



MINISTERUL SĂNĂTĂȚII AL REPUBLICII MOLDOVA

Nr.08/1202 din 30.03.2022
La nr. 44/30-1166 din 15.03.2022

Ministerul Afacerilor Interne
secretariat@mai.gov.md
denis.meleca@igp.gov.md

Ministerul Sănătății a examinat repetat proiectul hotărârii Guvernului *cu privire la modificarea și completarea unor hotărâri ale Guvernului (număr unic 57/MAI/2022)* și în limita competențelor funcționale, comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor suplimentar celor enunțate anterior și care au fost deja incluse în versiunea actuală a documentului propus spre avizare.

Ministru

Digitally signed by Nemerenco Ala
Date: 2022.03.30 20:41:29 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ala NEMERENCO

Ex. Silvia Gherasim, tel 022 268 859

str. Vasile Alecsandri 2, MD-2009, mun. Chișinău
Tel. +373 22 268 885, +373 22 268 818; Fax. +373 22 738 781; e-mail: office@ms.gov.md
<https://ms.gov.md>



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 11 – 1540 din 24.03.2022

Ministerul Afacerilor Interne
cancelaria@mai.gov.md

Copie: Cancelaria de Stat
cancelaria@gov.md

Cu referire la demersul nr. 44/30-1166 din 15.03.2022 privind solicitarea avizării repetate a proiectului de hotărâre *cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 57/MAI/2022)*, în limita competențelor funcționale, comunicăm următoarele propuneri și obiecții.

La Art. II al proiectului de lege, ce prevede modificarea Codului Contravențional nr. 218/2008:

1. Pct. 1 ce vizează completarea cu art. 16¹, reiterăm poziția expusă anterior în avizul MIDR (nr. 11-616 din 08.02.2022) privind excluderea acestui articol din proiect. Or, norma propusă se dublează cu prevederile art. 443¹ din Cod, care, la fel, reglementează constatarea contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate sau a mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic și încheierea procesului-verbal.

Argumentele autorului expuse în sinteza obiecțiilor și propunerilor pe marginea proiectului respectiv precum că *"articolul 443¹ s-a expus într-o nouă redacție, în sensul raționamentului mecanismului instituit la art.16¹ din proiect, elementul care îl diferențiază de articolul prenotat constă în instituirea procedurii de atragere la răspundere contravențională a proprietarului mijlocului de transport, pentru contravențiile constatate cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate în conformitate cu prevederile actelor normative"* sunt insuficiente, deoarece ambele articole 16¹ alin. (1) și 443¹ alin. (2) reglementează procedura de sancționare a proprietarului mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția,

dacă în termen de 60 zile lucrătoare nu comunică autorității din care face parte agentul constatatator, identitatea conducătorului vehiculului în momentul comiterii contravenției.

De asemenea nu este clară cum va fi aplicată procedura respectivă în privința coproprietarului mijlocului de transport.

Subsecvent, considerăm că propunerea înaintată contravine art. 21 din Constituția Republicii Moldova, care reglementează că *orice persoană acuzată de un delict este prezumată nevinovată pînă cînd vinovăția sa va fi dovedită în mod legal, în cursul unui proces judiciar public, în cadrul căruia i s-au asigurat toate garanțiile necesare apărării sale.*

În acest context, proprietarul mijlocului de transport, nu poate fi tras la răspundere pentru o faptă pe care nu a comis-o, pînă cînd vinovăția sa va fi dovedită în mod legal, în cursul unui proces judiciar public.

2. Pct. 2 ce vizează completarea art. 32 alin. (2) cu lit. f¹) „suspendarea dreptului special de a conduce mijloace de transport” și pct. 3 privind expunerea în redacție nouă a art. 36 „Aplicarea punctelor de penalizare. Suspendarea exercitării dreptului special. Privarea de dreptul special”, reiterăm opinia expusă în avizul anterior al MIDR, deoarece suspendarea dreptului special de a conduce mijloace de transport constituie o sancțiune complementară cu privarea de dreptul special de a conduce vehicule pe un anumit termen. Iar potrivit art. 36 alin. (2) și (4¹) din Codul contravențional, această sancțiune se aplică în exclusivitate doar de către instanța de judecată și nu de către poliție.

În context, este necesar de reținut și prevederile art. 395 alin. (1) lit. d) din Codul contravențional care expres statuează că de competența instanței de judecată ține suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculului.

În opinia noastră, prin preluarea atribuțiilor de către INSP privind suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport, persistă un risc major de amplexare a actelor de corupție dintre agentul constatatator și conducătorul mijlocului de transport pînă la documentarea ultimului și transmiterea materialelor pentru luarea deciziei șefului subdiviziunii desconcentrate regional ale INSP. Al doilea risc de apariție a corupției persistă în cazul în care documentele pentru luarea deciziei de suspendarea dreptului special de a conduce mijloace de transport vor fi la șeful subdiviziunii responsabil de luarea deciziei.

Din considerentele enunțate, este necesar ca procedura respectivă să rămână în competența instanțelor de judecată conform art. 36 alin. (2) și (4¹), art. 395 alin. (1) lit. d) din Codul contravențional.

3. Pct. 4 vizează excluderea sancțiunii complementare prevăzute la art. 229 alin. (2) din Codul contravențional, în cazul *conducerii unui vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit sau care nu a fost supus reviziei tehnice*. În contextul acestei modificări, reiterăm că nu este argumentată menținerea sancțiunii complementare, prevăzute la alin. (3) al aceluiași articol pentru *exploatarea unui vehicul care nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit*.

Prin urmare, de la art. 229 alin. (3) se propune excluderea textului „cu aplicarea a 2 puncte de penalizare”.

4. Pct. 5 privind propunerea de modificare al art. 230 alin. (4), reiterăm argumentele expuse în avizul anterior al MIDR, deoarece nu este clar cum agentul constatator va da o apreciere despre „condițiile de vizibilitate redusă”. De asemenea, nu este clară necesitatea includerii neconectării luminii de deplasare pe timp de zi ca sancțiune, ținând cont că obligativitatea conectării farurilor în cazul deplasării pe timp de zi, inclusiv pentru toate vehiculele – în perioada 1 noiembrie – 31 martie a fost stabilită din 2009, de la aprobarea Regulamentului circulației rutiere (Hotărârea Guvernului nr. 357/2009).

Argumentul autorului precum că scopul amendamentului este de a aduce în concordanță rigorile articolului respectiv cu prevederile pct. 34 sbp.1) și 3) din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009 le considerăm nejustificate.

În asemenea circumstanțe, pentru neconectarea luminii de deplasare pe timp de zi, ca sancțiune, în scopul reeducării conducătorilor auto este suficient de aplicat prevederile art. 32 alin. (2) lit. a) – avertismentul din Codul contravențional și nu este necesar de aplicat sancțiune cu amendă și aplicare a punctelor de penalizare.

5. Pct. 7 privind modificarea sancțiunii prevăzute la art. 234 din Codul contravențional, sugerăm reexaminarea acestei modificări, or, potrivit notei informative la proiect, autorul argumentează propunerea de majorare a sancțiunii motivînd că sancțiunea produce consecințe nesemnificative pentru subiectul contravenției iar, pentru evitarea dublei sancționări, s-a propus excluderea persoanei fizice pentru comiterea contravenției prevăzută de art.234 Cod contravențional dat fiind faptul că aceasta va fi subiect al unei alte contravenții, spre exemplu art.240 Cod contravențional.

Astfel, raționamentele expuse în nota informativă coroborate cu prevederile proiectului de lege, creează confuzie și ambiguități cu referire la normele menționate, întrucât:

- art. 234, reglementează despre necomunicarea de către proprietarul sau mandatarul (utilizatorul) vehiculului, la solicitarea poliției, a identității persoanei căreia i-a încredințat conducerea sau comunicarea cu bună știință de date eronate privind identitatea acestei persoane, iar

- art. 240, reglementează despre nerespectarea indicatoarelor de semnalizare rutieră și de acordare a priorității de trecere, a altor reguli de circulație rutieră.

Prin urmare, apare întrebarea cum poate fi subiectul răspunderii contravenționale de la art. 234 atras la răspundere pe art. 240.

De asemenea, este o confuzie de atribuit persoanei fizice proprietar al mijlocului de transport statuat de „persoană cu funcție de răspundere”.

6. Pct. 9 ce vizează completarea art. 238 cu alin. (3¹) se va reexamina, prin prisma argumentelor expuse la pct.2 din prezentul aviz.

7. Pct. 13, completarea art. 423¹⁰ cu un alineat nou „(1¹) *Contravenția prevăzută la art. 238 alin. (2) se constată și se examinează de către organele specializate ale administrației publice locale*” - necesită a fi revăzută, deoarece această completare contravine competențelor stabilite în art. 29 alin. (1) lit. l) din Legea nr. 436/2006 cu privire la administrația publică locală și anume din considerentul că primarul exercită în teritoriul administrat atribuțiile de asigurare a securității traficului rutier și pietonal, prin organizarea anume a circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.

8. Pct. 14 privind expunerea art. 443¹ în redacție nouă, se va reexamina în contextul argumentelor expuse în pct. 1 al avizului.

La Art. III al proiectului de lege, ce prevede modificarea Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier:

9. Pct. 2 privind completarea cu art. 21² se va reexamina, în contextul argumentelor expuse la pct. 2 din prezentul aviz, prin care nu se susține atribuirea competenței suspendării executării dreptului special de a conduce mijloace de transport - către poliție.

Suplimentar, menționăm că procedura de redobândire a dreptului de conducere a mijlocului de transport este clar reglementată în art. 21¹ din Legea nr. 131/2007.

10. Pct. 3. ce vizează propunerea de completare al art. 46 cu o literă nouă – a¹), prin care se propune punerea în obligația titularului autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică, *să admită efectuarea inspecției tehnice periodice doar urmare constatării lipsei proceselor contravenționale pornite și nefinalizate în privința unității de transport* - nu se susține. Or, inspecția tehnică se efectuează în scopul verificării vehiculelor în vederea corespunderii normelor și standardelor naționale de securitate a circulației rutiere și a protecției mediului, *dar nu are scopul de identificare a unităților de transport/conducătorilor auto care au încălcări în domeniul circulației rutier*, aceasta fiind sarcina directă a agentului constatatator și nu se referă la obligațiile agentului economic (*subiect de drept privat*), titular al autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică.

În context, atragem atenția că în anul 2021 din 1,1 mln. unități de transport au fost supuse inspecției tehnice doar 619 mii de unități de transport. Astfel, introducerea unor condiții suplimentare va duce la eschivarea efectuării inspecției tehnice.

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUTĂ

Digitally signed by Păscăluță Mircea
Date: 2022.03.30 11:49:27 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ex: DTR
Tel. 250614



**MINISTERUL FINANTELOR
AL REPUBLICII MOLDOVA**

29.03.2022 nr. 04-06/310

La nr. 44/30-1166 din 15.03.2022

Ministerul Afacerilor Interne

e-mail: secretariat@mai.gov.md

denis.meleca@igp.gov.md

Ministerul Finanțelor a examinat proiectul definitivat al hotărîrii cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 57/MAI/2022), și în limita competențelor sale funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri.

Ministru

Dumitru BUDIANSCHI

Digitally signed by Budianschi Dumitru
Date: 2022.03.30 19:05:04 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



*Executor: Mariana Dubău
tel.: 022 26-25-40
e-mail: mariana.dubau@mf.gov.md*



**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: +373 22 20 14 24
web: www.justice.gov.md,
e-mail: secretariat@justice.gov.md

11.05.2022 nr. 04/4174
la nr. 44/30-1166 din 31.03.2022

Ministerul Afacerilor Interne

Urmare a examinării proiectului Hotărîrii Guvernului pentru aprobarea proiectului Legii pentru modificarea unor acte normative (*Codul penal al Republicii Moldova nr. 985/2002, Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Legea nr. 713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope și Legea nr. 273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte*), înregistrat cu numărul unic 57/MAI/2021, remis repetat spre examinare, expunem următoarele.

Din punct de vedere conceptual:

În avizul nr. 04/1528 din 16 februarie 2022, Ministerul Justiției a atras atenția autorului proiectului asupra mai multor propuneri de modificare asupra cărora planează probleme de legalitate cu care în virtutea rolului nostru de co-autori ai prezentului proiect de lege și a mai multor discuții purtate pe marginea acestuia asupra căruia s-a ajuns la un consens, nu putem fi de acord. . De aceea, reiterăm poziția fermă asupra luării în considerare a tuturor obiecțiilor exprimate în avizele remise anterior cât și cadrul ședințelor de lucru pe marginea proiectului; precum și acceptării lor prin ajustarea proiectului în limitele de intervenție propuse de Ministerul Justiției ca autoritatea centrală responsabilă de elaborarea și promovarea politicii punitive a statului.

Suplimentar la cele menționate așa cum este prevăzut la **art. 1 pct. 2** din proiect, atragem atenția că includerea „ciclomotoarelor” în categoria mijloacelor de transport utilizate de *Codul penal* apare o problemă de aplicabilitate în practică. Aceste categorii de vehicule sunt destinate ca unități agricole și utilizate exclusiv la lucrările agricole. Mai mult, noțiunea de *ciclomotor* utilizată de *Legea nr. 131/2007 cu privire la traficul rutier* nu poate fi utilizată și la aplicarea normelor din *Codul penal* (a se

vedea art. 119 din *Codul penal*), or prin natura și construcția lor ele sunt destinate lucrărilor agricole, dar nu deplasării pe drumurile publice.

Totodată, noțiunea de *ciclomotor* definită în *Legea nr. 131/2007* este „vehicul cu două sau trei roți, care dezvoltă prin construcție o viteză maximă de 45 km/h (cu excepția celor care dezvoltă o viteză mai mică sau egală cu 25 km/h) și care este echipat cu un motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm³, iar puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4 Kw”. Din această noțiune rezultă, printre altele, că *ciclomotoarele* trebuie să dezvolte o viteză egală și mai mare de 25 km/h și maximum de 45 km/h. Astfel, includerea *ciclomotoarelor* în categoria mijloacelor de transport prevăzute de *Codul penal* ar cuprinde toată gama de *ciclomotoare* fără nici o excepție, inclusiv și a celor care dezvoltă o viteză mai mică decât 25 km/h. Prin urmare, se impune excluderea din proiect a modificărilor propuse.

La art. II:

La pct. 6, care vizează completarea art. 231 din *Codul contravențional* cu alin. (4¹), remarcăm că, ne aflăm în prezența unei inadvertențe dintre prevederile alin. (2) și cele propuse la alin. (4¹), și anume, în partea ce ține de decalajul sporit al cuantumului sancțiunilor prevăzute de aceste alineate. Or, pericolului social este mai sporit în cazul componenței contravenției prevăzute la alin. (2), comparativ cu cel al alin. (4¹) iar cuantumul net inferior cu cel al contravenției prevăzute la alin. (4¹).

Totodată, menționăm că, la stabilirea răspunderii contravenționale și sancțiunii contravenționale, urmează a se ține cont de prevederile art. 9 alin. (1) din *Codul contravențional*, în care expres se menționează că: la aplicarea legii contravenționale se ține cont de caracterul și de gradul prejudiciabil al contravenției, de persoana făptuitorului și de circumstanțele atenuante ori agravante.

În partea ce ține de completarea *Codului contravențional* cu art. 339¹, venim cu sugestia de modificare a textului propus, astfel încât să fie sancționată nu fapta de neprezentare a actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente, ci neprezentarea nejustificată a actului de identitate.

Cu referire la amendamentul propus la pct. 13, care vine să instituie atribuirea competenței de constatare și examinare a contravențiilor prevăzute la art. 238 alin. (2) din *Codul contravențional*, organelor specializate ale administrației publice locale atragem atenția că, amendarea cadrului normativ în sensul propus va genera un conflict de competență dintre doi agenți constatatori: pe de o parte Ministerul Afacerilor Interne iar pe de altă parte organele specializate ale administrației publice

locale, întrucât potrivit art. 400 alin. (1) din *Codul contravențional*, competența de constatare și examinare a componentelor de contravenții menționate *supra* aparține în exclusivitate Ministerului Afacerilor Interne. În continuare, Ministerul Justiției a reliefat că, aceste modificări sunt de natură să admită riscul unei sancționări multiple pentru aceeași încălcare. Astfel, în condițiile în care nu este posibilă verificarea actelor de constatare de către alte autorități cu aceeași competență materială, se concludă asupra posibilității sporite a examinării și soluționării uneia și aceleiași contravenții prin actele diferitor autorități. Subsecvent, se poate ajunge nu doar la soluții contrare, ci și la aplicarea repetată a pedepselor, adică la încălcarea dreptului de a nu fi urmărit, judecat și pedepsit de mai multe ori pentru aceeași faptă (*non bis in idem*).

Principiul *non bis in idem* este garantat prin ansamblul prevederilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

În acest sens, art. 4 alin. 1 din Protocolul nr. 7 la *Convenția europeană pentru protecția drepturilor omului și libertăților fundamentale* reglementează că, nimeni nu poate fi urmărit sau pedepsit penal de către jurisdicțiile aceluiași stat pentru săvârșirea infracțiunii pentru care a fost deja achitat sau condamnat printr-o hotărâre definitivă conform legii și procedurii penale ale acestui stat.

Similar, art. 14 alin. 7 din *Pactul internațional cu privire la drepturile civile și politice*, prevede că, nimeni nu poate fi urmărit sau pedepsit din pricina unei infracțiuni pentru care a fost deja achitat sau condamnat printr-o hotărâre definitivă în conformitate cu legea și cu procedura penală a fiecărei țări.

În același sens, Curtea Constituțională a stabilit că, principiul statuat de art. 21 din *Constituție* – asigurarea tuturor garanțiilor necesare apărării persoanei acuzate de un delict în procesul judiciar – pe lângă alte drepturi procesuale, oferă persoanei și dreptul constituțional de a nu fi urmărită, judecată sau pedepsită de mai multe ori pentru aceeași faptă. Principiul în cauză presupune că cel care prin conduita sa a ignorat ordinea de drept va răspunde o singură dată pentru fapta ilicită, pentru o încălcare a legii se va aplica o singură sancțiune juridică. Acest principiu constituțional se aplică nu numai în cauzele penale, dar și în cauzele contravenționale, precum și în orice altă formă de răspundere juridică din aceeași materie de drept (*Hotărârea Curții Constituționale nr. 26 din 23 noiembrie 2010, §5*).

Caracterul penal al contravenției este stabilit expres și de Curtea Europeană a Drepturilor Omului, în cauza *Ziliberberg c. Moldovei* (Hotărârea CtEDO din 1 februarie 2005, §34), astfel încât art. 6 al *Convenției europene pentru protecția drepturilor omului și libertăților fundamentale* este direct aplicabil speței.

Totodată, Curtea Constituțională a apreciat că, dreptul de a nu fi judecat sau pedepsit de două ori pentru aceeași faptă (*non bis in idem*) este un principiu fundamental și incontestabil al oricărui sistem de drept (*Hotărârea Curții Constituționale nr. 26 din 23 noiembrie 2010, §3*).

Codul contravențional în art. 380 alin. (1) la fel stabilește că, nimeni nu poate fi urmărit sau sancționat de mai multe ori pentru aceeași faptă.

Astfel, luând în vedere că obiecția înaintată de Ministerul Justiției nu a fost însoțită de autorul proiectului, reiterăm cele invocate în aviz, și propunem, în mod repetat revizuirea proiectului, prin atribuirea organelor specializate ale administrației publice locale doar a competenței de constatare a contravențiilor de la art. 238 alin. (2) din *Codul contravențional*, cu remiterea către Ministerul Afacerilor Interne a proceselor-verbale de constatare a contravențiilor. Astfel, odată cu operarea modificărilor respective, urmează a fi revizuite și cuvintele „și se examinează de către agenții constatatari desemnați de către primar”, întrucât nu este judicios a lăsa în sarcina primarului desemnarea agenților constatatari. Or, marja discreției de desemnare în sensul propus de autor ar putea fi de natură să admită delegarea unor astfel de împuterniciri persoanelor fără studii juridice. Mai mult, din punct de vedere al accesibilității pentru cetățeni, determinarea clară a categoriilor de subiecți investiți cu împuterniciri de constatare a contravențiilor reprezintă un drept al persoanei în privința căreia a fost pornit procesul contravențional. Astfel, în redacția propusă în proiect, norma este lipsită de accesibilitate.

La pct. 14:

Alin. (4) al art. 443¹ necesită a fi revizuit, deoarece nu s-a luat în calcul situația în care proprietar al mijlocului de transport este un minor.

Totodată, examinând proiectul de lege s-a constatat că au fost operate mai multe intervenții care au lărgit sfera de aplicare a unor prevederi inițiale din proiect, cu care nu suntem de acord.

Prin urmare, cu referire la art. 16¹ din *Codul contravențional* în redacția propusă de proiect, considerăm judicios a păstra alineatul (3), care reglementa posibilitatea proprietarului mijlocului de transport de a solicita prin intermediul acțiunii în regres de la conducătorul mijlocului de transport recuperarea amenzii achitate. Instituirea unei asemenea posibilități ar constitui o garanție suplimentară de care va dispune proprietarul mijlocului de transport la achitarea amenzii în cazul în care agentul constatator nu a reușit să identifice conducătorul care a săvârșit contravenția.

Menționăm cu titlu de exemplu că o prevedere similară se regăsește și în legislația italiană la art. 196 din *Codul Rutier*.

În aceste circumstanțe considerăm că proprietarul mijlocului de transport nu trebuie să fie lăsat fără un mijloc legal de apărare a drepturilor sale, iar odată ce caracterul răspunderii personale a fost inversat, în mod condiționat, statul trebuie să asigure un echilibru între importanța a ceea ce este urmărit de stat și drepturile apărării, existând un echilibru rezonabil și proporțional cu scopul legitim.

În același context insistăm asupra necesității păstrării în textul alin. (1) art. 16¹ din *Codul contravențional* a mențiunii la articolele din partea specială a codului pentru a reda un plus de claritate a modului de aplicare a excepției instituite. După cum se menționează și în nota informativă scopul proiectului de lege este de a nu tolera eschivarea de la răspunderea contravențională și plata amenzii a subiecților de contravenții constatate prin intermediul mijloacelor tehnice, însă asigurând în același timp și un echilibru între măsurile întreprinse și scopul urmărit. Prin urmare, considerăm că textul „constatate cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate” nu corespunde criteriului de calitate a legii garantat de art. 23 din *Constituție* și respectiv ar trebui substituit cu textul „prevăzute la art. 236, 238 și 240 alin. (2), constatate cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate”.

Modificările propuse la art. 234 din *Codul contravențional* vizează înlocuirea cuvântului „vehicul” cu textul „mijloc de transport”, însă pe parcursul textului codului noțiunea de vehicul mai este utilizată și în alte articole, chiar și la alin. (4¹) art. 231 în versiunea propusă de proiectul de lege.

De asemenea, considerăm necesar a revizui decizia de eliminare a posibilității răspunderii contravenționale în privința persoanei fizice pentru necomunicarea identității persoanei căreia i s-a încredințat conducerea vehiculului, or aplicarea prevederilor de la art. 16¹ din același cod va interveni doar în condițiile descrise de o listă scurtă de contravenții și anume cele prevăzute de art. 236, 238 și 240 alin. (2) din *Codul contravențional*. Survenirea răspunderii contravenționale pentru necomunicarea identității persoanei căreia i s-a încredințat conducerea vehiculului de către o persoană fizică care este și proprietar al mijlocului de transport poate surveni și în alte circumstanțe legate de săvârșirea altor contravenții. Prin urmare, înțelegem riscurile care le poartă păstrarea normei în versiunea actuală respectând în același timp principiul *non bis in idem*, odată ce proprietarul care nu comunică identitatea conducătorului va fi sancționat, doar cu amendă în ordinea art. 16¹, și ar ține mai mult de o aplicare în practică a legii și nu de o congruență a normelor, totuși modificarea

normei de la art. 234, în sensul propus de proiect, va crea un vid legislativ de care se va putea abuza cu rea intenție.

La art. 236, cuvintele „în cursul unui an” se vor substitui cu cuvintele „în cursul aceluiași an calendaristic” pentru a respecta unitatea de conținut cu textul *Codului contravențional*.

Nota informativă nu face claritate asupra modalității de aplicare a art. 46 lit. a¹) din *Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier* (în continuare – *Legea nr. 131/2007*) or, nu este clar dacă stațiile de inspecție tehnică vor avea acces la informațiile înscrise în cazierul contravențional sau prezentarea informației respective cade pe responsabilitatea posesorului de vehicul. Impunerea obligației persoanei de a prezenta cazierul contravențional de fiecare dată când urmează a efectua inspecția tehnică reprezintă o sarcină financiară exagerată. Mai mult, subiecții contravențiilor sunt doar persoanele fizice și persoanele juridice. Astfel, este conceptual greșit a reglementa că procesele contravenționale sunt pornite în privința unității de transport. În aceeași ordine de idei, cuvintele „unității de transport” sunt improprii *Legii nr. 131/2007*, or aceasta utilizează cuvântul „vehicul”. În situația descrisă mai sus se propune excluderea din proiectul de lege a modificării propuse la art. 46 lit. a¹) din *Legea nr. 131/2007*.

În același context, considerăm că propunerea de modificare a art. 53 alin. (3) din *Legea nr. 131/2007* pare a fi una exagerată în raport cu plenitudinea exercitării dreptului de proprietate de către noul proprietar al mijlocului de transport. În situația promovării unei astfel de prevederi se limitează în mod nejustificat dreptul de folosință și dispoziție asupra mijlocului de transport de către proprietarul acestuia. Așadar, viitorul potențial proprietar al mijlocului de transport nu dispune de pârghiile necesare de a verifica în eventualitatea încheierii unui contract de dobândire a unui mijloc de transport dacă acesta este lipsit de anumite vicii juridice. În această privință intrăm în sfera de reglementare a dreptului civil, unde potrivit art. 1122 din *Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002*, în cazul unui contract de vânzare-cumpărare, vânzătorul este obligat să predea bunul fără vicii juridice. Se consideră că bunul nu dispune de vicii juridice, în momentul în care la transferarea riscurilor, acesta este liber de drepturile sau pretențiile întemeiate ale terților asupra lui. Totuși, raportând prevederile actuale la situațiile juridice ce se doresc a fi reglementate, ținem să precizăm că sancțiunile contravenționale sunt aplicate persoanei fizice care este subiectul contravenției și nu ar trebui să fie legate de mijlocul de transport cu care s-a comis o contravenție sau alta. O asemenea prevedere totuși nu este în corespundere cu echilibrul pe care statul trebuie să-l urmărească la stabilirea anumitor limitări a

exercitării dreptului de proprietate asupra mijlocului de transport, mai cu seamă punând o sarcină excesivă și irealizabilă pe seama noului proprietar al vehiculului, în situația în care înainte de a-l pune în circulație, mijlocul de transport trebuie înmatriculat.

În nota informativă autorul proiectului menționează faptul că *amendamentul propus va contribui indirect la excluderea cazurilor de eschivare de la răspundere contravențională, inclusiv de achitare a amenzilor, prin care s-ar diminua cheltuielile suportate din bugetul de stat pentru asigurarea executării pedepsei*, fapt cu care nu suntem de acord, or sarcina de a achita amenzile aplicate îi revine persoanei care a săvârșit contravenția în temeiul principiului răspunderii personale, iar punerea în sarcina noului proprietar de vehicul a obligației de a achita amenzile fostului proprietar reprezintă o încălcare a dreptului de proprietate și o încălcare a principiului răspunderii personale a contravenientului. Prin urmare considerăm că această prevedere urmează a fi exclusă din proiect.

Modificarea propusă la art. 1 din *Legea nr. 713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope* reiterăm că, excluderea cuvintelor „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei” din noțiunea „testare alcoolscoptică” nu va arăta că prin testarea dată se va putea stabili starea de ebrietate a conducătorilor mijloacelor de transport, or, potrivit art. 7 alin. (4) din *Legea nr. 713/2001* starea de ebrietate a conducătorilor mijloacelor de transport se confirmă în urma examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, inclusiv testarea. La fel, art. 33 alin. (3) lit. c) din *Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier* statuează că, conducătorul de autovehicul este obligat să se supună, la solicitarea agentului de circulație, procedurii de testare a aerului expirat și examenului medical de recoltare a probelor biologice în vederea constatării alcoolemiei ori consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope sau de medicamente cu efecte similare.

Nota informativă a proiectului menționează că modificarea în cauză vine să ajusteze legea la reglementarea *Hotărârii Guvernului nr. 296/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei*, ceea ce de principiu este incorect și absurd, or cadrul legal inferior legilor nu pot prevala la acestea, considerând respectiv că acest argument este lipsit de fundament juridic. Astfel, pentru a exclude interpretări neuniforme a prevederilor *Legii nr. 713/2001*, propunem excluderea amendamentului dat din proiect.

Cu referire la nota informativă ce însoțește proiectului respectiv remarcăm că la compartimentul „Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare”, urmează a se indica lista actelor normative ce urmează a fi modificate sau abrogate, iar în cazul în care urmează a fi adoptate acte normative noi în scopul implementării prevederilor în cauză, se indică expres aceste acte. Această obligație derivă din art. 30 alin. (1) lit. f) din *Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative*. Anexa nr. 1 la *Legea nr. 100/2017* prevede structura notei informative și informația care trebuie inclusă în aceasta. Or, așa cum reiese din proiect, în art. 21² alin. (2) din *Legea nr. 131/2007* se solicită ca titularul dreptului de conducere a mijloacelor de transport trebuie să prezinte la subdiviziunea de Poliție care îl are în evidență certificatul de absolvire a unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră, în modul stabilit de Guvern. Respectiv, se impune completarea compartimentului respectiv cu actul necesar ce urmează a fi adoptat.

Subsidiar, menționăm că proiectul necesită a fi ajustat din punct de vedere al rigorilor tehnicii legislative, după cum urmează:

La Art. II :

a) La pct. 2, cuvântul „textul” se va substitui cu cuvântul „cuvintele”, or, la substituirea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație se folosește cuvântul „textul” iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”.

b) La pct. 4, pentru rigoare normativă, cuvintele „se exclud” se vor substitui cu cuvintele „se exclude”.

c) La pct. 7, în vederea manifestării intenției de a substitui la art. 234 din *Codul contravențional*, cuvântul „vehiculului” cu cuvintele „mijlocului de transport”, norma va debuta cu cuvintele „În denumire și în tot cuprinsul articolului”. Tot aici, sesizăm că cuantumul sancțiunii pentru încălcarea prevederilor art. 234 din *Codul contravențional* pentru persoanele juridice, la moment este de la 45 la 60 de unități convenționale. Prin urmare, în considerarea obiecției expuse, textul „de la 45 la 70” se va substitui cu textul „de la 45 la 60”.

Cu referire la Art. VI, care prevede intrarea în vigoare a legii la 1 iunie 2022, atragem atenția că, regula generală privind intrarea în vigoare a actelor normative, statuată la art. 56 din *Legea nr. 100/2017*, prevede că „actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”. Regula intrării în vigoare a actelor normative peste o lună de la data publicării derivă din condiția asigurării accesibilității actelor normative. Regula dată este utilă pentru

subiecții vizati de actele normative, or, le oferă timp suplimentar, de la data publicării actului normativ, pentru a lua cunoștință cu noile reglementări. Adoptând actele normative, statul trebuie să le creeze condiții destinatarilor acestora pentru a-și ordona comportamentul în conformitate cu legea (*lato sensu*).

Alin. (3) al art. 56 este organic legat de alin. (1), stabilind cazurile când actele normative pot intra în vigoare la o altă dată decât peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Cazurile respective nu sunt enumerate exhaustiv. Dacă există circumstanțe obiective, ce justifică derogarea de la art. 56 alin. (1), autorul proiectul trebuie să le indice în nota informativă.

Secretar de stat

Veronica MIHAILOV-MORARU

Digitally signed by Mihailov-Moraru Veronica
Date: 2022.05.11 19:40:59 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ex: Victoria Zatic
e-mail: victoria.zatic@justice.gov.md
Tel: 022-20-14-30