

EXPUNERE DE MOTIVE

Lege

pentru completarea Legii 286 din 2009 - Codul Penal cu infracțiunea de „Înșelăciune privind date sau caracteristici ale vehiculelor”

Siguranța circulației reprezintă unul din domeniile în care România se situează pe ultimele locuri în Europa. Astfel, ultimele statistici arată că în România se înregistrează 259 de accidente mortale la 10 miliarde pasageri-km, în comparație cu media UE care se cifrează în jurul cifrei de 61 de accidente; la un milion de pasageri-vehicul în România se înregistrează 466 de accidente soldate cu deces, față de media europeană de 126. Cauzele sunt multiple: starea drumurilor, insuficienta pregătire a conducătorilor auto, starea tehnică a autovehiculelor.

Unul din fenomenele care a luat amploare în ultimii ani este cel al înstrăinării de autovehicule de către anumite persoane („samsari”) fără a prezenta situația tehnică reală a acestora. Astfel, autovehiculele cu diferite probleme tehnice ajung să circule pe drumurile publice, fără ca noul deținător să cunoască acest fapt – generând, așadar, un pericol grav la adresa siguranței circulației pe drumurile publice.

Prin prezentul proiect de lege propunem incriminarea faptei de „Înșelăciune privind date sau caracteristici tehnice ale vehiculelor”, în vederea descurajării tranzacțiilor cu vehicule ale căror date sau caracteristici sunt truate sau nereale. Încadrarea acesteia în categoria „Infracțiunilor privind siguranța circulației pe drumurile publice” și nu în categoria „Infracțiunilor contra patrimoniului” este justificată de existența unui interes public sporit pentru siguranța circulației; astfel, considerăm că în aceste cazuri particulare interesul principal al statului este de a asigura siguranța circulației, în timp ce interesul secundar este cel de a-l proteja pe cel înșelat.

O altă rațiune care justifică acest demers este practica judiciară actuală. Procurorii adoptă soluția de Neîncepere a Urmăririi Penale (NUP) și îndrumă părțile către un proces civil, pe motiv că spețele acoperă doar interese private. De multe ori, soluția NUP-ului se bazează pe dimensiunea redusă a prejudiciului ori pe faptul că vânzătorul (samsarul) pur

și simplu neagă faptul că ar fi avut cunoștință de adevărata stare tehnică a vehiculului - kilometrajul dat înapoi, numărul proprietarilor, evenimente rutiere, accidente, modificări. Limitele de pedeapsă, cuprinse între 2 și 5 ani, au rolul de a sublinia gravitatea acestor conduite și contribuie la distincția între fapta clasică de înșelăciune – infracțiune contra patrimoniului – și conduita pe care dorim să o incriminăm – care urmărește siguranța circulației pe drumurile publice. De asemenea, minimul legal crescut – 2 ani – are rolul de a impulsiona organele judiciare în sensul tratării cu seriozitate a acestor cazuri.

În fine, propunerea legislativă este centrată și pe buna-credință a victimei. În cadrul legal actual, procurorii dau soluția NUP-ului deoarece „cumpărătorul (dobânditorul) vehiculului nu l-a dus la tester”. Ori statul ar trebui să fie interesat de două lucruri: a prețui buna-credință și a-l opri pe samsar – și nu a pune vinovăția penală a samsarului în sarcina celui care cumpără fiind de bună-credință. De aceea, în prezenta propunere, fapta constituie infracțiune independent de conduita clientului păgubit – spre exemplu, indiferent dacă viitorul păgubit a dus sau nu mașina la un tester. Statul este interesat să oprească punerea în circulație a vehiculelor cu caracteristici tehnice trucate pentru rațiuni ce țin de siguranța publică, motiv pentru care sancțiunile trebuie să vizeze vânzătorii acestor vehicule. Astfel, cât timp clientul este de bună-credință și vânzătorul minte ori pune în vânzare un vehicul periculos, cel din urmă trebuie tras la răspundere, fiind irelevant dacă vehiculul a fost sau nu dus la tester.

Inițiatori:

NUME

SEMNAȚURA

1. ALEXANDRU NAZARE
2. ROMAN CRISTIAN E-ȚIN
3. ANDREEA PAUL
4. MIHAI TRĂBĂCĂȘTE
5. Alexe Costel
6. Dobos Anton
7. ALEXE FLORIN ALEXANDRU
8. COCEI ERLAND
9. GURAN VIRGIL








