisions, which imply several law issues that are worth mentioned. However, as we shall see, the first paragraph covers in fact two independent offences, although at first glance the rule does not expressly state this.

The first analyzed paragraph commerce by indicating the text of incrimination on which the author supports his study and by stating some general assessments regarding these offences for a better understanding of the text. Given that the crime provided by paragraph 1 regarding the objective aspect shows some similarities with some other offences provided by the Romanian Criminal Code (such as those of theft and malicious destruction of property), the author tries to determine the application criteria for each of these incrimination texts and in which situations some will have priority over other.

On the second offence governed by the same paragraph mentioned above, the author tries to explain the meaning of the incrimination text and its scope. The text presents various legislative deficiencies with legal effect on criminal liability and the obligations of drivers who create obstacles on the carriageway. If the obstacles were created intentionally the criminal text can be applied, but if they were created by fault and the driver did not signal the obstacles, it can be said that he accepted the possibility of other cars crashing into them. However, in this case, the law does not sanction this act as a crime, but as a misdemeanor.

Regarding the last offence provided by paragraph 2, the author presents some general remarks on its application. The text of incrimination provides two ways of committing the crime, but does not give any special means to identify each other. Since both methods are punished in the same way, the difference between these two remains at a theoretical level. Nevertheless, it is a matter of legal classification, for which reason these methods are analyzed from two perspectives, subjective and objective through which they can be differentiated.

**Cuvinte cheie:** trafic rutier, sustragere, distrugere, obstacole rutiere, amenajări rutiere, mijloace de semnalizare, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002.

**Keywords:** road traffic, theft, destruction, road obstacles, road facilities, means of signaling, Government's Ordinance no. 195/2002.

## I. Aspecte introductive

Activitatea de circulație pe drumurile publice creează *de plano* o stare de pericol siguranței rutiere, astfel că menținerea acestuia în parametrii corespunzători desfășurării normale a traficului rutier cotidian impune adoptarea unor reglementări precise și luarea unor măsuri efective.

Cea mai mare parte a infracțiunilor rutiere sunt infracțiuni obstacol și de pericol, întrucât incriminarea acestora este fundamentată pe ideea prevenirii producerii unor accidente de circulație vătămătoare integrității fizice ori sănătății participanților la trafic. Nu este însă exclusă, așa cum vom vedea, prezența unor infracțiuni de rezultat, urmărind același scop.

Infrațiunile prevăzute de alineatele art. 92 din OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice<sup>1</sup> sunt în mod distinct infracțiuni autonome, reunite în cadrul unui singur articol. Aceasta nu înseamnă că se impune calificarea dată de doctrina penală de infracțiune cu conținuturi alternative<sup>2</sup>. O astfel de concluzie ar fi neîntemeiată având în vedere că infracțiunea cu conținuturi alternative *regrupează sub aceeași denumire două sau mai multe infracțiuni sui generis*<sup>3</sup>. Or, într-un astfel de caz, legiuitorul nu a regrupat sub o singură denumire toate aceste infracțiuni în cadrul art. 92, așa cum a făcut, de exemplu, la infracțiunea de nerespectare a hotărârilor judecătorești prevăzută de art. 271 C. pen. În același timp este impropriu spus *infracțiunea cu conținuturi alternative* de la art. 92 atâta timp cât sunt mai multe infracțiuni și fără o denumire globală.

Merită precizat că o parte din infracțiunile de la art. 92 așa cum sunt ele astăzi reglementate au fost introduse pentru prima dată în legislația penală a României prin OUG 195/2002, forma finală fiind dată de Legea nr. 49/2006<sup>4</sup> pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Până la intrarea în vigoare a ordonanței ori a legii, unele își găseau aplicarea în practică, dar nu prin Decretul 328/1966 care reglementa regimul circulației rutiere, ci datorită textelor Codului penal, așa cum vom observa odată ce le vom analiza conținutul.

## II. Infracțiunea de la alin. (1)

Alin. (1) incriminează *fapta săvârșită cu intenție de a sustrage, distruge, degrada ori de a aduce în stare de neîntrebuințare indicatoarele, semafoarele, amenajările rutiere sau crearea de obstacole pe partea carosabilă*.

În structura obiectului juridic al acestei infracțiuni există o valoare juridică principală și una secundară. Valoarea socială principală este reprezentată de patrimoniul care este lezat prin săvârșirea acestei infracțiuni. Pe cale de consecință, consumarea ei

va avea loc doar atunci când se va constata producerea rezultatului, fiind o infracțiune de rezultat, dar prin care totodată se pune în pericol și siguranța rutieră. Astfel, valoarea socială secundară este determinată de interesul asigurării unei garanții privind siguranța circulației pe drumuri, prin pedepsirea faptelor prin care se aduce atingere sistematizării și organizării traficului rutier.

Această ordine a valorilor sociale protejate nu este pur teoretică, ci produce importante consecințe practice, fiind susținută de faptul că siguranța rutieră este lezată doar ca urmare a atingerii aduse patrimoniului, prin crearea unei stări de pericol.

Prin excepție, valoarea juridică (unică) ocrotită prin incriminarea faptelor prin care se creează obstacole pe partea carosabilă este siguranța circulației rutiere.

Obiectul material constă în indicatoarele, semafoarele și amenajările rutiere. În privința infracțiunii de creare de obstacole pe partea carosabilă nu avem obiect material.

După părerea noastră există o deficiență legislativă în privința obiectului material al infracțiunii de la alin. (1) din ordonanță. În loc să stabilească mijloacele de semnalizare rutieră ca obiect material – alături de amenajările rutiere -, cum a procedat la alin. (2), legiuitorul a menționat doar indicatoarele și semafoarele. Din categoria mijloacelor de semnalizare rutieră mai fac parte, alături de indicatoare și semafoare și marcajele [art. 30 alin. (1) lit. c)], care însă în mod inexplicabil au fost lăsate pe dinafară. Apreciem că distrugerea, degradarea ori aducerea în stare de neîntrebuințare a marcajelor prezintă un grad de pericol social specific unei infracțiuni, iar pe cale de consecință s-ar impune includerea acestora în reglementarea obiectului material. Cea mai bună modalitate de a realiza acest lucru este de a menționa în textul de incriminare formularea *mijloace de semnalizare* alături de amenajările rutiere.

Infrațiunea este cu conținut alternativ doar dacă ignorăm fapta de creare de obstacole pe partea carosabilă. Prima infracțiune a alin. (1) – adică sustragerea, distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuințare indicatoarele, semafoarele ori amenajările rutiere - fiind cu conținut alternativ înseamnă că există mai multe modalități de comitere, iar săvârșirea tuturor atrage reținerea unei singure infracțiuni, iar nu a unui concurs de infracțiuni.

### **1. Săvârșirea infracțiunii în modalitatea sustragerii**

Prima modalitate presupune existența unui act de sustragere, asemenea infracțiunii de furt prevăzută de art. 208 C. pen., adică deposedarea subiectului pasiv de obiectul material și impositarea subiectului activ prin intrarea în stăpânirea de fapt<sup>5</sup>.

Așa stând lucrurile, se pune în mod normal problema raportului acestei modalități cu infracțiunea de furt din Codul penal. Trebuie observat că dispozițiile Codului penal referitoare la furt conțin o formă agravată atunci când obiectul material îl

constituie *inter alia* instalațiile de siguranță și dirijare ale traficului rutier [furtul calificat - art. 209 alin. (3) lit. f) C. pen.]. Așadar, cu atât mai mult trebuie analizată sfera de aplicare a acestor două infracțiuni.

S-ar putea în mod pripit susține că infracțiunea de furt calificat se aplică cu prioritate față de cea de la alin. (1) atunci când există scopul însușirii pe nedrept, în considerarea faptului că alin. (1) nu prevede un asemenea scop. Cu toate acestea, scopul însușirii pe nedrept este singurul scop în care s-ar putea comite infracțiunea.

Luarea unui bun mobil în scopul folosirii pe nedrept, așa cum se prevede la alin. (4) al art. 208 C. pen. vizează doar vehiculele, astfel că orice alte obiecte sustrase, cum sunt, spre exemplu, telefoanele mobile, chiar dacă sunt luate în scopul folosirii pe nedrept intră sub incidența textelor care incriminează furtul în scopul însușirii pe nedrept. În mod asemănător, chiar dacă indicatoarele sau celelalte obiecte materiale sunt sustrase în scopul folosirii pe nedrept, vor intra sub incidența atât a alin. (1), cât și a textului care reglementează furtul. Pe cale de consecință, criteriul scopului urmărit nu este util pentru a face delimitarea necesară între aceste două infracțiuni.

În măsura în care sunt întrunite elementele constitutive atât ale infracțiunii de furt, cât și ale infracțiunii de la alin. (1) în modalitatea sustragerii, vom fi în prezența unui concurs de calificări, astfel că pentru a explica raportul dintre acestea trebuie analizate și comparate obiectele materiale ale fiecăreia<sup>6</sup>.

Este important de menționat și de reținut că existența unui concurs de calificare e determinat de faptul că prin incriminarea ambelor infracțiuni în primul rând se protejează patrimoniul. Dacă am admite că valoarea juridică principală protejată prin incriminarea infracțiunii de la alin. (1) ar fi siguranța rutieră – ar fi ușor de căzut în capcană –, atunci am fi avut parte de un concurs de infracțiuni – iar nu de calificare –, aceasta în condițiile în care ar fi întrunite elementele constitutive ale ambelor fapte penale.

Dacă infracțiunile s-ar suprapune perfect în privința obiectului material – fiind singurul element relevant care a rămas de analizat –, ar avea aplicare textul de la alin. (1). Având în vedere că acesta a fost adoptat ulterior Codului penal, dispozițiile din cod referitoare la furtul de instalații de siguranță și dirijare a traficului rutier ar trebui considerate abrogate tacit, fără să mai existe concurs de calificări.

Se observă însă că norma de incriminare de la alin. (1) nominalizează în mod concret obiectele materiale care trebuie sustrase pentru a exista infracțiunea. Acestea sunt: indicatoarele, semafoarele și amenajările rutiere. Textul care reglementează furtul calificat indică în termeni generali obiectul material ca fiind instalațiile de siguranță și dirijare a traficului.

Conform art. 6 pct. 3 din OUG 195/2002 prin amenajări rutiere trebuie să se înțeleagă totalitatea construcțiilor, dispozitivelor și oricăror mijloace tehnice, *altele decât cele destinate semnalizării*, amplasate pe drumul public în scopul asigurării securității

rutiere. Prin mențiunea *altele decât cele destinate semnalizării* sunt scoase de sub sfera de incidență indicatoarele, semafoarele și alte asemenea mijloace de semnalizare. Astfel, noțiunea de amenajări rutiere se suprapune perfect cu noțiunea de instalații de siguranță.

Dacă primele elemente ale obiectelor materiale ale celor două fapte se suprapun, nu la fel se poate spune și despre celelalte elemente. Indicatoarele și semafoarele nu se suprapun cu instalațiile de dirijare, chiar dacă sunt în mod individual astfel de instalații.

Având în vedere cele de mai sus, datorită faptului că între obiectul material al infracțiunii de furt calificat și cel al infracțiunii de la alin. (1) există un raport de la gen la specie, trebuie să conchidem că și între aceste două infracțiuni, în întregul lor, există un raport de la general la special. În consecință dispoziția de la alin. (1) fiind o normă specială, se va aplica cu prioritate ori de câte ori sunt întrunite elementele constitutive ale ambelor infracțiuni.

Astfel, infracțiunea de furt calificat nu a fost abrogată, ea găsindu-și aplicare oricând se vor sustrage alte instalații de dirijare decât indicatoarele și semafoarele, cum sunt, spre exemplu, balizele direcționale, conurile de dirijare etc. Sub acest aspect, există o deficiență legislativă prin neincluderea conurilor și altor instalații de dirijare a traficului rutier printre dispozițiile art. 92 alin. (1), deoarece sustragerea acestora va atrage incidența textului din Codul penal privind furtul calificat, care este o infracțiune mult mai gravă în raport cu prima.

Nu putem să nu observăm o reală discrepanță între cele două texte de incriminare în ceea ce privește pericolul social, furtul calificat fiind pedepsit cu închisoare de la 4 la 18 ani, iar infracțiunea de la alin. (1) cu închisoare de la 6 luni la 2 ani sau cu amendă. Având în vedere această discrepanță s-ar putea susține că gradul de pericolul social avut în vedere inițial de legiuitor la elaborarea normei ar fi oarecum desuet în raport cu reglementările din OUG 195/2002. Cu toate acestea, noul Cod penal<sup>7</sup> care urmează să intre în vigoare, a renunțat la incriminarea de la alin. (1). Prin urmare orice faptă de sustragere în condițiile analizate mai sus constituie infracțiunea de furt calificat prevăzută de art. 229 alin. (3) lit. f) noul C. pen. și sancționată cu pedeapsa închisorii de la 3 la 10 ani.

## ***2. Săvârșirea infracțiunii în modalitatea distrugerii, degradării ori aducerii în stare de neîntrebuințare***

Infracțiunea de la alin. (1) comisă în una din aceste modalități se aseamănă cu infracțiunea de distrugere prevăzută de dispozițiile art. 217 C. pen. Distrugerea constă în orice acte de nimicire fizică a bunurilor, astfel încât indicatoarele, semafoarele ori amenajările rutiere încetează să mai existe<sup>8</sup>. Degradarea implică doar atingeri aduse

bunurilor, care afectează posibilitatea utilizării corespunzătoare a acestora, iar aducerea în stare de neîntrebuințare presupune ca existența materială a bunurilor să nu fie afectată, dar bunurile devin complet neutilizabile potrivit scopului avut inițial în vedere. Între degradare și aducere în stare de neîntrebuințare există deci o diferență de ordin cantitativ, amândouă presupun ca bunurile să existe în continuare, însă nivelul de utilizare este afectat. Spre exemplu, desenarea unui graffiti sau a semnului X asupra unui indicator care afectează doar vizibilitatea acestuia în condiții optime, constituie o degradare. În schimb, colorarea integrală a aceluiași indicator printr-un graffiti îl aduce în stare de neîntrebuințare. Lipirea de afișe, inscripții sau înscrisuri pe indicatoare nu constituie acte de degradare ori aducere în stare de neîntrebuințare, aceste fapte fiind sancționate ca și contravenții [art. 102 alin. (1) pct. 9 din OUG 195/2002].

Pentru a se stabili raportul existent între infracțiunea de la alin. (1) în această modalitate și infracțiunea de distrugere din Codul penal, trebuie să apelăm la același criteriu utilizat mai sus, adică obiectele materiale asupra cărora se aplică norma penală.

Astfel, se poate observa că infracțiunea de la alin. (1) își păstrează caracterul de normă specială în raport de infracțiunea de distrugere din Codul penal. Aceasta deoarece determină în mod individual bunurile sau categoria de bunuri care pot face obiectul distrugerii, degradării ori aducerii în stare de neîntrebuințare, în timp ce Codul penal se aplică pentru orice fel de bunuri. Pe cale de consecință, când se întrunesc elementele constitutive ale ambelor infracțiuni, nu se vor reține în concurs dacă cu privire la infracțiunea de distrugere este incident alin. (1) al art. 217 C. pen. Însă, nimic nu împiedică reținerea modalității de la alin. (1) în concurs cu următoarele alineate [alin. (2) sau (4) ale art. 217 C. pen.] ori chiar cu infracțiunea de distrugere calificată [art. 218 C. pen.] dacă sunt întrunite condițiile prevăzute acolo.

Pe lângă aceste modalități, Codul penal prevede și alte două, adică împiedicarea luării măsurilor de conservare ori de salvare a bunurilor, precum și înlăturarea măsurilor luate, însă infracțiunea de la alin. (1) nu prevede așa ceva. Aceasta este o lacună în reglementare, neputându-se explica de ce o faptă de degradare a unui semafor nu prezintă același grad de pericol social cu cea prin care se împiedică luarea unor măsuri de salvare ori se înlătură acestea. În final prin ambele forme se creează o stare de pericol siguranței rutiere.

Aceste lacune legislative nu sunt lipsite de consecințe practice. Astfel, în măsura în care făptuitorul aduce atingere integrității fizice a unui semafor, iar ulterior împiedică luarea unor măsuri de reparație, va răspunde pentru un concurs de infracțiuni între cea de la alin. (1) și infracțiunea de distrugere din Codul penal. Dacă în schimb infracțiunea de la alin. (1) ar prevedea în conținutul său și ultimele două modalități, s-ar reține o singură infracțiune în formă continuată (în măsura în care sunt îndeplinite condițiile infracțiunii continuate).

### 3. Teza finală a dispoziției alin. (1)

În teza finală a alin. (1) al art. 92 din ordonanță, legiuitorul a îndesat o infracțiune a cărei săvârșire creează o stare de pericol siguranței rutiere, însă aceasta nu are nicio legătură cu celelalte modalități de comitere de la alin. (1). Sustragerea, distrugerea, degradarea și aducerea în stare de neîntrebuințare a indicatoarelor, semafoarelor ori amenajărilor rutiere reprezintă o singură infracțiune cu conținut alternativ.

Astfel, legiuitorul incriminează *crearea de obstacole pe partea carosabilă*, faptă pedepsită în mod asemănător cu cealaltă infracțiune de la alin. (1) cu închisoare de la 6 luni la 2 ani sau cu amendă<sup>9</sup>.

Valoare juridică protejată prin incriminarea acestei fapte este siguranța circulației rutiere. Aceasta duce la concluzia că, în mod evident, nu se va reține o singură infracțiune în formă continuată, adică cea de la alin. (1), atunci când, de exemplu, sustragerea unui indicator este urmată de crearea de obstacole pe partea carosabilă. Chiar dacă sunt două infracțiuni reglementate în același alineat, ele se vor reține în concurs.

Reglementarea infracțiunii este după părerea noastră deficitară, întrucât prezintă dificultăți de interpretare atunci când aceasta se realizează luând în considerare întregul sistem instituit prin OUG 195/2002 și regulamentul de funcționare.

Noțiunea de obstacol nu este definită, însă va trebui să fie interpretată în spiritul ordonanței a cărei reglementare urmărește înlăturarea riscurilor pe care le implică circulația rutieră. Însă, apreciem utilă *de lege ferenda* modificarea textului de incriminare prin adăugarea unei dispoziții care să condiționeze aplicarea pedepsei de punerea în pericol a siguranței circulației ori lezarea dreptului la libera circulație a celorlalți participanți la trafic.

Vehiculele oprite sau staționate neregular pe partea carosabilă nu constituie *de plano* un obstacol<sup>10</sup>. Cu toate că nu rezultă în mod expres din textul de incriminare, în funcție de împrejurări se poate stabili dacă se pune în pericol siguranța circulației rutiere ori fluenta acesteia este grav afectată, astfel încât să se poată reține infracțiunea.

Partea carosabilă este – așa cum rezultă din ordonanță – porțiunea din platforma drumului destinată circulației vehiculelor. Deoarece nu se face distincție după cum drumul destinat circulației vehiculelor este public sau privat, se va interpreta că se aplică în ambele cazuri.

Sub aspectul laturii subiective, această infracțiune se comite cu intenție directă sau eventuală, neputându-se comite și din culpă. În ipoteza în care se creează un obstacol pe partea carosabilă din culpă sau în mod fortuit, autorul are obligația legală de a lua toate măsurile necesare pentru înlăturarea ori semnalizarea acestui obstacol sau înștiințarea organelor de poliție<sup>11</sup>.

Obligația de a anunța organele de poliție le revine și celor care au sesizat existența pe drum a unui obstacol [art. 125 alin. (3) din Regulamentul de aplicare a OUG 195/2002], deci fără să fi participat nemijlocit la crearea lui. Dispoziția trebuie interpretată în sensul că această obligație nu mai subzistă atunci când obstacolul a fost creat în mod intenționat de aceeași persoană. În acest caz infracțiunea se consumă, iar infractorul are dreptul de a nu se autodenunța.

Față de cele expuse mai sus, s-ar părea că angajarea răspunderii penale pentru nerespectarea obligațiilor menționate – de a lua toate măsurile necesare pentru înlăturarea ori semnalizarea obstacolului sau înștiințarea organelor de poliție –, ar putea fi fundamentată în temeiul poziției de garant<sup>12</sup>. Potrivit acesteia autorul unei fapte licite sau ilicite, prin care se creează o stare de pericol (pentru circulația rutieră), este responsabil să ia toate măsurile necesare pentru a evita concretizarea stării de pericol într-un rezultat<sup>13</sup>.

Cu toate acestea, angajarea răspunderii penale pentru nerespectarea obligațiilor impuse nu ar fi posibilă, deoarece legiuitorul, în mod nefericit<sup>14</sup>, a reglementat concret două contravenții care privesc neluarea măsurii de semnalizare<sup>15</sup> a obstacolelor și neluarea măsurii de înlăturare a acestora<sup>16</sup>. În mod inconsistent, contravenția privind sancționarea faptei de neluare a măsurilor de semnalizare a obstacolelor operează doar dacă aceste obstacole sunt staționate pe drumurile publice, lăsând astfel pe dinafară drumurile private.

Se pot ivi situații în care o persoană autorizată de administratorul drumului public ori executantul unei lucrări să creeze obstacole pe partea carosabilă, având autorizație eliberată de organele competente, punându-se problema răspunderii penale în cazul săvârșirii infracțiunii. Putem observa că autorizația emisă de organele legii are natura juridică a unei cauze justificative – autorizarea legii – care înlătură caracterul penal al faptei, astfel că nu se va putea reține infracțiunea de la art. 92 alin. (1) teza finală, indiferent că s-au luat măsuri de semnalizare ori nu. Cu toate acestea, neluarea măsurilor de semnalizare a obstacolelor prezente pe partea carosabilă de persoana autorizată de administratorul drumului public ori de executantul unei lucrări întrunește elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 94 alin. (4) din OUG 195/2002 și atrage angajarea răspunderii penale în temeiul acesteia. Inexistența autorizației de creare a unor obstacole pe partea carosabilă duce la reținerea unui concurs de infracțiuni între cea prevăzută de art. 92 alin. (1) teza finală și cea de la art. 94 alin. (1) din OUG 195/2002, unde se reglementează expres ipoteza inexistenței unei autorizații. Infracțiunea de la alin. (4) al art. 94 nu se va mai reține, deoarece aceasta are ca premisă existența unei autorizații.



O ipoteză interesantă de discutat este relativă la raportul dintre infracțiunea de la alin. (1) al art. 92 în modalitatea creării unui obstacol și cea de la alin. (4) din același articol, prin care este incriminată *blocarea cu intenție a drumului public, dacă se pune în pericol siguranța circulației ori se aduce atingere dreptului la libera circulație a celorlalți participanți la trafic*. În mod normal, ar trebui să opereze o absorbție legală, cea de la alin. (4) absorbind-o pe cealaltă, deoarece diferența dintre obstacolul prezent pe partea carosabilă și cel prin care se blochează întregul drum este de ordin cantitativ. Cu toate acestea prin interpretarea celor două alineate nu se poate ajunge la o asemenea concluzie. În primul rând, infracțiunea de la alin. (1) se poate comite pe partea carosabilă, în schimb cea de la alin. (4) doar pe un drum public. În al doilea rând, aplicarea textului de la alin. (4) este condiționată de punerea în pericol a siguranței circulației sau cel puțin lezarea dreptului la libera circulație, iar la alin. (1) nu mai regăsim o astfel de dispoziție. Nu în ultimul rând, având în vedere limitele de pedeapsă stabilite pentru fiecare dintre aceste două infracțiuni, s-ar putea susține că cea de la alin. (4) prezintă un grad de pericol social mai redus decât cea de la alin. (1), dar această situație creată ni se pare criticabilă. Astfel, crearea de obstacole pe partea carosabilă se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 2 ani sau cu amendă, iar blocarea drumului public se pedepsește cu închisoare de la 3 luni la 2 ani sau cu amendă.

Având în vedere diferențele de mai sus și condițiile specifice de aplicare, se poate concluziona că textul de incriminare de la alin. (4) este o nomă cu caracter special față de textul de la alin. (1) în modalitatea creării unui obstacol. Dar tot se poate ajunge la situația absurdă ca ori de câte ori sunt întrunite elementele constitutive ale infracțiunii de la alin. (4), fiind deci blocat întregul drum public, să se rețină doar această infracțiune, iar dacă numai o parte a drumului public este blocată de un obstacol să se rețină infracțiunea mai gravă de la alin. (1).

### III. Infracțiunea de la alin. (2)

Alin. (2) incriminează *instalarea de mijloace de semnalizare rutieră sau modificarea pozițiilor acestora, fără autorizație eliberată de autoritățile competente, de natură a induce în eroare participanții la trafic*.

Subiectul activ este general, infracțiunea putând fi săvârșită de orice persoană fizică sau juridică. Spre exemplu, o persoană juridică având ca obiect de activitate reparațiile auto, săvârșind infracțiunea în speranța cauzării unor accidente rutiere.

Obiect material nu există decât în modalitatea modificării pozițiilor mijloacelor de semnalizare rutieră, fiind reprezentat de acestea, iar obiectul juridic îl constituie siguranța circulației pe drumurile publice sau private.

Din categoria mijloacelor de semnalizare rutieră fac parte indicatoarele, sistemele de semnalizare luminoasă sau sonoră, marcajele și alte dispozitive speciale [art. 30 alin. (1) din OUG 195/2002].

Fundamentul incriminării este același ca și în cazul celorlalte infracțiuni, adică asigurarea desfășurării în condiții de siguranță a circulației rutiere.

Sub aspectul laturii obiective, infracțiunea se poate comite prin două modalități: instalarea de mijloace de semnalizare rutieră, precum și prin modificarea poziției acestora.

La prima vedere, delimitarea între aceste două modalități nu este greu de făcut. Ar putea apărea însă probleme atunci când o persoană sustrage un mijloc de semnalizare rutieră din localitatea X și îl mută în localitatea Y.

Pentru a realiza o delimitare corectă între cele două modalități, propunem recurgerea la unul dintre următoarele criterii: obiectiv sau subiectiv.

În orice caz, indiferent de criteriul de care ne vom prevala, este imperios necesar ca mijloacele de semnalizare să fi fost în prealabil instalate în circulație pentru a exista fapta de modificare a pozițiilor, neputându-se imagina o situație de modificare a poziției unui indicator, de exemplu, care nu a fost instalat.

În baza criteriului obiectiv, va exista fapta de modificare a pozițiilor mijloacelor de semnalizare ori de câte ori acestea, după ce au fost puse în circulație, au fost ulterior mutate fizic ori nu reflectă direcția stabilită inițial<sup>17</sup>.

Este însă greu de acceptat un asemenea criteriu, în condițiile în care dacă îi dăm aplicare în practică, ar însemna ca cel care sustrage un indicator și îl instalează după 2 ani de zile comite fapta de la alin. (2) în modalitatea modificării poziției. Mai mult, luarea unui mijloc de semnalizare deja instalat și mutarea lui în altă localitate, chiar fără să treacă un interval mai mare de timp, ar avea semnificația modificării poziției acestuia. De altfel, mijloacele de semnalizare nu sunt individualizate printr-o serie sau număr, neputându-se stabili cu certitudine dacă au fost sau nu în circulație.

Potrivit criteriului subiectiv, pe care îl apreciem ca fiind mai just, pentru existența faptei de modificare a pozițiilor, pe lângă cele arătate mai sus privitoare la deplasarea fizică a mijloacelor de semnalizare, mai avem nevoie de condiția unității spațio-temporale. Aceasta înseamnă că infracțiunea de la alin. (2) în cea de-a doua modalitate se va putea săvârși dacă deplasarea mijlocului de semnalizare are loc în imediata vecinătate a poziției inițiale și într-un interval de timp relativ scurt. În mod evident, modificarea direcției stabilite inițial îndeplinește această condiție a unității spațio-temporale. Oricând nu este respectată unitatea spațio-temporală avem de-a face cu prima modalitate de săvârșire a infracțiunii.

Incriminarea separată a faptei de modificare a pozițiilor a fost necesară, ea neputându-se încadra în latura obiectivă a altor infracțiuni. Prin actul de modificare, autorul faptei nu sustrage mijlocul de semnalizare astfel încât nu sunt întrunite elementele constitutive ale infracțiunii de la alin. (1) al art. 92. Atunci când privește același obiect material, există o incompatibilitate între infracțiunea de sustragere și cea

de modificare a poziției, tocmai datorită existenței condiției unității spațio-temporale. În schimb, o astfel de incompatibilitate nu există între fapta de sustragere și prima modalitate de instalare de mijloace de semnalizare.

Pentru a se reține infracțiunea mai este necesar să nu existe o autorizație eliberată de autoritățile competente în vederea instalării ori modificării pozițiilor mijloacelor de semnalizare. Această autorizație nu are natura juridică a unei cauze justificative – autorizarea legii – prin care se exclude anti-juridicitatea, ci având în vedere că este precizată expres în textul de lege, constituie un element de tipicitate. Așadar, prezența unei autorizații împiedică întrunirea elementelor constitutive ale infracțiunii.

Instalarea ori modificarea pozițiilor unor mijloace de semnalizare peste ceea ce prevede autorizația este echivalentă cu lipsa unei autorizații, iar în consecință va putea duce la consumarea infracțiunii.

Pe lângă cele expuse mai sus, mai este nevoie ca mijloacele de semnalizare instalate ori a căror poziții au fost modificate să fie de natură a induce în eroare participanții la trafic. Nu se cere deci ca în mod efectiv participanții la trafic să fie induși în eroare, ci doar să existe această aptitudine *in concreto*. Pe cale de consecință nu se va putea reține această infracțiune în ipoteza modificării poziției unui indicator prin deplasarea lui cu câțiva centimetri mai în spate.

---

\* Student la Facultatea de Drept din cadrul Universității Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca;  
[borlan.ionut@yahoo.com](mailto:borlan.ionut@yahoo.com).

<sup>1</sup> Republicată în Monitorul Oficial al României nr. 792 din 20 septembrie 2006.

<sup>2</sup> În doctrina penală mai veche prin infracțiune cu conținuturi alternative se înțelegea de fapt infracțiunea cu conținut alternativ din doctrina penală contemporană; pentru doctrina mai veche a se vedea V. Papadopol, *Considerații asupra infracțiunilor cu conținuturi alternative*, în Revista Română de Drept nr. 8/1967, p. 67, iar pentru doctrina mai recentă a se vedea F. Streteanu, *Tratat de drept penal. Partea generală*, vol. I, Ed. C.H. Beck, București, 2008, p. 339.

<sup>3</sup> F. Streteanu, *op. cit.*, p. 340.

<sup>4</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României nr. 246 din 20 martie 2006.

<sup>5</sup> În același sens, a se vedea S. Bogdan, *Drept penal. Partea specială*, Ed. Universul Juridic, București, 2009, p. 225 și urm.

<sup>6</sup> Deoarece laturile obiective sunt indentice.

<sup>7</sup> Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 510 din 24 iulie 2009.

- <sup>8</sup> În acest sens, relativ la infracțiunea de distrugere, a se vedea T. Toader, *Drept penal român. Partea specială*, ed. a IV-a, Ed. Hamangiu, București, 2009, p. 219.
- <sup>9</sup> Fapta de creare de obstacole pe drumuri a fost pentru prima dată introdusă în legislație prin Codul penal de la 1864, dar sancționată drept contravenție [Cartea a III-a, Capitolul II, Clasa I, pct. 4]. Contravenția a fost reluată odată cu intrarea în vigoare a Codului penal Carol al II-lea la art. 585 pct. 1. Ulterior ieșirii în vigoare a Codului penal Carol al II-lea, după cunoștințele noastre, fapta n-a mai fost sancționată nici ca infracțiune, nici ca și o contravenție până la intrarea în vigoare a OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, ordonanță prin care fapta a fost reînscrimată.
- <sup>10</sup> Conform art. 61 din OUG 195 *poliția poate dispune ridicarea și depozitarea în spații special amenajate a vehiculelor oprite sau staționate neregulamentar pe partea carosabilă și care constituie un obstacol pentru circulația publică. Per a contrario*, dacă vehiculul este lăsat pe un drum privat, nefiind deschis circulației publice nu se poate dispune această măsură.
- <sup>11</sup> Potrivit art. 125 alin. (2) din Regulamentul de aplicare a OUG 195/2002 *persoana care nu a putut evita crearea unui obstacol pe drumul public este obligată să îl înlăture și, dacă nu este posibil, să îi semnalizeze prezența și să anunțe administratorul drumului și cea mai apropiată unitate de poliție ori primul polițist întâlnit*. Imposibilitatea de a evita implică existența fie a unui caz fortuit, fie a unei culpe fără prevedere. Tot astfel, obligația de a lua măsurile necesare atunci când obstacolul a fost creat din culpă mai rezultă și din prevederile art. 189 alin. (5) din Regulamentul de aplicare a OUG 195/2002 care consacră ipoteza căderii din vehicule pe partea carosabilă a unei părți dintr-o încărcătură.
- <sup>12</sup> F. Streteanu, *op. cit.*, p. 398 și urm.
- <sup>13</sup> Pe cale de consecință, teoria poziției de garant întemeiată pe o acțiune precedentă a autorului nu ar fi posibilă în cazul nerespectării obligației de sesizare a organelor de poliție, atunci când primul doar a sesizat obstacolul pe partea carosabilă.
- <sup>14</sup> Neluarea unor măsuri, cel puțin de semnalizare, prezintă, după părerea noastră, un grad de pericol social specific infracțiunii de creare de obstacole pe partea carosabilă.
- <sup>15</sup> Pct. 3 al art. 105 din OUG 195/2002
- <sup>16</sup> Pct. 4 al art. 105 din OUG 195/2002.
- <sup>17</sup> Spre exemplu întoarcerea indicatorului care obligă participantul la trafic la ocolirea unui obstacol prin partea dreaptă, astfel încât acesta să oblige ocolirea prin partea stângă.