

**SINTEZA**  
**obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor**  
**pe marginea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative**  
*(denumirea proiectului)*

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
<b>Vladimir Novozhilov</b>  (Aviz nr.N-4296/21 din 05.11.2021)	Nu se susține propunerea de completare a art.65 din Legea nr.288/2016 privind funcționarul public cu statut special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.	<b>Se acceptă.</b> Propunerea de modificare a art.65 din Legea nr.288/2016 privind funcționarul public cu statut special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a fost exclusă din textul proiectului actului normativ.
<b>Asociația Promo-LEX</b>  (Aviz nr.246 din 11.11.2021)	Este necesară revizuirea propunerii de obligare a titularilor actelor de identitate să dețină asupra sa un act de identitate, o copie a unui act de identitate sau o fotocopie a unui act de identitate în format digital, în timpul aflării în spațiile publice, cu sancționarea contravențională ulterioară, în cazul neconformării obligației instituite (propunerile de la art.8 lit.d) și art.9 alin.(1), Legea nr.273/1994, și propunerea de la art.3391 Cod Contravențional nr.218/2008.	<b>Se acceptă.</b> Propunerea de obligare a titularilor actelor de identitate să dețină asupra lor un act de identitate a fost exclusă din conținutul proiectului actului normativ.
	Se recomandă examinarea oportunității instituirii interdicțiilor suplimentare pentru persoanele care interacționează cu funcționarul public cu statut special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne (propunerea de completare a art.65 din Legea nr.288/2016 privind funcționarul public cu statut special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne).	<b>Se acceptă.</b> Propunerea de modificare a art.65 din Legea nr.288/2016 privind funcționarul public cu statut special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a fost exclusă din textul proiectului actului normativ.
	În privința procedurii de repunere în drepturi în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport (propunerile de la art.21 <sup>2</sup> din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier) se consideră că prin aceste prevederi Poliția își arogă în mod neîntemeiat competențe care nu-i aparțin prin lege.	<b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.

<b>Comitetul Federal al Federației Sindicatelor din Moldova „Sindlex”</b> (Aviz nr.827 din 04.11.2021)	Comitetul Federal al Federației Sindicatelor din Moldova „Sindlex” susține proiectul actului normativ.	-
<b>Cazacu Marina</b> cetățean al Republicii Moldova	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Ciolac Alexandru</b> activist civic (STOPHAM)	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Iurie Sacali</b> activist civic (STOPHAM)	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Melnic Ion</b> cetățean al Republicii Moldova	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Socotuhov Alexandr</b> activist civic	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Valeriu Ostalep</b> cetățean al Republicii Moldova	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Sirețanu Tudor</b> director de școală auto	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Artur Cecan</b> director de școală auto	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Alexandru Stratan</b> expert în conducere preventivă	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Cucoș Veronica</b> cetățean al Republicii Moldova	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Ilie Toma</b> (PiataAuto.md)	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Don Andrei</b> Președintele A.O. „Asociația Polițiștilor Pro Motus”	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Ungur Cătălina</b> Vicepreședintele A.O. „Asociația Polițiștilor Pro Motus”	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Șeremet Vladimir</b> Avocat al A.O. „Asociația Polițiștilor Pro Motus”	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Cojocari Alexandru</b> город без маршруток	Se susține proiectul actului normativ.	-
<b>Ministerul Justiției</b> (Aviz din 24.12.2021)	Considerăm nejustificată limitarea aplicării liberării de răspundere penală asupra	<b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat, iar la articolul

	<p>infracțiunilor de la 264 alin.(2) și art.264<sup>1</sup>. Atragem atenția asupra faptului că autorul proiectului nu a prezentat anumite date statistice din care să se deducă o problemă sistemică de aplicabilitate excesivă a liberării de răspundere penală pentru infracțiunile din domeniul circulației rutiere.</p>	<p>I, punctele 1-3 au fost excluse.</p>
	<p>Cu referire la art.I, pct.4 se comunică faptul că exceptând cazul în care proprietarul mijlocului de transport este și subiectul infracțiunii, măsura propusă constituie o intervenție ilegală și nejustificată în dreptul de proprietate.</p> <p>Consecințele juridice ale unei asemenea prevederi ar fi posibilitatea confiscării chiar și a mijlocului de transport – instrument al comiterii infracțiunii, care a fost anterior scos ilicit din patrimoniul proprietarului.</p> <p>Prin urmare, dacă automobilul nu a fost dobândit ilegal, acesta nu poate fi confiscat. Totodată, să ne imaginăm o situație în care o persoană împrumută automobilul de la prietenul său și comite una din infracțiunile care oferă posibilitatea de a confisca automobilul. Norma respectivă nu menționează că se confiscă automobilul care aparține cu drept de proprietate subiectului infracțiunii, ci mijlocul de transport utilizat la comiterea infracțiunii. Prin urmare, din formularea respectivă automobilul care aparține altei persoane, va fi confiscat din motiv că altcineva decât proprietarul l-a utilizat în scop infracțional. Aici iarăși se încalcă dreptul de proprietate pe motiv că o altă persoană, care nu are atribuție la comiterea infracțiunii, va fi depusată de proprietatea sa. E o normă neconstituțională.</p> <p>Totodată, norma specială, ca și în situația Codului contravențional, este repetitivă, întrucât art.106 alin.(2) lit.a) din</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat, iar la articolul I, punctul 4 a fost exclus.</p>

	<p>Codul penal deja prevede posibilitatea confiscării bunurilor utilizate sau destinate pentru săvârșirea unei infracțiuni (incluzând și mijloacele de transport). În acest caz considerăm că propunerea legislativă dată este nejustificată, intervenind în speță, o problemă de aplicare a dreptului, care nu necesită reglementări speciale.</p>	
	<p>Cu referire la art.I, pct.6, se menționează faptul că amendamentul propus la alin.(2) art.264<sup>1</sup> din Codul penal nr.985/2002 urmează a fi inserat la art.264, întrucât aceasta nu se încadrează în obiectul de reglementare a articolului dedicat conducerii în stare de ebrietate a mijlocului de transport.</p> <p>Mai mult, predarea conducerii mijlocului de transport unei persoane care nu deține permis de conducere, sau care este privată de dreptul de a conduce va impune condiția ca subiectul infracțiunii să cunoască că persoana care preia conducerea mijlocului de transport nu deține permis de conducere sau mai mult acest drept i-a fost anulat sau a fost privată. Dacă la starea de ebrietate subiectul infracțiunii poate să cunoască că persoana se află în stare de ebrietate, în cazul lipsei dreptului de a conduce sau existența unei hotărâri judecătorești de anulare a acestui drept subiectul infracțiunii nu poate cunoaște cu certitudine acest fapt. De aceea, consider că, probarea existenței intenției directe va fi foarte greu de demonstrat, iar norma va fi inaplicabilă.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Apariția în traficul rutier a unor persoane care nu dețin permise de conducere, care sunt private de dreptul de a conduce mijloace de transport sau acest drept le-a fost anulat reprezintă un mare pericol pentru participanții la trafic care sunt de bună - credință și respectă cu strictețe regulile de circulație rutieră.</p> <p>Potrivit prevederilor art.2 din Codul penal nr.985/2002, legea penală apără, împotriva infracțiunilor, persoana, drepturile și libertățile acesteia, proprietatea, mediul înconjurător, orânduirea constituțională, suveranitatea, independența și integritatea teritorială a Republicii Moldova, pacea și securitatea omenirii, precum și întreaga ordine de drept. Legea penală are, de asemenea, drept scop prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni.</p> <p>Respectiv, aprobarea amendamentului propus va avea în primul rând prevenirea săvârșirii de noi infracțiuni în domeniul circulației rutiere.</p> <p>Acest fapt va asigura respectarea regulilor de circulație și va contracara faptele de predare în mod vădit a mijloacelor de transport către categoriile de persoane nominalizate supra.</p> <p>În partea ce ține de cunoașterea faptului că persoana nu deține permis de conducere, este privată de</p>

		<p>dreptul de a conduce mijloace de transport sau acest drept i-a fost anulat, se comunică că sarcina demonstrării existenței/inexistenței componenței de infracțiune revine organului de urmărire penală. Respectiv, în cazul în care nu se demonstrează existența faptului infracțional, persoana nu va putea fi pasibilă de răspundere penală pentru fapta vizată.</p> <p>Se acceptă ca modificarea în cauză să nu fie inserată la art.264<sup>1</sup> din Codul penal, motiv pentru care proiectul actului normativ a fost modificat în acest sens, fiind elaborat un nou articol. Astfel, nu se acceptă ideea includerii amendamentelor vizate în cadrul art.264 din Codul penal, deoarece latura obiectivă a infracțiunii respective diferă de cea a art.264<sup>1</sup> din Codul penal și se materializează prin apariția altor urmări prejudiciabile decât cele indicate la art.264<sup>1</sup> din Codul penal.</p>
	<p>Cu referire la art.II, pct.1, se comunică că prevederea respectivă urmează a fi exclusă din proiect. O asemenea prevedere este de natură să aducă atingere principiului caracterului personal al răspunderii contravenționale, consacrat de art.8 din Codul contravențional, deoarece faptele prejudiciabile indicate supra pot fi comise și de către o altă persoană decât proprietarul mijlocului de transport. În sensul dat, ar fi oportună substituirea noțiunii de „proprietar” cu cea de „conducător”, în titlul art.17<sup>2</sup>, precum și în tot cuprinsul acestuia.</p> <p>O asemenea modificare ar asigura excluderea introducerii în Codul contravențional a unei răspunderi contravenționale obiective, inadmisibilă în sfera dreptului penal.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>La articolul II a fost modificat amendamentul propus la punctul 1 din textul proiectului actului normativ.</p>

	<p>Formula „proprietarul mijlocului de transport este eliberat de la răspundere contravențională” de la art. 17<sup>2</sup> alin. (2) din Codul contravențional instituie o prezumție de vinovăție acestuia, contrar rigorilor constituționale și standardelor internaționale în domeniu.</p> <p>Totodată, art. 6 din Convenția europeană pentru apărarea drepturilor și libertăților fundamentale, statuează că, orice persoană acuzată de o infracțiune este prezumată nevinovată până ce vinovăția sa va fi legal stabilită.</p> <p>Amintim că, natura penală a contravenției este stabilită expres de CtEDO în cauza Ziliberberg c. Moldovei (Hotărârea CtEDO din 1 februarie 2005, §34).</p> <p>Adițional, se va ține cont că, Codul contravențional nu prevede astfel de noțiune ca eliberare de răspundere contravențională, însă art.19 stabilește cauzele care înlătură caracterul contravențional al faptei, iar art.26 prevede cazurile când are loc înlăturarea răspunderii contravenționale.</p> <p>În Franța este reglementat răspunderea proprietarului mijlocului de transport, în locul posesorului, însă doar pentru proprietari persoane juridice. La persoane fizice aceste reglementări nu există, cel puțin în Codul rutier francez.</p>	
	<p>Cu referire la art.II, pct.3, în cadrul amendamentului prevăzut la art.36 alin.(4) din Codul contravențional, se comunică că concentrarea tuturor cererilor de aplicare a sancțiunii complementare de suspendare a dreptului special de a conduce mijloace de transport în atribuția șefului INSP nu este o soluție reușită. O soluție ar fi repartizarea acestor cereri către persoanele desemnate în mod special în acest sens prin ordinul Ministrului afacerilor interne sau trecerea către instanța de judecată a competenței.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>La articolul II punctul 3, după textul „șeful Inspectoratului național de securitate publică” se completează cu textul „sau de către persoana împuternicită de către acesta”.</p> <p>Totodată, se remarcă că examinarea cererilor de suspendare a dreptului special de a conduce mijloace de transport se va efectua de către subdiviziunile Inspectoratului național de securitate, care este o subdiviziune specializată a Inspectoratului</p>

	<p>Acest lucru va duce la faptul că șeful INSP toată ziua va examina doar cazuri de suspendare. Nu e ok, deoarece zilnic sunt astfel de persoane.</p> <p>Totodată, acest lucru va duce la faptul că persoana de la Briceni, va trebui să se deplaseze la Chișinău pentru a participa la examinarea cauzei sale. Aceasta va fi una publică? Totodată, ce se întâmplă în cazul în care un conducător auto este în relații ostile cu șeful inspectoratului? va fi posibil de recuzat persoana? Cel mai bine, ca decizia de suspendare să o ia instanța de judecată, conform competenței de la 395 Cod Contravențional. Acest lucru va diminua și din corupție, căci toată lumea va căuta ieșire la șef, cum să dea mită. Dacă sancțiunea principală e amenda și eu contest în instanță conform art. 448 această sancțiune, nu are sens să merg paralel către șeful INSP și să îi motivez că eu nu sunt de acord cu sancționarea, deoarece mă consider nevinovat. Instanța poate decide prin hotărâre, cât se aplică sancțiunea și pe ce termen se suspendă dreptul de a conduce.</p>	<p>General al Poliției al Ministerului Afacerilor Interne, căreia îi pot fi atribuite competențe în domeniul vizat.</p>
	<p>Cu referire la art. II, pct.3, în cadrul amendamentului prevăzut la art.36 alin.(7) din Codul contravențional, se comunică că odată ce permisul nu va fi obligatoriu, acest alineat nu își are rostul.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Potrivit pct.2 din Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului 1452/2007, pentru a conduce un autovehicul pe drumurile publice, conducătorul acestuia trebuie să posede permis de conducere corespunzător categoriei/ subcategoriei din care face parte acesta, conform pct.4 Regulament.</p> <p>Conform art.(1) pct.5 din proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative, aprobat în lectura a doua la ședința plenară din 24</p>

		<p>decembrie 2021, articolul 19 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier va avea următorul cuprins:</p> <p>„Articolul 19</p> <p>(1) Dreptul de a conduce un vehicul reprezintă un drept special de a conduce vehicule din anumite categorii și/sau subcategorii, obținut în conformitate cu legislația națională a Republicii Moldova și înregistrat în Registrul de stat al conducătorilor de vehicule. Dreptul de a conduce un vehicul se confirmă prin deținerea permisului de conducere, în care este indicată categoria sau subcategoria de vehicul pentru care se deține dreptul de a conduce, sau prin înregistrarea dreptului de a conduce în Registrul de stat al conducătorilor de vehicule, cu condiția că persoana care conduce vehiculul deține asupra sa un act de identitate valabil pe numele său.</p> <p>(2) Persoanele care dețin dreptul de a conduce vehicule înregistrat în Registrul de stat al conducătorilor de vehicule pot conduce vehicule din categoria/subcategoria corespunzătoare pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent dacă acestea dețin sau nu permis de conducere de categoria/subcategoria respectivă, cu condiția că persoana care conduce vehiculul deține asupra sa un act de identitate valabil pe numele său.</p> <p>Prevederile alineatului (2) nu se răsfrâng asupra conducătorilor de vehicule care conduc vehicule în trafic internațional.</p> <p>(3) Persoanele care dețin permise de conducere eliberate de către autoritățile altor state, care își stabilesc domiciliul</p>
--	--	---



		<p>sau reședința pe teritoriul Republicii Moldova, pot conduce vehicule pe drumurile publice din țară în baza acestor permise pe parcursul a maximum 12 luni, după care pentru conducerea vehiculelor sunt obligate să dețină permis de conducere al Republicii Moldova.”.</p> <p>În atare circumstanțe se constată că legiuitorul a exclus obligativitatea persoanelor care dețin dreptul de a conduce vehicule înregistrat în Registrul de stat al conducătorilor de vehicule pot conduce vehicule din categoria/subcategoria corespunzătoare pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent dacă acestea dețin sau nu asupra lor (fizic) permis de conducere de categoria/subcategoria respectivă.</p> <p>Cu toate acestea, conform noilor reglementări, dreptul de a conduce un vehicul se confirmă prin deținerea permisului de conducere.</p> <p>Respectiv, urmează a nu fi obligatorie prezentarea permisului de conducere în traficul rutier, însă conducătorul mijlocului de transport este obligat să dețină permis de conducere.</p> <p>Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport constă în interzicerea temporară a persoanei fizice de a conduce mijlocul de transport prin ridicarea permisului de conducere, inclusiv în traficul internațional.</p> <p>Astfel, predarea permisului de conducere este obligatorie, în virtutea în care ar exista posibilitatea ca conducătorul mijlocului de transport (în privința căruia a fost aplicată sancțiunea suspendării exercitării</p>
--	--	---

		dreptului special de a conduce mijloace de transport) să îl utilizeze contrar legii, în afara hotarelor Republicii Moldova.
	Cu referire la art.II, pct.3, în cadrul amendamentului prevăzut la art.36 alin.(9) din Codul contravențional, se remarcă că o astfel de excepție ar fi binevenită și în cazul suspendării dreptului de a conduce mijloace de transport, care în principiu este aceeași privare.	<b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.
	Cu referire la art.II, pct.9, în cadrul amendamentului prevăzut la art.238 alin.(3) și (3 <sup>1</sup> ) din Codul contravențional, se comunică că aplicarea suspendării dreptului special ar trebui în acest caz condiționată de existența celor 15 puncte de penalizare, or sancțiunea dată mi se pare exagerată în raport cu fapta comisă.	<b>Nu se acceptă.</b> Nota informativă a fost completată cu argumentele de rigoare care justifică modificarea propusă de autorul proiectului actului normativ. Conform datelor statistice, pietonii și bicicliștii sunt cei mai vulnerabili participanți la trafic. Respectiv, încălcarea regulilor de circulație la trecerile pentru pietoni de către aceasta categorie de persoane se soldează cu provocarea accidentelor rutiere, care au urmări grave sau în unele cazuri consecințe letale, cum ar fi provocarea vătămarilor grave integrității corporale sau sănătății sau chiar decesul persoanelor.
	La art.II, pct.11, se propune excluderea alin.(2) din cadrul art.339 <sup>1</sup> din Codul contravențional.	<b>Nu se acceptă.</b> Amendamentul respectiv a fost operat în contextul art.VI din proiect, care prevede modificarea articolului 8 lit.c) din Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte. Astfel se propune ca textul „fără întârziere” să fie substituit cu textul „în termen de 3 zile lucrătoare”. În legătură cu amendamentul precizat, apare necesitatea includerii obligativității comunicării în 3 zile autorităților competente despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsirea actului de identitate, care necesită a atrage după sine și instituirea

		<p>răspunderii contravenționale, în cazul în care titularul actului de identitate nu sesizează organul abilitat.</p> <p>Respectiv, nu se acceptă excluderea alin.(2) din cadrul art.339<sup>1</sup> din Codul contravențional, întrucât acesta reglementează răspunderea contravențională pentru fapta expusă supra.</p>
	<p>Cu referire la art.II, pct.13, în cadrul amendamentului prevăzut la art.423<sup>10</sup> alin.(3) și (3<sup>1</sup>) din Codul contravențional, se comunică că art.238 alin.(2) prevede staționarea sau parcarea în locuri interzise. Primăria va fi în drept de a sancționa și aplica asemenea contravenții? Fapta respectivă prevede sancțiune complementară de 4 puncte de penalizare. Dacă este o situație în care după aplicarea acestor puncte, persoana acumulează 15 puncte. Conform redacției de mai sus a art.36, agentul constator (adică Primăria), propune șefului de la Inspectoratul național de securitate publică, suspendarea dreptului de a conduce? adică un specialist din cadrul primăriei comunei Borogani, raionul Leova, va aplica o astfel de sancțiune și va propune Șefului INSP să suspende dreptul conducătorului de a conduce? Nu este o idee bună.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat, iar în sancțiunea articolului 238 alin.(2) textul „cu aplicarea a 4 puncte de penalizare” se exclude.</p>
	<p>Cu referire la art.II, pct.14, în cadrul amendamentului prevăzut la art.439 alin.(2) din Codul contravențional, se comunică că modificarea în cauză nu schimbă nimic, or conducătorul vehiculului este și posesorul acestuia. Articolul stabilește două ipoteze, pentru identificarea proprietarului și a posesorului.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Modificarea propusă a fost exclusă din conținutul proiectului actului normativ.</p>
<p><b>Cancelaria de Stat</b></p> <p>(Aviz nr.12-99-1357 din 09.02.2022)</p>	<p>La Art. II, pct. 13 din proiectul de lege, se propune completarea art. 423<sup>10</sup> din Codul contravențional cu un alineat nou, cu următorul cuprins: „1<sup>1</sup>) Contravenția prevăzută la art.238 alin.(2) se constată și se</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală reglementează în art.29 alin.(1) lit.1) obligația administrației publice locale de a asigura securitatea</p>

	<p>examinează de către organele specializate ale administrației publice locale”. Această propunere urmează a fi revizuită din motiv că reprezentanții autorităților administrației publice locale nu au acces la sistemele informaționale automatizate „Registrul de stat al transporturilor” și „Registrul de stat al conducătorilor de autovehicule”. Lipsa accesului la registrele respective va face imposibilă identificarea proprietarului și/sau conducătorului vehiculului, ceea ce va crea dificultăți la întocmirea procesului-verbal cu privire la contravenție. Urmare, agentul constatat din cadrul APL va fi nevoit să se adreseze organelor de poliție pentru identificarea proprietarului autovehiculului. Astfel, organele de poliție în continuare vor fi implicate la constatarea contravenției prevăzute la art.238 alin. (2).</p>	<p>traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.</p> <p>În cazul transmiterii competenței în privința constatării și examinării contravenției de la alin.(2) art.238 Cod contravențional către autoritățile administrației publice locale, Ministerul Afacerilor Interne va acorda tot suportul necesar pentru ca să se poată identifica mijloacele de transport parcate sau staționate în locuri interzise inclusiv identificarea proprietarilor acestor autovehicule de către agenții constatatori-reprezentanți ai autorităților publice locale.</p> <p>Se menționează că efectivul Administrației Publice Locale are în subordine agenți constatatori.</p> <p>La fel, Ministerul Afacerilor Interne va oferi acces la sistemele informaționale automatizate „Registrul de stat al transporturilor” și „Registrul de stat al conducătorilor de autovehicule” reprezentanților desemnați de administrația publică locală în calitate de agenți constatatori, pentru identificarea proprietarului și/sau conducătorului vehiculului.</p>
	<p>În Art. III din proiectul de lege, la pct.3 se propune completarea art.41 din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier cu prevederi care nu se încadrează logic în norma de reglementare a acestui articol (condițiile de autorizare a activității de inspecție tehnică periodică). Propunem modificarea respectivă să se realizeze la art. 46 din Legea prenotată (obligațiile titularului autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>periodică). Totodată, consemnăm că înmatricularea și reînmatricularea vehiculelor nu ă face parte din genurile de activitate incluse în autorizația pentru activitatea de inspecție tehnică periodică, prin urmare recomandăm excluderea cuvintelor „înmatricularea, reînmatricularea” din redacția propusă.</p>	
	<p>Având în vedere categoria actului normativ elaborat, și anume lege, în titlul și în textul Notei informative, în titlul Sintezelor, se va face referință la proiectul de lege, or hotărârea, în cazul dat, se adoptă de către Guvern pentru aprobarea proiectului de lege inițiat de către Guvern, conform prevederilor art.14 alin.(1) lit.b) din Legea 100/2017 cu privire la actele normative.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
<p><b>Ministerul Finanțelor</b>  (<i>Aviz nr.04-06/135 din 08.02.2022</i>)</p>	<p>Modificarea propusă la art.240 alin.(12) din Codul contravențional în partea de introducerii termenului de „autostrăzi” urmează a fi examinată suplimentar, întrucât în Republica Moldova la moment nu există autostrăzi.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>La art.443<sup>1</sup> alin.(1) din Codul contravențional se indică despre „răspunderea contravențională și penală”, pe care o poate purta persoana în caz de necomunicare a informației solicitate sau comunicării informației false. Astfel, urmează a fi revizuită formularea expusă, pentru a nu admite interpretări sau dubla sancționare a persoanei pentru aceeași faptă.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>Referitor la modificarea propusă la articolul 8 lit.c) din Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte, menționăm că în proiectul de lege și nota informativă sunt indicate diferite termene (în proiectul de lege - 5 zile lucrătoare, în nota informativă la proiect - 3 zile lucrătoare). Totodată, propunem să fie</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	examinată posibilitatea majorării termenului respectiv din cauza că cel propus ar putea să fie insuficient pentru comunicarea autorităților competente despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsirea actului de identitate în anumite situații (de exemplu, dacă persoana pierde actul de identitate peste hotarele țării, acesta află despre furtul actului său de identitate peste o perioadă de timp, etc.).	
<b>Ministerul Sănătății</b> <i>(Aviz nr.08/751 din 25.02.2022)</i>	Comunică lipsa propunerilor și obiecțiilor.	-
<b>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</b> <i>(Aviz nr. 11-616 din 08.02.2022)</i>	Pct.1 ce vizează completarea Codului contravențional cu art. 16 <sup>1</sup> de exclus, deoarece norma propusă se dublează cu prevederile art.443 <sup>1</sup> , care, la fel, reglementează constatarea contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate sau a mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic și încheierea procesului verbal. De asemenea, menționăm că persoana, inclusiv proprietarul mijlocului de transport, nu poate fi trasă la răspundere pentru o faptă pe care nu a comis-o. 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. Ori din nota informativă la speța respectivă se deduce că scopul normei este de a acumula bani în buget pe seama persoanelor nevinovate.	<b>Nu se acceptă.</b> Articolul 16 <sup>1</sup> reglementează răspunderea contravențională a proprietarului mijlocului de transport în cazul contravențiilor constatate cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate pe cînd art 443 <sup>1</sup> reglementează constatarea contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate ori al mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic și încheierea procesului verbal în cazul acestor contravenții. La fel, articolul 443 <sup>1</sup> vizează contravențiile în care agentul constator este în imposibilitate de a determina identitatea mijlocului de transport și obligația proprietarului mijlocului de transport de a comunica identitatea persoanei care a condus autovehiculul în timpul comiterii contravenției. Articolul 443 <sup>1</sup> s-a expus într-o nouă redacție, în sensul raționamentului mecanismului instituit la art.16 <sup>1</sup> din proiect, elementul care îl diferențiază de articolul prenotat constă în instituirea procedurii de

		atrageră 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.
	<p>Pct.2 ce vizează completarea art.32 alin.(2) din Codul contravențional cu lit.f<sup>1</sup>) „suspendarea dreptului special de a conduce mijloace de transport” și pct.3 privind expunerea în nouă redacție a art.36 „Aplicarea punctelor de penalizare. Suspendarea exercitării dreptului special. Privarea de dreptul special”– de exclus. 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) (4<sup>1</sup>) din Codul contravențional, această sancțiune se aplică în exclusivitate doar de către instanța de judecată și nu de către poliție. Din aceste considerente se propune menținerea art.36 din Codul contravențional în versiunea existentă, care este mult mai reușită.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Procuraturii Generale nr.8/4-1d/22-35 din 08 februarie 2022.</p>
	<p>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 Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova acestei modificări, 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. Astfel, la art. 229 alin.(3) se propune excluderea</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Modificarea articolului 229 alin.(2) din Codul contravențional are ca reper gravitatea contravenției comise și urmările prejudiciabile. Cât privește propunerea de a exclude textul „cu aplicarea a 2 puncte de penalizare” de la articolul 229 alin.(3) Cod contravențional se comunică că riscurile care pot surveni dacă autovehiculul nu este asigurat de răspundere civilă ating marja maximă de gravitate, or, implicarea unui autovehicul neasigurat într-un</p>

	<p>textului „cu aplicarea a 2 puncte de penalizare”.</p>	<p>accident rutier are consecințe grave pentru toți participanții la accident.</p> <p>Asigurarea auto este obligatorie, fiind un contract încheiat cu o societate de asigurări, prin care asiguratorul are obligația de a plăti despăgubiri persoanelor păgubite în cazul unui accident provocat de mașina pentru care s-a încheiat asigurarea.</p>
	<p>Pct.5 privind propunerea de modificare a art.230 alin.(4) din Codul contravențional de exclus, deoarece nu este clar cum agentul constatator va da o apreciere despre „căderea întinericului” sau „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). Astfel, autorul doar formal înaintează propunerea respectivă, fără a include în nota informativă o justificare despre necesitatea introducerii acestor modificări.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat în partea ce ține de textul „la căderea întinericului” cu textul „pe timp de noapte”.</p> <p>Din aceste considerente se comunică că fraza „pe timp de noapte” este reglementată de Regulamentul Circulației Rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009.</p> <p>Necesitatea introducerii acestor modificări este justificată de normele Regulamentului prenotat, or, acesta reglementează obligația de a conecta lumina în farurile de întâlnire sau a luminii de deplasare pe timp de zi etc.</p> <p>Astfel, intervine necesitatea de a reglementa contravențional această obligație și de a aduce în stricte concordanță Regulile circulației rutiere cu normele din Codul contravențional nr.218/2008.</p>
	<p>Pct.7 privind modificarea sancțiunii prevăzute la art.234 din Codul contravențional de exclus, deoarece autorul înaintează propunerea de majorare a sancțiunii fără a descrie o justificare despre necesitatea acesteia.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Nota informativă a fost completată cu argumentele de rigoare.</p>
	<p>Pct.9 ce vizează completarea art.238 cu alin.(3<sup>1</sup>) de exclus, deoarece nu se susține procedura suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport de către poliție.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>După cum a fost menționat și anterior, raționamentul instituirii procedurii suspendării dreptului special de a conduce mijloace de transport de către</p>



		<p>poliție constă în asigurarea securității traficului rutier și protecția vieții și integrității persoanei prin înlăturarea imediată din trafic a conducătorului autovehiculului ce generează o sursă de pericol pentru securitatea celorlalți participanți la traficul rutier.</p>
	<p>La pct.10 propunerile de modificare și completare a art.240 de exclus sau de revizuit deoarece, varianta existentă este mai reușită comparativ cu cea propusă. De asemenea, este necesar de reținut că sintagma „privind transportul persoanelor și al încărcăturilor” se dublează cu art.197 (încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri).</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b>          Modificarea articolului 240 Cod contravențional a urmărit scopul de a concretiza componența de contravenție, în dependență de gradul prejudiciabil, precum și s-a asigurat proporționalitatea dintre fapta ilegală comisă și pedeapsa aplicată.</p> <p>Instituirea unor noi componente de contravenții în articolul 240 Cod contravențional va garanta siguranța traficului rutier.</p> <p>Referitor la articolul 197 Cod contravențional se menționează că acesta reglementează raporturile juridice privind regimul transporturilor și al transportului rutier de persoane contra cost în conformitate cu Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 pe când articolul 240 alineatul (1<sup>2</sup>) Cod contravențional prevede nerespectarea regulilor de circulație privind remorcarea vehiculelor, privind transportul persoanelor și al încărcăturilor sau privind instruirea în conducerea autovehiculelor.</p> <p>În atare circumstanțe, obiectele juridice principale ale acestor două articole precitate este diferit, pentru articolul 197 obiectul juridic principal este securitatea raporturilor juridice în domeniul transporturilor rutiere pe când obiectul juridic principal al articolului 240 este</p>

		securitatea circulației rutiere.
	<p>Pct.13 privind completarea art.423<sup>10</sup> cu un alineat nou „(1<sup>1</sup>) Contravenția prevăzută la art.238 alin.(2) se constată și se examinează de către organele specializate ale administrației publice locale”, de exclus, 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.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Cancelariei de Stat nr.12-99-1357 din 09 februarie 2022.</p>
	<p>În pct.14 din proiect la art.443<sup>1</sup> alin.(2) cuvântul „expedierea” se va substitui cu „recepționarea” pentru a reglementa clar momentul din care decurge termenul stabilit. Suplimentar, considerăm oportun de instituit un mecanism prin care declarația cu privire la identitatea conducătorului și recunoașterea încălcării să poată fi efectuată online, inclusiv cu posibilitatea de întocmire a procesului contravențional.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>Din art.443<sup>1</sup> de exclus alin.(4). Autorul menționează că agentul constatatator încheie proces-verbal cu privire la contravenție în privința proprietarului sau posesorului mijlocului de transport. Astfel, reiese că indiferent de cine nu ar fi fost la volan, important este de achitat amenda, ori într-un stat de drept este necesar să se stabilească inițial contravenientul.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se menționează că articolul 443<sup>1</sup> alineatul (4) nu are drept scop doar achitarea amenzii pentru contravenția comisă, indiferent de subiectul impunerii, dar intervine drept sancțiune pentru proprietarul autovehiculului care nu a comunicat identitatea persoanei care a condus autovehiculului și a comis contravenția în termenul prevăzut de alineatul (2) al aceluiași articol. Prevederi similare se regăsesc și în Codul Rutier Francez la art.121<sup>1</sup> -121<sup>3</sup>, Codul Rutier</p>

		Italian la art.196 și cel Olandez la art. 5 și 8.
	<p><b>La Art.III al proiectului de lege:</b> Pct.2 privind completarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier cu art.21<sup>2</sup> de exclus, deoarece nu se susține procedura de suspendare a executării dreptului special de a conduce mijloace de transport de către poliție. Suplimentar, menționăm că procedura de redobândire a dreptului de conducere a mijlocului de transport este clar reglementată în art.21<sup>1</sup> din Legea nr.131/2007.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Procuraturii Generale nr.8/4-1d/22-35 din 08 februarie 2022.</p>
	<p>Pct.3 ce vizează propunerea de completare al art.41 cu o literă nouă – a<sup>1</sup>) nu se susține, deoarece 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 identificarea conducătorilor auto care au încălcări în domeniul circulației rutiere. Totodată, prevederile se referă la obligațiile agentului economic (subiect de drept privat), care prestează servicii în acest domeniu și nu are statut de agent constator. Astfel, oferirea unor agenți economici accesul la informațiile privind contravențiile constatate prezintă unele riscuri majore pentru siguranța acestora. 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.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se menționează că propunerea de completare cu litera „a<sup>1</sup>)” a fost inclusă la articolul 46 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier. Potrivit prevederilor art.40 alin.(1) din Legea nr.131/2007, inspecția tehnică periodică se efectuează în cadrul stațiilor de inspecție tehnică specializate și autorizate de Ministerul Economiei și Infrastructurii, în condițiile legii. Deci, în partea ce ține de obligațiile agentului economic (subiect de drept privat), care prestează servicii în domeniul inspecției tehnice și nu are statut de agent constator și oferirea acestora accesul la informațiile privind contravențiile constatate se declară că nu prezintă riscuri, or, orice agent economic are obligația să respecte datele cu caracter personal în temeiul Legii nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal și inclusiv sunt obligați să respecte anumite cerințe de activitate cum ar fi clauza de confidențialitate. Orice agent economic (prestator) are obligația negativă de a divulga careva date confidențiale chiar și</p>

		după încetarea activității care o desfășoară.
	Suplimentar, menționăm că, nota informativă urmează a fi revizuită prin prisma modificărilor propuse, inclusiv prin excluderea prevederilor ce țin de statutul polițistului și imixtiunea în activitatea acestuia.	<b>Se acceptă.</b> Nota informativă a fost modificată fiind inserate și argumentele de rigoare.
<b>Uniunea Avocaților din Republica Moldova</b>  <i>(Avis nr. UA/96/2022 din 08.02.2022)</i>	<p>La art.263<sup>1</sup> din Codul penal componența de infracțiune prevede două forme de vinovăție, intenția „predarea cu bună știință” și imprudența în privința urmărilor indicate la art.264 — „ce a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății”. Tot odată, nu este specificat dacă norma juridică de trimitere se rezumă doar la urmările prevăzute în componența de bază a art.264, sau și la cele prevăzute la alin.(3) și (5) din art.264.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Potrivit prevederilor art.264 Cod penal este pasibilă de răspundere penală persoana care încalcă regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport. Pentru atragere la răspundere penală în conformitate cu art.264 alin.(1),(2),(3),(4),(5) și (6) este necesar ca încălcarea regulilor de securitate să fie precedate de urmările prejudiciabile prevăzute de articolul prenotat. Urmările prejudiciabile sunt diferite pentru alineatele menționate, spre exemplu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății;</li> <li>- vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății/ decesul unei persoane;</li> <li>- decesul a două sau mai multor persoane;</li> </ul> <p>Specificând doar norma de trimitere, în speță „art.264” fără a face mențiune dacă aceasta se rezumă doar la urmările prevăzute în componența de bază a articolului sau și la cele prevăzute de alin.(3) și (5) este rezonabilă or, obiectul juridic principal și cel secundar al componenței de infracțiune prevăzute la art.264 este unic atât pentru infracțiunea tip prevăzută la alin.(1) cât și pentru agravantele prevăzute la alin.(2),(3),(4),(5) și (6) al aceluiași articol, după cum urmează: obiectul juridic</p>

		principal îl constituie relațiile sociale cu privire la securitatea funcționării mijloacelor de transport, iar obiect juridic secundar al acestei infracțiuni constituie relațiile sociale cu privire la viața sau sănătatea persoanei.
	<p>În privința alin.(1) art.16<sup>1</sup> din Codul contravențional, propunem completarea după cuvintele „actelor normative” cu cuvintele „dacă procesul-verbal a fost încheiat în absența persoanei în a cărei privință a fost pornit procesul contravențional, agentul constatat fiind în imposibilitate să stabilească identitatea conducătorului mijlocului de transport și încheierea procesului-verbal cu privire la contravenție are loc în mod automatizat în formă de document electronic pe care se aplică semnătura electronică digitală a agentului constatat, în conformitate cu prevederile legislației”, or doar în aceste cazuri nu este posibilă identificarea conducătorului de către agentul constatat care a constatat contravenția cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate, etc.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Articolul 16 din Codul contravențional nr.218/2008 stabilește răspunderea contravențională a persoanei fizice. Propunerea de amendare a Codului contravențional prin completarea articolului 16<sup>1</sup> are drept scop instituirea răspunderii proprietarului mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția. Cu aplicarea în privința acestuia a unei amenzi contravenționale în situația în care acesta în termen de 60 zile lucrătoare nu a comunicat poliției identitatea persoanei căruia i-a transmis autovehiculul pe care l-a condus în timpul săvârșirii faptei contravenționale.</p> <p>În varianta propusă de Uniunea Avocaților se propune instituirea răspunderii proprietarului mijlocului de transport după adoptarea deciziei asupra cauzei contravenționale, după cum urmează: „dacă procesul verbal a fost încheiat în absența persoanei...”, ceea ce nu este admisibil deoarece procesul contravențional se inițiază pe faptă nu pe persoană în speța noastră.</p> <p>La fel, formularea propusă nu corespunde prevederilor Legii 100/2017 cu privire la actele normative care prevede că conținutul normei se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație iar într-o frază este</p>

		exprimată o singură idee.
	<p>Alin.(1) art.16 din Codul contravențional, comunicarea de către proprietar a identității conducătorului vehiculului în momentul săvârșirii contravenției nu este posibilă, or nu poate fi prezumat că proprietarul cunoaște cine anume se afla la volanul autovehiculului său la momentul săvârșirii contravenției, ci doar în privința identității persoanei căreia i-a predat/încredințat mijlocul de transport înainte de momentul săvârșirii contravenției.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Există situații în care proprietarul mijlocului de transport să se afle în autovehicul în momentul comiterii contravenției, însă la volanul acestuia să se afle o altă persoană care de facto comite fapta contravențională. De aici rezultă că proprietarul autovehiculului cunoaște identitatea persoanei care a comis contravenția. Deci, este în atribuția agentului constator de a constata și demonstra vinovăția sau nevinovăția persoanei care a săvârșit fapta. Proprietarul autovehiculului are obligația pozitivă de a comunica identitatea persoanei căreia i-a încredințat autovehiculul, iar în atribuțiile agentului statului este de a elucida toate circumstanțele contravenției, de a afla adevărul și inevitabil de a stabili subiectul componenței de contravenție. Se prezumă că conducătorul autovehiculului în momentul săvârșirii contravenției este cel în posesia căruia se afla autovehiculul, până la proba contrară.</p>
	<p>Pe de altă parte, nu este clar de ce norma propusă se limitează doar la contravențiile stipulate la alin.(2) art.240, art.236 și 238 Cod contravențional, or și alte contravenții pot fi comise în rezultatul conducerii mijlocului de transport și pot fi constatate cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate ori a mijloacelor tehnice omologate. De exemplu, alin.(1) art.240 Cod contravențional.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>Alin.(3) art.16<sup>1</sup> din Codul contravențional nu ține de obiectul de reglementare al Codului contravențional, or instituția acțiunii în regres se</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>aplică în legătură cu recuperarea prejudiciilor cauzate prin faptele altuia. În speță, Codul contravențional reglementează aplicarea sancțiunii amenzii la art.234, or amenda contravențională aplicată proprietarului mijlocului de transport nu exclude aplicarea amenzii contravenționale conducătorului mijlocului de transport, în cazul în care acesta a fost identificat. Acțiunea în regres împotriva conducătorului mijlocului de transport nu poate fi una întemeiată, or sancțiunea amenzii contravenționale aplicate proprietarului mijlocului de transport este datorată anume actelor acestuia din urmă prin 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.</p>	
	<p>Cu referire la excepțiile stipulate la alin.(4) art.16<sup>1</sup> din Codul contravențional, acestea nu țin cont de situația în care proprietarul mijlocului de transport nu deține informații și nu cunoaște despre circumstanțele în care mijlocul său de transport a fost utilizat la comiterea contravenției, fără ca acesta să fi fost transmis unei alte persoane. Având în vedere că în cazul în care proprietarul mijlocului de transport devine subiectul contravenției, atunci acesta trebuie să beneficieze de dreptul de a nu se incrimina și prezumția de nevinovăție va fi înlăturată doar atunci când agentul constatat va demonstra că proprietarul mijlocului de transport cunoaște identitatea persoanei care a comis contravenția cu ajutorul mijlocului său de transport și că anume proprietarul i-a încredințat</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Faptul încredințării mijlocului de transport unei alte persoane se va confirma prin declarația proprietarului mijlocului de transport care urmează a fi prezentată agentului constatat în termen de 60 zile.</p> <p>În acest sens proprietarul mijlocului de transport comunicând identitatea conducătorului mijlocului de transport transmis în posesie sau folosință va fi exonerat de răspundere contravențională. Totodată având la bază declarația proprietarului mijlocului de transport, agentul constatat va fi obligat să întreprindă toate acțiunile pentru stabilirea vinovăției sau nevinovăției persoanei și elucidarea tuturor circumstanțelor cazului constatat cu mijloace tehnice.</p>

	<p>mijlocul de transport.</p> <p>Prin urmare, norma de la alin.(4) art.16<sup>1</sup> din Codul contravențional trebuie să se raporteze la momentul predării/încredințării mijlocului de transport de către proprietarul acestuia unor terți, or trebuie să se demonstreze că anume la acest moment mijlocul de transport nu se afla în posesia altei persoane decât proprietarul și că anume la acest moment proprietarul nu a fost depozitat de acesta în mod ilicit.</p>	<p>În momentul în care proprietarul numește persoana căreia i-a încredințat autovehiculul, iar acesta din urmă comunică că a fost depozitat ilicit de autovehicul, agentul statului va fi obligat să întreprindă toate măsurile necesare pentru a stabili identitatea persoanei care se afla la volan în momentul comiterii contravenției.</p> <p>Este în sarcina organelor statului de a stabili elementele componenței de contravenție ca ulterior să fie întocmit procesul verbal cu privire la contravenție.</p>
	<p>La completarea art.231 Cod contravențional cu alin.(5) se va ține cont că acest articol conține deja un alineat (5) cu următorul cuprins: „(5) Conducerea vehiculului fără deținerea certificatului de înmatriculare sau a dovezii înlocuitoare a acestuia ori fără deținerea poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă se sancționează cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale.”. Prin urmare, propunem modificarea alin.(5) conform proiectului.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>La art.234 nu este clar de ce s-a decis să se excludă răspunderea persoanei fizice care refuză să comunice identitatea persoanei căreia i-a predat mijlocul de transport cu care a fost comisă o contravenție, or la alin.(2) art.443<sup>1</sup> din proiect, se specifică atât persona juridică, cât și persoana fizică proprietar sau posesor al mijlocului de transport. Propunem completarea textului art.234 și nu substituirea celui existent.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Modificarea menționată este propusă în scopul asigurării tragerii la răspundere contravențională a proprietarului mijlocului de transport (persoană juridică/autoritate publică) în cazul în care aceștia refuză să comunice identitatea persoanei căreia i-a încredințat conducerea vehiculului.</p> <p>În eventualitatea în care persoana fizică proprietar al mijlocului de transport refuză sau nu comunică în termen de 60 zile identitatea persoanei căreia i-a transmis mijlocul de transport, acesta va fi atras la răspundere. Din acest motiv, pentru evitarea dublei sancționări, s-a propus</p>



		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.
	La art.339 <sup>1</sup> contravenția nu ține cont de faptul că persoana nu este obligată să dețină asupra sa actele de identitate, prin urmare față de aceasta nu poate fi aplicată sancțiunea prevăzută la acest articol pentru neprezentarea actelor pe care nici nu este obligată să le dețină asupra sa.	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte în art.8 stabilește că titularul de acte este obligat să prezinte persoanelor oficiale din autoritățile competente, la cerere, actul de identitate, iar în art.9 alin.(1) lit.g) prevede răspunderea pentru neprezentarea actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente, însă nu este reglementat mecanismul răspunderii și inclusiv sancțiunile.</p> <p>Din aceste considerente s-a propus amendarea Codului contravențional cu prevederi care să conțină sancțiuni cu privire la prezentarea actelor de identitate la cererea unui agent constator.</p>
	La alin.(2) art.339 <sup>1</sup> propunem completarea după textul „Necomunicarea,” cu cuvintele „cu bună-știință timp de 15 zile”, or pierderea sau furtul sau chiar deteriorarea pot rămâne necunoscute chiar titularului acestor acte.	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	Se consideră nejustificată transmiterea competenței în privința constatării și examinării contravenției de la alin.(2) art.238 Cod contravențional către autoritățile administrației publice locale, or acestea nu dispun de capacitatea necesară pentru a asigura aplicarea acestor norme și aceasta ar presupune, conform principiului autonomiei financiare, alocarea de resurse financiare suplimentare pentru exercitarea acestor competențe.	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Cancelariei de Stat nr.12-99-1357 din 09 februarie 2022.</p>

	<p>Mai mult, există riscul ca norma dată să devină una inaplicabilă și astfel să fie periclitată securitatea traficului rutier, or autoritățile administrației publice locale nu patrulează pe străzile din localitate și drumurile naționale pentru a constata staționarea sau parcarea în locuri interzise.</p>	
	<p>Cu privire la Legea nr.131/2007, completarea art.41 va specifica că este vorba anume despre alineatul (1), (2) sau (3), or în fiecare dintre acestea putem regăsi litera a) și nu este clar în care anume alineat se va completa cu litera a<sup>1</sup>). Totodată, considerăm că există riscul declarării neconstituționale a normei care justifică refuzul efectuării inspecției tehnice periodice, înmatriculării sau reînmatriculării doar cu condiția că nu există procese contravenționale nefinisate. Instituirea unei pedepse administrative pentru o faptă pe care persona nu a săvârșit-o nu reprezintă altceva decât un tratament nejustificat pentru o societate democratică și încălcare a dreptului la proprietate privată, prin împiedicarea nejustificată a folosirii proprietății — mijlocul de transport.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat. A fost completat cu litera „a<sup>1</sup>)” articolul 46 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier. Conținutul normei propuse nu va aduce atingere dreptului la proprietate privată, or scopul acesteia este de a 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. Prin aceasta nu se împiedică folosirea mijlocului de transport, ci se tinde spre responsabilizarea proprietarilor mijlocului de transport care sunt supuși răspunderii contravenționale în urma desfășurării unui proces contravențional. Mai mult ca atât, potrivit articolului 1 din Protocolul adițional la Convenția pentru apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților fundamentale, orice persoană fizică sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decât pentru cauză de utilitate publică și în condițiile prevăzute de lege și de principiile generale ale dreptului internațional. Dispozițiile precedente nu aduc atingere dreptului statelor de a adopta legile pe care le</p>

		consideră necesare reglementării folosirii bunurilor conform interesului general sau pentru a asigura plata impozitelor ori a altor contribuții, sau a amenzilor.
	<p>La art.V din proiect, reiterăm cele expuse mai sus în privința alin.(2) art.339<sup>1</sup> , și anume că pierderea, furtul sau chiar deteriorarea actelor de identitate pot rămâne necunoscute chiar titularului acestor acte, de aceea termenul instituit prin lege pentru comunicarea acestor fapte trebuie să curgă doar de la momentul în care titularul actelor de identitate respective a cunoscut sau trebuia să cunoască despre pierderea, furtul sau deteriorarea lor, iar termenul oferit nu trebuie să fie de 3 zile lucrătoare, după cum este menționat în nota informativă, sau 5 zile lucrătoare, după cum este menționat în proiect, ci unul de cel puțin 15 zile, astfel încât să permită titularilor să comunice informația dată în orice circumstanțe care pot întârzia acest fapt, fie să se stipuleze că acest termen nu curge în condițiile în care titularul este în imposibilitate, din motive obiective, să transmită informația despre furt, pierdere, deteriorare.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>La Articolul III, pct.3, (art. 41 din Legea nr.131/2007) considerăm necesară înserarea normei literei a<sup>1</sup>) la un alt articol ce se referă la condițiile de admitere la inspecția tehnică periodică a unității de transport, or, nu este clar de ce aceasta se regăsește la art.41, care reglementează condițiile de autorizare a activității inspecției tehnice periodice. Tot în acest sens, art.41 are patru alineate, la fel nu este specificat la care din alineate este înglobată litera a<sup>1</sup>). Într-un alt context, din conținutul normei reiese că se va admite efectuarea inspecției tehnice, înmatriculare, reînmatriculare</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>doar în cazul lipsei proceselor contravenționale pornite și nefinalizate în privința unității de transport, or, procesul contravențional se inițiază în privința persoanei. Astfel, este imperioasă revizuirea normei și oferirea unei clarități.</p> <p>De asemenea, susținem ideea neadmiterii la acțiunile enumerate mai sus, doar în cazul existenței unor acte contravenționale/judecătorești definitive, iar simpla existență a inițierii unui proces contravențional care poate fi constatat ulterior ca fiind neîntemeiat nu poate servi ca temei de neadmitere la inspecția tehnică, înmatriculare sau reînmatricularea unității de transport, limitându-se astfel dreptul la libertatea de circulație și dreptul la proprietate.</p>	
<p><b>Congresul Autorităților Locale din Moldova</b></p>	<p>Până la moment nu a prezentat avizul pe marginea proiectului actului normativ.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> În conformitate cu prevederile pct.192 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, în cazul neprezentării avizului/expertizei sau în cazul neprezentării acestuia/acesteia în termenul stabilit, proiectul se consideră avizat/expertizat.</p>
<p><b>Serviciul de Informații și Securitate</b></p> <p>(Aviz nr.18/187 din 09.02.2022)</p>	<p>La Articolul III, pct.3, (art.41 din Legea nr.131/2007) considerăm necesară înserarea normei literei a<sup>1</sup>) la un alt articol ce se referă la condițiile de admitere la inspecția tehnică periodică a unității de transport, or, nu este clar de ce aceasta se regăsește la art.41, care reglementează condițiile de autorizare a activității inspecției tehnice periodice.</p> <p>Tot în acest sens, art.41 are patru alineate, la fel nu este specificat la care din alineate este înglobată litera a<sup>1</sup>).</p> <p>Într-un alt context, din conținutul normei reiese că se va admite efectuarea inspecției tehnice, înmatriculare,</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b> Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Uniunii Avocaților din RM nr. UA/96/2022 din 08 februarie 2022.</p>

	<p>reînmatriculare doar în cazul lipsei proceselor contravenționale pornite și nefinalizate în privința unității de transport, or, procesul contravențional se inițiază în privința persoanei. Astfel, este imperioasă revizuirea normei și oferirea unei clarități. De asemenea, susținem ideea neadmiterii la acțiunile enumerate mai sus, doar în cazul existenței unor acte contravenționale/judecătorești definitive, iar simpla existență a inițierii unui proces contravențional care poate fi constatat ulterior ca fiind neîntemeiat nu poate servi ca temei de neadmitere la inspecția tehnică, înmatriculare sau reînmatricularea unității de transport, limitându-se astfel dreptul la libertatea de circulație și dreptul la proprietate.</p>	
<p><b>Procuratura Generală</b></p> <p>(Aviz nr. 8/4-Id/22-35 din 08.02.2022)</p>	<p>La articolul II-Codul contravențional al RM nr.218/2008 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova 2017 nr.78-84, art.100):</p> <p>La pct.1 nu susținem modificările în varianta propusă în proiect din următoarele motive: Articolul 8 din Codul contravențional reglementează principiul caracterului persoanelor al răspunderii contravenționale potrivit căruia persoana este supusă răspunderii contravenționale numai pentru fapte săvârșite cu vinovăție. În același timp alineatul (1) al art.8 vine cu precizarea formelor de vinovăție, conform căruia este supusă răspunderii contravenționale numai persoana care a săvârșit cu intenție sau din imprudență o faptă prevăzută de legea contravențională.</p> <p>Prin urmare, nu poate exista răspunderea contravențională pentru fapta altuia, drept consecință nici sancțiunea, indiferent de natura ei, nu poate fi executată de o altă persoană decât cel vinovat de săvârșirea</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Articolul supus modificării nu contravine principiului caracterului persoanelor al răspunderii contravenționale or, răspunderea conform art.16<sup>1</sup> va surveni doar atunci când proprietarul mijlocului de transport nu va comunica în termenul convenit de 60 zile identitatea persoanei care a condus autovehiculul în momentul săvârșirii contravenției.</p> <p>Noile prevederi propuse prin prezentul proiect de lege nu reprezintă o noutate la nivelul statelor Uniunii Europene, or prevederi similare se regăsesc și în Codul Rutier Francez la art. 121<sup>1</sup>-121<sup>3</sup>, Codul Rutier Italian la art.196 și cel Olandez la art.5 și 8.</p> <p>Amendamentul propus nu conține prevederi privind sancționarea proprietarului mijlocului de transport pentru contravenția comisă, se reiterează, acesta va fi</p>

	<p>contravenției.</p> <p>Totodată, modificările legislative propuse în proiect pot genera aplicarea sancțiunii contravenționale abuziv proprietarilor mijloacelor de transport, iar întreg procesul contravențional s-ar rezuma la faptele constatate cu mijloacele tehnice și o scrisoare recomandată în adresa proprietarului automobilului (având în vedere dispoziția art.443<sup>1</sup> Codul contravențional, propusă la Articolul II. Pct.14 din proiect), iar după 60 zile de la expedierea scrisorii dacă proprietarul nu va comunica identitatea conducătorului vehiculului va fi tras la răspundere contravențională.</p> <p>În context, urmează a fi luat în considerare că proprietarul automobilului din anumite motive întemeiate poate să nu recepționeze acea scrisoare recomandată (se află peste hotarele Republicii Moldova, în spital, și-a schimbat adresa de domiciliu...ș.a) și nici să nu cunoască despre procesul contravențional intentat precum și sancțiunea stabilită.</p> <p>Totodată, nu este clar cum se va proceda în cazul în care vehiculul este proprietate a două sau mai multor persoane sau proprietari sunt persoanele ce nu au împlinit vârsta de 16 ani.</p> <p>Este de menționat că, procedeele probatorii în procesul contravențional sunt similare cu cele din procesul penal motiv din care considerăm că, agentul constatatator dispune de instrumentele necesare pentru a identifica făptuitorul, fără a recurge la modificări legislative, care aduc atingere drepturilor fundamentale și principiile generale ale dreptului.</p> <p>Or, potrivit practicii CEDO în cauzele referitoare la contravenții sunt aplicate prevederile art.6 din CEDO cu toate garanțiile</p>	<p>sancționat pentru necomunicarea în termen a identității conducătorului vehiculului care a săvârșit fapta contravențională.</p> <p>Prin eschivarea de a răspunde la solicitările Poliției cu referire la comunicarea identității proprietarilor mijloacelor de transport care au comis anumite contravenții în domeniul circulației rutiere precum și ignorarea acestora se atentează la securitatea raporturilor juridice, or asemenea solicitări se efectuează în scopul identificării și pedepsirii persoanei care se face vinovată de încălcarea legii.</p>
--	---	---

	<p>conferite de acesta, contravenientul beneficiind de prezumția de nevinovăție (cauza Anghel vs România) sarcina probei revenind agentului constator, cu respectarea. În acest mod a principiului egalității armelor.</p>	
	<p>La pct.2 din proiect nu susținem modificarea propusă la art.32 alin.(2) din Codul contravențional deoarece „privarea de dreptul special de a conduce” și „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce” sunt sancțiuni identice după efectul său. Or, prin introducerea unei noi sancțiuni care de fapt dublează sancțiunea deja existentă, se urmărește transferul camuflat de competență materială de la instanțele de judecată către organele de poliție, care nu va fi benefic sub aspectul asigurării persoanelor dreptului la un proces echitabil, garantat de art. 6 CEDO.</p> <p>Mai mult, este de menționat că modificarea propusă contravine și dispozițiilor art.395 alin.(1) lit.c) și d) Cod Contravențional potrivit cărora, cauzele contravenționale în care se propun sancțiuni cu privarea de dreptul special precum și în care agentul constator propune aplicarea măsurii de siguranță suspendarea dreptului de a conduce vehicule se judecă de către instanța de judecată”.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport va fi aplicabilă doar pentru anumite categorii de contravenții pentru care nu se aplică privarea de dreptul special de a conduce vehicule, spre exemplu contravenția prevăzută de art.238 sau 240 Cod contravențional.</p> <p>În atare circumstanțe, după cum s-a specificat și în Nota informativă a proiectului mecanismul de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport propus ca sancțiune complementară constă în interzicerea temporară persoanei fizice de a conduce mijloace de transport, inclusiv prin ridicarea permisului de conducere.</p> <p>Această modificare are drept scop înlăturarea sursei de pericol sporit care prin efectul lor atentează nu doar la siguranța traficului rutier, dar și asupra altor drepturi fundamentale ale persoanei.</p>
	<p>La pct.3 redacția propusă a art.36 din Codul contravențional contravine art.395 alin.(1) lit.c) din același Cod (competența instanței de judecată). Ingerința în sfera drepturilor și libertăților fundamentale în cazul privării de drepturi speciale este considerabilă și nu poate fi lăsată pe seama poliției, ci urmează a fi aplicată în rezultatul parcurgerii procedurilor judiciare de către un magistrat independent.</p> <p>Argumentele expuse de</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>După cum s-a menționat și anterior, „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce”, în context, se aplică în calitate de sancțiune complementară și are drept scop înlăturarea imediată și nestingherită din trafic a șoferului care încalcă regulamentul circulației rutiere și pune în pericol siguranța celorlalți participanți la trafic.</p> <p>Deci, suspendarea</p>

	<p>autori, precum că numărul de hotărâri judecătorești prin care demersurile agenților constatatori sunt admise este disproporțional de mic față de numărul de demersuri înaintate, sunt în defavoarea propunerilor înaintate, deoarece pot indica netemeinicia demersurilor agenților constatatori. Transferul de competență materială poate genera abuzuri și riscuri sporite de comportament corupțional.</p>	<p>exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport va influența gradul de responsabilizare a conducătorului auto, constituind în aceeași măsură o metodă de prevenire a comiterii contravențiilor, or cunoașterea faptului că pe perioada suspendării vei fi lipsit de dreptul de a conduce mijlocul de transport va avea și efectele scontate, reieșind din conjunctura socială.</p>
	<p>La pct.5 din proiect cu referire la art.230 alin.(4) din Codul contravențional propunem textul „la căderea întinericului” a-l substitui cu textul „pe timp de noapte”, or, Regulamentul circulației rutiere aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009 la pct.34. subpunctul 1) reglementează regulile de folosire a dispozitivelor de iluminat „pe timp de noapte” și „în condițiile de vizibilitate redusă” și nu operează cu termenele „la căderea întinericului”. Astfel, pentru evitarea interpretării eronate a prevederilor din proiect, recomandăm reformularea acestora în coraborare cu prevederile Regulamentului circulației rutiere.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>La pct.6 comunicăm că, articolul 231 nu poate fi completat cu alineatul (5), or, articolul 231 la moment cuprinde alineatul (5) care reglementează conducerea vehiculului fără deținerea certificatului de înmatriculare sau a dovezii înlocuitoare a acestuia ori fără deținerea poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă. Prin urmare, propunem a substitui „alineatul (5)” cu „alineatul (6)”. Totodată, considerăm că urmează a fi revăzute sancțiunile reglementate în alineatele (1) și (2) al art.231 Cod contravențional față de sancțiunile propuse în proiect</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>



	<p>pentru alineatele (4) și (5) al aceluși articol, care nu păstrează un raport rezonabil de proporționalitate având în vedere gradul de pericol social și valorile sociale la care se atentează.</p> <p>Astfel, pentru fapta conducerii vehiculului fără deținerea dreptului de a conduce vehicule persoana poate fi sancționată cu amendă de la 30 la 60 unități convenționale (art.231 alineatul(2) Cod contravențional), iar pentru conducerea vehiculului de către o persoană privată de dreptul de a conduce mijloace de transport persoana poate fi sancționată cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile (art.231 alineatul (4) Cod contravențional).</p>	
	<p>La pct.11 urmează a fi revizuită formularea propusă pentru alineatul (1) al art.339<sup>1</sup> „titularul actului de identitate în a cărei privință a fost pornit procesul contravențional sau penal”, deoarece nu în toate cazurile procesul penal sau contravențional se pornește în privința persoanei. Or, în cazul procesului penal, sintagma „în privință” ar putea fi utilizată doar după atribuirea statutului de bănuț sau, după caz, indicarea mențiunea expresă a persoanei respective în ordonanța de începere a urmăririi penale.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Norma dată se referă la situațiile în care unei persoane în privința căreia a fost pornit un proces contravențional sau penal i se solicită prezentarea actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente. În situația dată ne referim la cazurile când se solicită actele de identitate a unei persoane în alte circumstanțe decât cele din instituțiile autorităților competente, spre exemplu a unui inspectorat de poliție unde persoana are obligația de a se prezenta cu un act de identitate.</p> <p>Formularea „titularului actului de identitate în a cărei privință a fost pornit un proces contravențional sau penal” se atribuie circumstanțelor în care o cauză este începută „în personam,, nu și „în rem” or, pornirea unui proces penal „în personam” constituie</p>

		conferirea unei calități procesuale a persoanei care îl obligă la diverse acțiuni, una din ele fiind prezentarea actelor de identitate la cererea unei persoane oficiale, competente.
	La pct.14 nu susținem modificarea propusă la art.443 <sup>1</sup> din Codul contravențional pertinente fiind argumentele expuse la pct.1.1 dn prezentul aviz.	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Modificarea propusă la art. 443<sup>1</sup> Cod contravențional s-a efectuat în sensul raționamentului mecanismului instituit la art.16<sup>1</sup> 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 prevăzute la art.236, 238 și 240 alin.(2) din Codul contravențional nr.218/2008 care sunt 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.</p> <p>La acest compartiment, se remarcă că mecanismul de examinare și constatare prin intermediul mijloacelor tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic ce funcționează în regim automatizat pe parcursul anilor s-a dovedit a fi vag și pe alocuri neaplicabil. Intenția autorilor proiectului este de a oferi o claritate în partea ce se referă la aplicativitatea acestui mecanism, prin modificarea legislației datorate conjuncturilor sociale existente.</p>
	La Articolul III-Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier. La pct.2 nu susținem modificările propuse cu referire la completarea cu art.21 <sup>1</sup> având în vedere argumentările expuse la pct.1.3 din prezentul aviz.	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Amendarea cu articolul 21<sup>2</sup> constă în stabilirea procedurii de repunere în drepturi a conducătorului auto, în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport. Precum</p>

		și, se instituie contravenția privind pedepsirea persoanei pentru neprezentarea titularului permisului de conducere, în mod nejustificat, în termenul prevăzut la subdiviziunea de Poliție pentru predarea permisului de conducere și neprezentarea certificatului de absolvire a unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră.
	<p>La pct.3 modificările la art.41 lit.a<sup>1)</sup> din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier nu pot fi acceptate, deoarece nu în toate cazurile procesele contravenționale sunt nefinalizate, sau nu este identificat făptuitorul, din motive imputabile proprietarului unității de transport. Astfel, în cazul unor astfel de modificări, persoanele ar putea să fie private de facto de dreptul de a utiliza mijlocul de transport în lipsa culpei, ceea ce contravine art.1 din Protocolul 1 CEDO.</p> <p>De ordin general, potrivit tehnicii legislative în cazul modificării mai multor acte normative, modificările se expun în ordinea cronologică a datei adoptării/aprobării actelor normative modificate.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
<p><b>Ministerul Justiției</b>  (Aviz nr. 04/1528 din 16.02.2022)</p>	<p><b>La Art. I:</b> La pct. 2, sugerăm revizuirea normei propuse, textele normative se expun într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc. Obligarea posesorului mijlocului de transport de a cunoaște faptul privării de dreptul de a conduce mijloace de transport sau suspendării sau anulării acestui drept a persoanei căreia îi predă conducerea vehiculului, reprezintă o soluție exagerată. Or, dacă la starea de ebrietate subiectul poate să cunoască că persoana se află în stare de ebrietate, în cazul lipsei dreptului de a conduce sau existența unei hotărâri</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Aprobarea amendamentului propus va asigura tragerea la răspundere penală a persoanelor care predau cu bună știință conducerea mijlocului de transport pe care îl posedă către o persoană care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau căreia exercitarea acestui drept i-a fost suspendat sau anulat, dacă această acțiune a provocat vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății sau decesul unei persoane.  Totodată, această</p>

	<p>judecătorești de anulare a acestui drept subiectul nu poate cunoaște cu certitudine acest fapt. Responsabilizarea posesorului mijlocului de transport în așa fel ar duce la absurditate, iar exercitarea prerogativelor dreptului de proprietate asupra bunului său ar fi împovărată. În acest context, se va revizui și amendamentul propus la art. 231 alin.(4) din Codul contravențional.</p>	<p>completare a Codului penal nr.985/2002 va avea, în primul rând, sarcina de a preveni săvârșirea de noi infracțiuni în domeniul circulației rutiere.</p> <p>După cum s-a menționat și supra, acest articol va fi incident doar cazurilor în care transmiterea autovehiculului unui posesor care este privat de dreptul de a conduce se va face cu „bună știință”, or se va prezuma că proprietarul autovehiculului cunoștea că posesorul este privat de dreptul de a conduce, până la proba contrarie, demonstrată prin probe pertinente, concludente și veritabile.</p>
	<p>Totodată, la Art. I, propunem includerea următoarei modificării la art. 65<sup>1</sup>:</p> <p>„1. Articolul 65<sup>1</sup> se completează cu alin.(4) cu următorul cuprins:</p> <p>(4) La aplicarea pedepsei privative de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept în calitate de pedeapsă complementară la amendă sau muncă neremunerată în folosul comunității, termenul ei se calculează de la data rămânerii definitive a hotărârii, iar la aplicarea ei în calitate de pedeapsă complementară la închisoare, termenul ei se calculează din momentul executării pedepsei principale.”.</p> <p>Propunerea are drept scop eliminarea lacunei admise prin Legea nr.138/2018 cu privire la modificarea unor acte normative, or, în lipsa unei prevederi exprese privind calcularea începutului termenului de executare a pedepsei complementare privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport sau anularea acestui drept (similar art.65 din <i>Codul penal</i>), termenul începe să curgă odată cu pedeapsa principală sub formă de închisoare, nefiind atins scopul pedepsei penale și eficiența pedepsei complementare, or,</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	persoana privată de libertate oricum nu are posibilitatea să conducă mijloace de transport.	
	<p><b>La Art. II:</b></p> <p>La pct.1 atenționăm că potrivit art.5 alin.(4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, normele juridice derogatorii sunt diferite în raport cu reglementarea-cadru în materie și sunt aplicabile unei situații determinate. Astfel, art. 16 din Codul contravențional identifică situațiile în care persoana fizică, care a săvârșit o contravenție poate fi atrasă la răspunderea contravențională, iar amendamentul propus la art.16<sup>1</sup> reglementează ca subiect a răspunderii persoana fizică sau juridică, proprietar al mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția. În acest sens, remarcăm că cuvintele „prin derogare” necesită a fi revizuite deoarece nu corespund intenției autorilor.</p> <p>De asemenea, cu referire la art.16<sup>1</sup> alin.(2) considerăm necesar a menționa că neaplicarea punctelor de penalizare pentru proprietarul mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția trebuie să fie însoțită de o garanție suplimentară și anume neînscierea în cazierul contravențional a informațiilor privitor la contravențiile constatate în modul propus de noul articol.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat.</p> <p>Suplimentar, se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Procuraturii Generale nr.8/4-1d/22-35 din 08 februarie 2022.</p>
	Înscrierile în cazierul contravențional pentru contravențiile în domeniul circulației rutiere se fac în conformitate cu prevederile Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare (în continuare - Regulament) aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.493/2009. Potrivit pct.2 din Regulament cazierul contravențional cazier din	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

domeniul circulației rutiere reprezintă informația deținută de organele poliției despre cazurile de tragere la răspundere contravențională a persoanei, inclusiv punctele de penalizare aplicate, în privința cărora n-a expirat termenul de prescripție prevăzut de lege.

Având în vedere faptul că, răspunderea contravențională care urmează să intervină pentru proprietarul mijlocului de transport în cazul în care nu comunică identitatea conducătorului mijlocului de transport la momentul săvârșirii contravenției nu reprezintă o răspundere contravențională clasică, se impune necesitatea asigurării legale a unor garanții juridice suplimentare pentru a nu prejudicia esența principiului prezumției de nevinovăție și a principiului caracterului personal al răspunderii contravenționale.

Așa cum se arată în Decizia de inadmisibilitate a Curții europene pentru drepturile omului în cauza Flak c. Olandei „În utilizarea unor prezumții în dreptul penal, statele contractante trebuie să realizeze un echilibru între importanța a ceea ce este în joc și drepturile apărării; cu alte cuvinte, mijloacele utilizate trebuie să fie rezonabil proporționale cu scopul legitim urmărit (a se vedea Västberga Taxi Aktiebolag și Vulic împotriva Suediei, nr.36985/97, § 113, 23 iulie 2002).”.

De asemenea, înscrisurile în cazierul contravențional impun survenirea anumitor efecte juridice pentru contravenient. Cu titlu de exemplu, potrivit pct. 17 a Regulamentului cu privire la transportarea elevilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.903/2014 „La transportarea elevilor pot fi admiși doar șoferii care au categoria „D”, o vechime în muncă nu mai mică de 5 ani și care în ultimii 3 ani nu au admis

abateri grave de la Regulamentul circulației rutiere (fapt dovedit prin cazierul contravențional) și dețin certificat de competență profesională valabil.”.

Dar, mai ales prezintă un interes deosebit prevederea de la pct.18 din Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1452/2007 potrivit căruia „Preschimbarea, documentarea cu permis de conducere în cazul expirării termenului de valabilitate a permisului anterior și restabilirea permisului de conducere emis de subdiviziunea competentă din Republica Moldova se efectuează fără susținerea examenului, iar solicitantul, suplimentar prevederilor pct.17, lit.a), b), d), e), f) și h) va mai depune, după caz: a) cazierul contravențional de la autoritățile polițienești competente privind lipsa restricțiilor asupra dreptului de a conduce vehicule, în cazul în care în cadrul procedurii de documentare cu permis de conducere, la verificarea automatizată a solicitantului prin intermediul evidențelor respective ale Ministerului Afacerilor Interne, se indică asupra prezentării obligatorii a acestui document;”.

De asemenea, trebuie să menționăm și faptul că potrivit art. 121<sup>3</sup> din Codul rutier francez, răspunderea contravențională a proprietarului mijlocului de transport cu care a fost săvârșită contravenția nu atrage înscrierile în cazierul judiciar și nu poate fi luată în considerare pentru recidivă.

În contextul celor relatate supra considerăm că reieșind din necesitatea respectării esenței principiului prezumției de

	<p>nevinovăție și principiul răspunderii personale, limitările prevăzute de lege pentru obținerea unor drepturi în cazul unui cazier contravențional în care sunt înscrise încălcări în domeniul circulației rutiere, se impune necesitatea completării art.16<sup>1</sup> alin.(2) în redacția propusă de proiect cu mențiunea conform căreia pentru contravențiile constatate în acest mod nu se fac înscrideri în cazierul contravențional.</p>	
	<p>La pct.6 în partea ce privește propunerea de completare a art.231 cu alin.(5) din <i>Codul contravențional</i>, se va lua în considerare proiectul promovat de Ministerul Justiției (numărul unic: 263/MJ/2020) în care se regăsește o propunere similară și care este înregistrat la Parlament cu nr.15. În același timp, în redacția actuală a <i>Codului contravențional</i> art.231 alin.(5) se referă la sancționarea conducătorului de vehicul pentru conducerea vehiculului fără deținerea certificatului de înmatriculare sau a dovezii înlocuitoare a acestuia ori fără deținerea poliței de asigurare obligatorie de răspundere civilă. În același timp, pentru a corobora modificările propuse în <i>Codul contravențional</i> cu cele propuse la <i>Codul penal</i>, în partea sancționării persoanei pentru conducerea sau predarea mijlocului de transport unei persoane care este privată de dreptul de a conduce sau dreptul acesteia a fost anulat, modificările propuse la <i>Codul contravențional</i> se vor completa cu textul „dacă fapta nu constituie o infracțiune”.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>La pct.10 în ceea ce privește art.240 alin.(4) din <i>Codul contravențional</i>, apreciem că fapta propusă de autorul proiectului nu prezintă gradul prejudiciabil necesar pentru a fi calificată drept contravenție. Totodată, incriminarea acesteia va stabili o sarcină disproporționată pentru agentul constator, atât din</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>



	<p>perspectiva probatoriului și a suficienței acestuia, cât și propriu-zis, din punct de vedere al constatării faptei ilicite. Considerăm, în acest sens, că intervenția legislativă respectivă nu este oportună și urmează a fi exclusă din proiect.</p>	
	<p>Cu referire la completarea Codului contravențional cu o nouă componentă de contravenție art.339<sup>1</sup> în coroborare cu modificările propuse la Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte constatăm că din nota informativă care însoțește proiectul nu pot fi desprinse motivele (care este valoarea socială care se încalcă) care au determinat instituirea răspunderii pentru necomunicarea pierderii, furtului, deteriorării sau găsirii actului de identitate. Din nota informativă nu pot fi desprinse condițiile instituirii unei asemenea sancțiuni și ce a determinat autorul să purceadă la reglementarea unei noi contravenții, or relatarea faptului că nerespectarea prevederilor Legii nr.273/1994 atrage răspunderea juridică nu este judicioasă.</p> <p>Considerăm că modificarea de la art.8 lit.c) din Legea nr.273/1994 prin substituirea cuvintelor „fără întârziere” cu textul „5 zile lucrătoare” nu va avea efectul scontat de oferire a unui plus de claritate legii. În acest sens, nu este clar din ce moment încep a curge 5 zile lucrătoare pentru comunicarea pierderii, furtului, deteriorării sau găsirii actului de identitate. În contextul în care norma de bază care se pretinde a fi încălcată nu întrunește criteriul de claritate și calitate a legii, nu pot fi impuse persoanei exigențele unei răspunderi contravenționale în acest sens. Prin urmare considerăm că autorul proiectului urmează să excludă prevederile</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>referitoare la completarea Codului contravențional cu art.339<sup>1</sup> alin.(2).</p> <p>La pct.13 se propune atribuirea de competență de constatare și examinare a contravențiilor de la art.238 alin. (2) din Codul contravențional, organelor specializate ale administrației publice locale.</p> <p>În prezent, conform art.400 alin.(1) din Codul contravențional, competența de constatare și examinare a contravențiilor respective aparține Ministerului Afacerilor Interne.</p> <p>Astfel, remarcăm că prin acest proiect, se crează un conflict de competență dintre doi agenți constataitori: Ministerul Afacerilor Interne și organele specializate ale administrației publice locale.</p> <p>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, judecată și pedepsit de mai multe ori pentru aceeași faptă (non bis in idem).</p> <p>Principiul non bis in idem este garantat prin ansamblul prevederilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.</p> <p>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 aceleiași stat pentru săvârșirea infracțiunii pentru care a fost deja</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Se reiterează argumentele autorului proiectului invocate la avizul Cancelariei de Stat a nr.12-99-1357 din 09 februarie 2022.</p>
--	--	---

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

	<p>incontestabil al oricărui sistem de drept (Hotărârea Curții Constituționale nr. 26 din 23 noiembrie 2010, §3).</p> <p>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.</p> <p>Astfel, se propune 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.</p>	
	<p>Referitor modificării de la art. 443<sup>1</sup> din Codul contravențional, la alineatul (2) cuvintele „După expedierea” urmează a fi substituite cu cuvintele „După recepționarea”. Referitor la comunicarea de către proprietarul mijlocului de transport de a comunica data, ora și locul transmiterii mijlocului de transport unei terțe persoane considerăm că informațiile solicitate uneori nu pot fi cunoscute cu exactitate de către persoană (spre exemplu ora transmiterii). Prin urmare, considerând faptul că constatarea contravențiilor prin intermediul mijloacelor tehnice face posibilă constatarea cu exactitate a orei comiterii contravenției, iar coroborarea cu data și ora transmiterii de către proprietar a mijlocului de transport poate reprezenta o dovadă în plus a faptului că proprietarul nu conducea mijlocul de transport, totuși persoana poate, în cazul în care nu cunoaște cu exactitate ora transmiterii să nu o comunice. În final necomunicarea unor date care nu sunt esențiale pentru identificarea persoanei care a comis contravenția nu ar trebui să implice pe cale de consecință</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>survenirea răspunderii contravenționale a proprietarului mijlocului de transport, doar pentru faptul că nu a comunicat toate datele în declarație.</p>	
	<p><b>La Art.III:</b>          La art.21<sup>2</sup> alin.(2) nu este clară necesitatea prezentării certificatului de absolvire a cursului de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră, or, nu este cazul redobândirii dreptului de a conduce mijloace de transport anulat. Prevederea de la alin.(2) nu aduce claritate în măsura stabilirii dacă persoana va mai urma un nou curs de instruire auto sau va prezenta rezultatul unui test de examinare (susținut la momentul obținerii permisului de conducere sau ulterior suspendării dreptului de a conduce).</p> <p>La amendamentul propus la art.41 din Legea nr.131/2007 cu privire la siguranța traficului rutier prin care se instituie cazierul contravențional al mijlocului de transport, considerăm că noua condiție impusă titularilor autorizației de inspecție tehnică de a efectua inspecția tehnică periodică nu se încadrează în mod organic la art. 41. Prin urmare, noua formulare urmează a fi înscrisă în componența art. 46 din aceeași lege, fiind mai mult catalogată ca o obligație, decât ca o condiție de conformitate a titularilor autorizației de inspecție tehnică de a efectua inspecția tehnică periodică. În altă ordine de idei, nu este clar dacă stațiile de inspecție tehnică vor avea acces la informațiile înscrise în cazierul contravențional sau prezentarea informației date 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. Prin urmare aceste aspecte urmează a fi clarificate în nota informativă.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b>          Amendamentul propus la articolul 21<sup>2</sup> prevede repunerea în drepturi în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport.</p> <p>Reieșind din faptul că suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport se aplică ca sancțiune complementară pentru încălcarea unor reguli de circulație rutieră stabilite de Regulamentul circulației rutiere, existând premisa ca conducătorii auto să admită asemenea încălcări ca efect al necunoașterii regulilor de circulație rutieră. Încălcările date generează sursa de pericol pentru siguranța traficului rutier și a celorlalți participanți în trafic.</p> <p>Raționamentul normei prevăzute de art.21<sup>2</sup> alin.(2) este de a exclude admiterea ulterioară în trafic a unor asemenea participanți în privința cărora a fost aplicată sancțiunea complementară de suspendare a dreptului special de a conduce mijloace de transport și reeducarea acestora prin frecventarea unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră.</p> <p>Această măsură intervine în calitate de mecanism eficace care va descuraja conducătorii auto să admită încălcări ale regulilor de circulație rutieră.</p> <p>Suplimentar, proiectul actului normativ a fost modificat și nota informativă completată.</p>

	<p>Mai mult, subiecții contravențiilor sunt doar persoanele fizice și persoanele juridice. Astfel, este conceptual greșit a indica că procesele contravenționale sunt pornite în privința unității de transport.</p>	
	<p><b>La Art.IV</b> remarcăm că, excluderea cuvintelor „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei” din noțiunea „testare alcoolscoptică” prevăzută 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 nu va însemna 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. Astfel, pentru a exclude interpretări neuniforme a prevederilor Legii nr.713/2001, propunem excluderea amendamentului dat din proiect.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Amendamentul propus s-a revizuit prin prisma 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, aprobat în scopul realizării prevederilor alin.(2<sup>6</sup>) art.17 din <u>Legea nr.713/2001</u> privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope.</p> <p>La fel, în susținerea argumentelor invocate supra se menționează că excluderea sintagmei „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei” nu modifică raționamentul noțiunii de „testare alcoolscoptică” or, aceasta se efectuează doar pentru stabilirea concentrației de alcool în aerul expirat de persoana testată.</p> <p>Pe de altă parte, textul „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei,” indicat în noțiunea testare alcoolscoptică de la art.1 din Legea nr.713/2001 creează confuzie și incertitudine atât în rândurile angajaților Poliției abilitați cu acest drept cât și în rândurile reprezentanților puterii judecătorești care urmează să aprecieze probele administrate în procesele penale aflate pe rolul instanțelor judecătorești care au ca obiect conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate.</p> <p>Mai mult ca atât, în majoritatea cazurilor</p>

		<p>conducătorii auto care sunt supuși testării alcoolscopice sunt de acord cu rezultatele testului însă, reieșind definiția „testare alcoolscopică” stabilită în Legea nr.713/2001 aceștia sunt obligați să meargă cu angajații Poliției la Instituția Medico-Sanitară Publică competentă pentru prelevarea probelor biologice (de sânge).</p> <p>Pe de o parte, în conformitate cu prevederile art.7 alin.(4) din Legea nr.713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope, starea de ebrietate a conducătorilor mijloacelor de transport se confirmă în urma examinării medicale pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, inclusiv testarea.</p> <p>Alineatele 7 și 8 ale aceluiași articol stabilesc expres că, pentru constatarea faptului conducerii mijlocului de transport sub influența alcoolului, colaboratorul poliției rutiere va efectua testarea alcoolscopică. În cazul în care nu este de acord cu rezultatul testării alcoolscopice, conducătorul mijlocului de transport este în drept să-i conteste și să ceară examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei.</p> <p>Din cuprinsul normelor de drept expuse supra se evidențiază cu certitudine că constatarea faptului conducerii mijlocului de transport sub influența alcoolului poate fi realizată prin testarea alcoolscopică (realizată de angajatul Poliției) sau prin în urma examinării medicale (realizată de Instituția Medico-Sanitară Publică competentă).</p> <p>Totodată, prevederile</p>
--	--	--

		<p>enunțate supra stabilesc expres că, examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei este un drept al conducătorului mijlocului de transport care poate fi realizat în momentul în care acesta nu este de acord cu rezultatele testării alcoolscoapice realizate de angajații Poliției.</p> <p>Pe de altă parte, textul „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei,” indicat în noțiunea testare alcoolscoapică de la art.1 din Legea nr.713/2001 creează confuzie și incertitudine atât în rândurile angajaților Poliției abilitați cu acest drept cât și în rândurile reprezentanților puterii judecătorești care urmează să aprecieze probele administrate în procesele penale aflate pe rolul instanțelor judecătorești care au ca obiect conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate.</p> <p>Mai mult ca atât, în majoritatea cazurilor conducătorii auto care sunt supuși testării alcoolscoapice sunt de acord cu rezultatele testului însă, reieșind definiția „testare alcoolscoapică” stabilită în Legea nr.713/2001 aceștia sunt obligați să meargă cu angajații Poliției la Instituția Medico-Sanitară Publică competentă pentru prelevarea probelor biologice (de sânge).</p> <p>Aceste practici sunt vicioase deoarece dreptul conducătorului mijlocului de transport de a contesta rezultatele testării alcoolscoapice și de a solicita examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei devine o obligație care este realizată prin constrângere.</p> <p>Pe cale de consecință, se impune necesitatea stringentă</p>
--	--	---



		<p>de aducere în concordanță a noțiunii „<i>testare alcoolică</i>” cu conceptul general al Legii nr.713/2001 care va avea ca finalitate aplicarea uniformă a actului normativ menționat.</p> <p>Respectiv, reieșind din faptul că caracterul amendamentelor propuse la Legea nr.713/2001 au drept scop eliminarea unor lacune normative se consideră judicios ca proiectul actului normativ să fie supus avizării/expertizării fără consultarea prealabilă a acestuia cu Ministerul Sănătății.</p> <p>În sensul articolului 134<sup>12</sup> din Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002, prin stare de ebrietate se înțelege starea de dereglare psihofuncțională a organismului survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare.</p> <p>Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad minim se înțelege starea persoanei care are <u>concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l</u> sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l.</p> <p>Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are <u>concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult</u> sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.</p> <p>Din cuprinsul normelor de drept enunțate supra se constată cu certitudine că starea de ebrietate alcoolică poate fi constatată atât în urma testării alcooscopice realizate de angajații Poliției care în final probează starea de ebrietate a conducătorului mijlocului de transport</p>
--	--	---

		<p>reieșind din concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat sau, după caz, în urma examinării medicale (realizată de Instituția Medico-Sanitară competentă, concluzia căreia la fel, demonstrează starea de ebrietate a conducătorului mijlocului de transport reieșind din concentrația de alcool în sânge.</p> <p>Procedurile separate de constatare a stării de ebrietate alcoolică prin testarea alcoolscoptică (având la bază rezultatele concentrației vaporilor de alcool în aerul expirat) sau al examinării medicale (având la bază rezultatele concentrației de alcool în sânge), proceduri realizate în temeiul prevederilor art.134<sup>12</sup> din Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002 și al altor acte normative au fost recunoscute în timp ca fiind legale și constituționale de către Curtea Constituțională a Republicii Moldova.</p> <p>În acest sens, relevante la caz sunt și concluziile Înaltei Curți expuse în DECIZIA DE INADMISIBILITATE a sesizării nr.228g/2019 privind excepția de neconstituționalitate a unor prevederi din articolul 134<sup>12</sup> din Codul penal și a unor prevederi din punctul 4 din Regulamentul privind modul de testare alcoolscoptică și de examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și a naturii ei, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.296 din 16 aprilie 2009. Astfel, Înalta Curte la pct.20 din Decizia menționată reiterează că, în jurisprudența sa Curtea a menționat că din interpretarea sistematică a normelor în discuție rezultă că gradul de ebrietate care angajează răspunderea contravențională</p>
--	--	--

		<p>este gradul minim al stării de ebrietate stabilit în Codul penal (<i>i.e</i> concentrația de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l) (DCC nr.45 din 22 mai 2018, § 18).</p> <p>În atare circumstanțe se comunică că modificările propuse de Ministerul Afacerilor Interne la Legea nr.713/2001, în primul rând au drept scop aducerea în concordanță a noțiunii „<i>testare alcoolscoptică</i>” din Legea menționată cu rigorile art.134<sup>12</sup> din Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002.</p>
	<p><b>La Art.V,</b> cuvintele „și completările” se vor exclude, nefiind necesară referința la completări, dat fiind faptul că modificările includ și completări, or, potrivit art.62 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, modificarea actului normativ constă în schimbarea oficială a textului actului, inclusiv a dispozițiilor finale sau tranzitorii, realizată prin modificări, excluderi sau completări ale unor părți din text.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
<p><b>Centrul Național Anticorupție</b> <i>(Răspuns nr.06-2/709 din 08.02.2022)</i></p>	<p>Proiectul propus pentru expertiza anticorupție, nu este însoțit de avizele instituțiilor implicate în procesul de avizare/sinteza recomandărilor recepționate în cadrul consultării publice, fapt ce presupune ca ulterior redacția proiectului poate suferi modificări și completări. Urmare celor expuse, solicităm respectuos expedierea în adresa Centrului Național Anticorupție a proiectului definitivat, pentru efectuarea expertizei anticorupție.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost definitivat și remis spre expertiză anticorupție.</p>
<p><b>Cancelaria de Stat</b> <i>(Aviz repetat nr.12-99-2970 din 22 martie 2022)</i></p>	<p>Urmare a examinării repetate a proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative, în limitele competenței, comunicăm lipsa obiecțiilor și propunerilor.</p>	<p>-</p>

<b>Ministerul Finanțelor</b>  <i>(Aviz repetat nr.04-06/310 din 29 martie 2022)</i>	Ministerul Finanțelor a examinat proiectul definitivat al hotărârii 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.	-
<b>Ministerul Sănătății</b>  <i>(Aviz repetat nr.08/1202 din 30 martie 2022)</i>	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.	-
<b>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</b>  <i>(Aviz nr.11-1540 din 24.03.2022)</i>	<p>La Art.II al proiectului de lege, ce prevede modificarea Codului contravențional nr.218/2008:</p> <p>Pct 1 ce vizează completarea cu art. 16<sup>1</sup>, reiterăm poziția expusă anterior în avizul MIDR (nr.11-616 din 08.02.2022) privind excluderea acestui articol din proiect.</p> <p>Or, norma propusă se dublează cu prevederile art. 443<sup>1</sup> 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.</p> <p>Argumentele autorului expuse în sinteza obiecțiilor și propunerilor pe marginea proiectului respectiv precum că „articolul 443<sup>1</sup> s-a expus într-o nouă redacție, în sensul raționamentului mecanismului instituit la art.16<sup>1</sup> din proiect, elementul care îl diferențiază de articolul prenotat constă în instituirea procedurii de atragere la răspundere contravențională a</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicate pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</li> <li>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</li> <li>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</li> <li>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</li> </ol> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din</p>

	<p>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 16<sup>1</sup> alin.(1) și 443<sup>1</sup> alin.(2) reglementează procedura de sancționare a proprietarului mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova dacă în termen de 60 zile lucrătoare nu comunică autorității din care face parte agentul constatat, identitatea conducătorului vehiculului în momentul comiterii contravenției.</p> <p>De asemenea nu este clară cum va fi aplicată procedura respectivă în privința coproprietarului mijlocului de transport.</p> <p>Subsecvent, considerăm că propunerea înaintată contravine art.21 din Constituția Republicii Moldova, care reglementează că orice persoană acuzată de un delict este prezumată nevinovată până când 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.</p> <p>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.</p>	<p>24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
	<p>Pct.2 ce vizează completarea art.32 alin.(2) cu lit.f<sup>1</sup>) „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.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p>

	<p>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 (4<sup>1</sup>) din Codul contravențional, această sancțiune se aplică în exclusivitate doar de către instanța de judecată și nu de către poliție.</p> <p>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.</p> <p>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 constator și conducătorul mijlocului de transport până 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.</p> <p>Din considerentele enunțate, este necesar ca procedura respectivă să rămână în competența instanțelor de judecată conform art.36 alin.(2) și (4<sup>1</sup>), art.395 alin.(1) lit.d) din Codul contravențional.</p>	<p>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</p> <p>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</p> <p>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</p> <p>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</p> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
--	---	---

	<p>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.</p> <p>Prin urmare, de la art.229 alin.(3) se propune excluderea textului „cu aplicarea a 2 puncte de penalizare”.</p>	
	<p>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 constatatator va da o apreciere despre „condițiile de vizibilitate redusă”.</p> <p>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).</p> <p>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</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</li> <li>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</li> <li>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</li> <li>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</li> </ol> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai</p>

	<p>neconectarea luminii de deplasare pe timp</p> <p>de zi, ca sancțiune, în scopul reeducării conducătorilor auto este suficient de aplicat</p> <p>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.</p>	<p>sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
	<p>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.</p> <p>Astfel, raționamentele expuse în nota informativă coroborate cu prevederile proiectului de lege, creează confuzie și ambiguități cu referire la normele menționate, întrucât:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- 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.</li> </ul>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</li> <li>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</li> <li>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</li> <li>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</li> </ol> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>



	De asemenea, este o confuzie de atribuit persoanei fizice proprietar al mijlocului de transport statuat de „persoană cu funcție de răspundere”.	
	Pct.9 ce vizează completarea art.238 cu alin. (3 <sup>1</sup> ) se va reexamina, prin prisma argumentelor expuse la pct.2 din prezentul aviz.	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</li> <li>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</li> <li>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</li> <li>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</li> </ol> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
	Pct.13, completarea art.423 <sup>10</sup> 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.1) din Legea nr.436/2006 cu privire la	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un</li> </ol>

	<p>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.</p>	<p>acord;</p> <p>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</p> <p>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</p> <p>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</p> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
	<p>Pct.14 privind expunerea art. 443<sup>1</sup> în redacție nouă, se va reexamina în contextul argumentelor expuse în pct.1 al avizului.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <p>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</p> <p>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</p> <p>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</p> <p>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</p> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul</p>

		Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.
	<p>La Art.III al proiectului de lege, ce prevede modificarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier:</p> <p>Pct. 2 privind completarea cu art.21<sup>2</sup> se va reexamina, în contextual 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.</p> <p>Suplimentar, menționăm că procedura de redobândire a dreptului de conducere a mijlocului de transport este clar reglementată în art. 21<sup>1</sup> din Legea nr.131/2007.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în mod distinct, după caz:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) obiecțiile argumentate și explicate pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</li> <li>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</li> <li>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</li> <li>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</li> </ol> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
	Pct.3 ce vizează propunerea de completare al art.46 cu o literă nouă – a <sup>1</sup> ), prin care se propune punerea în obligația titularului autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică, să admită efectuarea inspecției tehnice periodice doar urmare	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.198 și pct.199 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, avizul autorității/instituției publice trebuie să conțină în</p>

	<p>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 constatator și nu se referă la obligațiile agentului economic (subiect de drept privat), titular al autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică.</p> <p>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.</p> <p>Astfel, introducerea unor condiții suplimentare va duce la eschivarea efectuării inspecției tehnice.</p>	<p>mod distinct, după caz:</p> <p>1) obiecțiile argumentate și explicite pe marginea cărora trebuie să se ajungă la un acord;</p> <p>2) propunerile care poartă caracter de recomandare;</p> <p>3) soluția pe care o susține (în cazul în care proiectul prevede mai multe opțiuni);</p> <p>4) comunicarea lipsei de obiecții și propuneri.</p> <p>Dacă în textul avizului/expertizei obiecțiile nu sînt delimitate, acestea se consideră propuneri, fiind reflectate în sinteză în modul corespunzător.</p> <p>În atare circumstanțe, reieșind din faptul că avizul repetat al Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-1540 din 24.03.2022 nu corespunde exigențelor menționate mai sus, Ministerul Afacerilor Interne le califică ca fiind propuneri care, nu pot fi acceptate reieșind din avizele celorlalte autorități publice.</p>
<b>Uniunea Avocaților din Republica Moldova</b>	<p>Până la moment nu a prezentat avizul repetat pe marginea proiectului actului normativ.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.202 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, în cazul în care autorul a luat în considerare obiecțiile expuse de către participanții la avizare și, în decurs de 5 zile lucrătoare de la prezentarea sintezei și a proiectului definitivat, participanții la avizare nu înaintează nicio obiecție cu privire la acesta, proiectul este considerat ca fiind avizat.</p>
<b>Congresul Autorităților Locale din Moldova</b>	<p>Până la moment nu a prezentat avizul pe marginea proiectului actului normativ.</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>În conformitate cu prevederile pct.192 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, în cazul neprezentării avizului/expertizei sau în cazul</p>

		neprezentării acestuia/acesteia în termenul stabilit, proiectul se consideră avizat/expertizat.
<b>Serviciul de Informații și Securitate</b>  <i>(Aviz repetat nr.18/400 din 21.03.2022)</i>	<p>Serviciul de Informații și Securitate al Republicii Moldova a examinat repetat proiectul hotărârii Guvernului „Cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative” (număr unic 57/MAI/2022) și, în limita competenței funcționale, reiterează următoarele:</p> <p>La Articolul III, pct. 3 și 4, (art. 46 lit. a<sup>1</sup>)/art. 53 alin. (3)) din Legea nr. 131/2007) considerăm necesară revizuirea normelor deoarece, conform proiectului, din conținutul acestora reiese că se va admite efectuarea inspecției tehnice și înmatricularea, doar în cazul lipsei proceselor contravenționale pornite și nefinalizate în privința unității de transport, or, procesul contravențional se inițiază în privința persoanei.</p> <p>De asemenea, susținem ideea neadmiterii la acțiunile enumerate mai sus, doar în cazul existenței unor acte contravenționale/judecătorești definitive, iar simpla existență a inițierii unui proces contravențional, care poate fi constatat ulterior ca fiind neîntemeiat, nu poate servi ca temei de neadmitere la inspecția tehnică sau înmatriculare a unității de transport, limitându-se astfel dreptul la libertatea de circulație și dreptul de proprietate.</p> <p>Mai mult ca atât, prin norma propusă de către autor se provoacă, pe de o parte, comiterea contravenției prevăzute la art. 229 Cod contravențional, iar pe de altă parte, se atentează la siguranța traficului rutier, din motiv că posesorul autovehiculului este pus în situația deplasării fără revizie tehnică, eventual cu deficiențe tehnice, în cazul în care nu este de acord cu procesul contravențional inițiat în privința sa și nu execută</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat. Articolul 46 litera a<sup>1</sup>) și a articolul 53 alineatul (3) din Legea nr.131/2007 au fost expuse într-o nouă redacție.</p>

	<p>sanctiunile contravenționale aplicate (dacă a fost inițiată procedura de contestare).</p> <p>Argumentarea autorului proiectului precum că scopul normei este de a 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, nu este plauzibilă, or mecanismul legal prin care o persoană este supusă executării sancțiunilor contravenționale este prevăzută de Titlul VII din Codul de executare nr. 443/2004 și nu este cazul de a se crea mecanisme derogatorii prin imixtiuni în drepturile constituționale ale persoanei.</p> <p>De asemenea, executarea sancțiunii amenzii silite se asigură de către executorul judecătoresc, iar toate cheltuielile sunt puse ulterior pe seama contravenientului, prin urmare, acest argument decade. Tot în acest sens, autorul din start declară persoana vinovată de săvârșirea unei contravenții în cazul existenței unor procese contravenționale nefinalizate, ceea ce contravine principiului prezumției de nevinovăție și prejudiciază esența acestuia.</p> <p>Concomitent, dacă este să admitem situația că persoana execută sancțiunea amenzii pentru a putea fi admisă la efectuarea inspecției tehnice, iar ulterior, actul agentului constatator este anulat de către instanța de judecată, persoana iarăși trebuie să parcurgă proceduri de restituire a sumelor bănești achitate din cauza sancționării neîntemeiate.</p>	
<p><b>Procuratura Generală</b></p> <p><i>(Aviz repetat nr. 8/4-1 d/22- 89 din 01.04.2022)</i></p>	<p>Procuratura Generală a examinat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 57/MAI/2022), expediat repetat spre avizare. Prin urmare,</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat. Articolul 263<sup>1</sup> a fost exclus din proiect.</p>

verificând și apreciind conținutul proiectului înaintat spre avizare prin prisma principiilor activității de legiferare, în temeiul art.33 alin.(1) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, în limita competențelor legale, expunem obiecțiile și propunerile indicate infra:

1. La articolul I, pct.3 cu privire la completările Codului penal cu articolul 263<sup>1</sup> menționăm următoarele. Potrivit art. 263<sup>1</sup> se propune incriminarea faptei de „Predare cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau căreia exercitarea acestui drept i-a fost suspendat sau anulat, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264”. În context, cu toate că, actualmente, Codul penal incriminează la art.264<sup>1</sup> alin.(2) fapta de „predare cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264”, considerăm atât norma de incriminare în vigoare, cât și construcția normativă propusă în proiect ca fiind defectuoase, din perspectiva rigorilor, care derivă din conținutul principiului legalității incriminării și, inclusiv, a cerințelor art.7 CEDO aferente calității normelor juridice. Cerințele de calitate ale normei de incriminare se rezumă la asigurarea: clarității, accesibilității și previzibilității acesteia.

Respectiv, astfel după cum rezultă din proiectul normei penale, introducerea căreia se propune, latura obiectivă a infracțiunii se manifestă prin acțiunea de predare cu bună știință a mijlocului de transport către o persoană lipsită de dreptul de a conduce, acțiune care a provocat urmările de la art.264 Cod penal.

Constatăm faptul că,

	antrenarea răspunderii penale este determinată de un eveniment viitor incert, care se poate sau nu realiza, survenirea vătămarilor medii, grave sau decesul persoanei. În momentul predării mijlocului de transport proprietarul sau posesorul acestuia nu poate să prevadă rezonabil probabilitatea survenirii unor urmări prejudiciabile, din acest punct de vedere norma din proiect nu corespunde criteriului de previzibilitate.	
	2. La Articolul II pct.2., în contextul propunerilor privind completarea art.32 alineatul (2) din Codul contravențional cu lit.f <sup>1</sup> ), având în vedere că suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport se propune a fi aplicată în calitate de sancțiune complementară, propunem la art.32 alin.(3) după textul „privarea de dreptul special” de aplicat „ , ” și de completat cu textul „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport”.	<b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.
	2.1. Din conținutul notei informative la proiectul elaborat, printre altele, rezidă faptul că, „conducătorii mijloacelor de transport care comit contravenții a căror constatare se realizează prin anumite mijloace tehnice ale Poliției nu pot fi trași la răspundere contravențională pentru încălcările comise deoarece proprietarii mijloacelor de transport prezintă date eronate cu referire identitatea persoanei căreia i-a fost încredințată conducerea mijlocului de transport sau se eschivează de a răspunde la solicitările poliției”. Astfel, La articolul II. din proiect după punctul 14. propunem completarea cu un nou punct, realizându-se renumerotarea corespunzătoare, cu următorul cuprins: 15. Articolul 234 va avea următorul cuprins: „Articolul 234. Necomunicarea identității	<b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.



	<p>persoanei căreia i s-a încredințat conducerea vehiculului</p> <p>Necomunicarea în condițiile prevăzute de art.443<sup>1</sup> de către proprietarul sau posesorul mijlocului de transport mandatarul (utilizatorul) vehiculului, la solicitarea poliției, a datelor privind identitatea persoanei căreia i-a încredințat conducerea vehiculului pentru a fi condus pe drumurile publice sau comunicarea cu bună știință de date eronate privind identitatea acestei persoane se sancționează cu amendă de la 30 la 50 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 50 la 75 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p>	
	<p>3. La articolul III. din proiect după punctul 2. de completat cu un nou punct, realizându-se renumerotarea corespunzătoare, cu următorul cuprins: 3. Articolul 33 alineatul (1) litera b) se completează cu următorul text: „Obligația de a comunica datele de identificare, se consideră îndeplinită dacă proprietarul vehiculului comunică, în termenul prevăzut de lege, numele, prenumele, codul numeric personal, domiciliul sau reședința și alte date de contact ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul.”</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Propunerea înaintată se regăsește în conținutul proiectului actului normativ, la art.II pct.14 (art.443<sup>1</sup> alin.(2) din Codul contravențional nr.218/2008.).</p>
<p><b>Ministerul Justiției</b></p> <p>(Aviz repetat nr. 4/174 din 11.05.2022)</p>	<p>Suplimentar la cele menționate așa cum este prevăzut la art. I 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.</p> <p>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</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>În pofida destinației agricole a ciclomotoarelor, pentru a ajunge la un teren agricol acestea circulă pe drumurile publice. Deci, persoana care conduce un ciclomotor în stare de ebrietate, pune în pericol securitatea traficului rutier, inclusiv se pune în pericol viața și securitatea celorlalți participanți la trafic.</p> <p>În această ordine de idei, se comunică că indiferent de destinația și capacitatea cilindrică a motorului acestor vehicule, acestea sunt prin</p>

	<p>Codul penal), or prin natura și construcția lor ele sunt destinate lucrărilor agricole, dar nu deplasării pe drumurile publice.</p> <p>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.</p> <p>Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm<sup>3</sup>, iar puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4 Kw”.</p> <p>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.</p> <p>Prin urmare, se impune excluderea din proiect a modificărilor propuse.</p>	<p>natura lor o sursă sporită de pericol pentru traficul rutier.</p> <p>Subsidiar, se comunică că persoanele care dețin ciclomotoare deseori le modifică construcția, ca ulterior să le poată utiliza în scop de circulație sau transportare a unor bunuri. În cele mai dese cazuri, acestor ciclomotoare le sunt anexate atașe, scaun pentru șofer și pasageri, etc.</p> <p>Concluzionând cele expuse supra, se precizează că nu contează capacitatea tehnică a vehiculului, în schimb este importantă sursa de pericol care o generează acestea fiind utilizate necorespunzător și în special de către un șofer în stare de ebrietate.</p> <p>Doar pe parcursul anului 2022, pe teritoriul Republicii Moldova au fost înregistrate 11 accidente rutiere cu implicarea ciclomotoarelor care s-au soldat cu traumatizarea a 7 persoane.</p>
	<p>La art. II: La pct.6, care vizează completarea art.231 din Codul contravențional cu alin.(4<sup>1</sup>), remarcăm că, ne aflăm în prezența unei inadvertențe dintre prevederile alin.(2) și cele propuse la alin.(4<sup>1</sup>), și anume, în partea ce ține de decalajul sporit al cuantumului sancțiunilor prevăzute de aceste alineate.</p> <p>Or, pericolului social este mai sporit în cazul componenței contravenției prevăzute la alin.(2), comparativ cu cel al alin.(4<sup>1</sup>) iar cuantumul net inferior cu cel al contravenției prevăzute la alin.(4<sup>1</sup>).</p> <p>Totodată, menționăm că, la stabilirea răspunderii contravenționale și sancțiunii</p>	<p><b>Se acceptă.</b></p> <p>Proiectul actului normativ a fost modificat. Sancțiunea propusă pentru art.231 alin.(4<sup>1</sup>) din Codul contravențional a fost modificată.</p>

	<p>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.</p>	
	<p>În partea ce ține de completarea Codului contravențional cu art.339<sup>1</sup>, venim cu sugestia de modificare a textului propus, astfel încât să fie sancționată nu fapta de neprezentarea actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente, ci neprezentarea nejustificată a actului de identitate.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b>  Formularea propusă comportă un caracter neclar și ambiguu.  Mai mult ca atât, în cadrul unui proces contravențional, practic ar fi imposibilă probarea faptului „neprezentării nejustificate” a actului de identitate, or în formula propusă, fiecare persoană care i se va solicita să prezinte un act de identitate în cele mai dese cazuri va refuza, invocând diverse motive.  Unul din elementele obligatorii ale răspunderii contravenționale îl reprezintă vinovăția persoanei, respectiv, în cadrul procesului contravențional urmează a fi constatată în mod obligatoriu această circumstanță pentru a putea fi aplicată răspunderea contravențională, regulă care urmează a fi aplicată și în cazul tragerii la răspundere contravențională pentru fapta de neprezentarea actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente.  Totodată, potrivit prevederilor art.54 alin.(1) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc.</p>
	<p>Cu referire la amendamentul propus la pct.13, care vine să instituie atribuirea competenței de constatare și examinare a</p>	<p><b>Nu se acceptă</b>  Prin investirea organelor specializate ale administrației publice locale cu competența</p>

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 constataitori: 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 aceluiasi stat pentru săvârșirea infracțiunii pentru care a fost deja achitat sau condamnat printr-o hotărâre definitivă

de constatare și examinare a contravențiilor prevăzute de articolul 238 alineatul (2) nu se va încălca principiul *non bis in idem*, deoarece în cazul în care spre exemplu o persoană staționat sau a parcat într-un loc interzis, la fața locului nu vor fi doi agenți constataitori din două instituții diferite care vor întocmi două procese verbale cu privire la contravenție, ci se va întocmi un singur proces verbal de către agentul constataitor care a fost sesizat sau s-a autosesizat în privința faptului contravențional.

În această ordine de idei, se comunică că staționarea sau parcarea în locuri interzise nu este o contravenție a cărei constatare și examinare ar implica o perioadă mare de timp, or în cele mai dese cazuri, în cazul în care făptuitorul (conducătorul mijlocului de transport) nu poate fi identificat, în condițiile legii, aceste autovehicule sunt ridicate și duse la parcare specială.

În cazurile în care făptuitorul (conducătorul mijlocului de transport) este identificat, la locul comiterii contravenției în privința acestuia, de către agentul constataitor se întocmește procesul-verbal cu privire la contravenție.

În aceste circumstanțe, se constată cu certitudine că este imposibilă sancționarea dublă a persoanei pentru comiterea contravenției prevăzute la art.238 alin.(2) din Codul contravențional.

După cum s-a menționat și anterior, Ministerul Afacerilor Interne va oferi agenților constataitori desemnați de primar cu competențe de constatare și examinare a contravențiilor prevăzute la art.238 alin.(2)

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>din Codul contravențional, acces la Sistemul informațional automatizat de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții.</p> <p>Respectiv, la fața locului, agentul constator din cadrul Poliției sau din cadrul administrației publice locale, accesând Sistemul informațional menționat va verifica și, respectiv va constata imediat dacă în privința conducătorului mijlocului de transport staționat sau parcat neregulamentar a fost sau nu a fost aplicată sancțiunea contravențională corespunzătoare.</p> <p>Sunt în contradicție cu prevederile Codului contravențional, concluziile cu referire la faptul că aprobarea amendamentului propus va genera un conflict de competență dintre doi agenți constatori: pe de o parte Ministerul Afacerilor Interne iar pe de altă parte organele specializate ale administrației publice locale.</p> <p>În acest sens, se reiterează că la moment, Codul contravențional stabilește dubla competență de constatare și examinare a cauzelor contravenționale după cum urmează:</p> <p>1) Articolul 76<sup>1</sup> – Ministerul Afacerilor Interne și Agenția Națională pentru Sănătate Publică;</p> <p>2) Articolul 79 alin.(1) – Ministerul Afacerilor Interne și Agenția Națională pentru Sănătate Publică;</p> <p>3) Articolul 80<sup>1</sup> – Ministerul Afacerilor Interne și Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor;</p> <p>4) Articolul 91<sup>1</sup> – Ministerul Afacerilor Interne</p>
--	--

	<p>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.</p> <p>Astfel, luând în vedere că obiecția înaintată de Ministerul Justiției nu a fost însușită 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 constatare desemnați de către primar”, întrucât nu este judicios a lăsa în sarcina primarului desemnarea agenților constatare.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Astfel, în redacția propusă în proiect, norma este lipsită de accesibilitate.</p>	<p>și Agenția Națională pentru Sănătate Publică;</p> <p>5) Articolul 115 alin.(2) – Ministerul Afacerilor Interne și Inspectoratul pentru Protecția Mediului;</p> <p>6) Articolul 157 alin.(12) – Ministerul Afacerilor Interne și Administrația publică locală;</p> <p>7) Articolul 158 alin.(1) și (2) – Ministerul Afacerilor Interne, Administrația publică locală și Agenția Națională pentru Siguranța Alimentelor.</p> <p>Șirul contravențiilor pentru care Codul contravențional stabilește competența dublă de constatare și examinare unor categorii de contravenții nu se termină în lista indicată mai sus, motiv pentru care argumentele Ministerului Justiției nu pot fi acceptate în acest sens.</p> <p>În partea ce ține de desemnarea de către primar a agenților constatare pentru constatarea și examinarea contravențiilor prevăzute la art.238 alin.(2) din Codul contravențional, se comunică că la 27 aprilie 2022, a fost semnat Acordul de colaborare între Inspectoratul General al Poliției și Congresul Autorităților Locale.</p> <p>În cadrul evenimentului, conducătorii și-au exprimat deschiderea pentru implementarea scopurilor propuse și stimularea activităților care urmează a fi desfășurate.</p> <p>A fost discutată și agenda de lucru comună între entități, cu asigurarea prezenței formatorilor din cadrul Poliției în scopul instruirii personalului desemnat, în vederea transmiterii bunelor practici instituționale ale agenților constatare ai Poliției pe segmentul</p>
--	---	---

		<p>constatării și examinării cauzelor contravenționale potrivit domeniului de competență, cu ajustarea actelor normative de referință la capitolul prenotat.</p> <p>Menționăm că acest Acord va permite preluarea bunelor practici instituționale și schimbul de informații în vederea stabilirii procedurii și mecanismului de constatare a contravențiilor de către angajații Administrațiilor Publice Locale.</p>
	<p>La pct. 14: Alin.(4) al art.443<sup>1</sup> 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.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Potrivit prevederilor art.16 alin.(1) din Codul contravențional, este pasibilă de răspundere contravențională persoana fizică responsabilă care, în momentul săvârșirii contravenției, are împlinită vârsta de 18 ani.</p> <p>Totodată, normele alin.(2) al aceluiași articol stabilesc expres că, persoana fizică cu vârsta între 16 și 18 ani este pasibilă de răspundere contravențională pentru săvârșirea faptelor prevăzute la art.228-245.</p> <p>Din normele de drept enunțate supra se constată că în varianta actuală a Codului contravențional, pentru comiterea contravențiilor prevăzute la art.236, 238 și 240 alin.(2), este pasibilă de răspundere contravențională persoana fizică responsabilă care, în momentul săvârșirii contravenției, are împlinită vârsta de 16 ani.</p> <p>Pe cale de consecință, aceeași regulă va fi aplicată în cazul tragerii la răspundere contravențională a proprietarului mijlocului de transport pentru comiterea contravențiilor prevăzute la art.236, 238 și 240 alin.(2) din Codul contravențional, constatate cu mijloace tehnice</p>

		certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate, în condițiile art.443 <sup>1</sup> .
	<p>Prin urmare, cu referire la art.16<sup>1</sup> 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 constator nu a reușit să identifice conducătorul care a săvârșit contravenția.</p> <p>Menționăm cu titlu de exemplu că o prevedere similară se regăsește și în legislația italiană la art.196 din Codul Rutier.</p> <p>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) al art.16<sup>1</sup> 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</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Instituția acțiunii în regres se aplică în legătură cu recuperarea prejudiciilor cauzate prin faptele altei persoane.</p> <p>Codul contravențional reglementează aplicarea sancțiunii amenzii la art.234, or amenda contravențională aplicată proprietarului mijlocului de transport nu exclude aplicarea amenzii contravenționale conducătorului mijlocului de transport, în cazul în care acesta a fost identificat.</p> <p>În aceste cazuri, cțiunea în regres împotriva conducătorului mijlocului de transport nu poate fi una întemeiată, or sancțiunea amenzii contravenționale aplicate proprietarului mijlocului de transport este datorată anume actelor acestuia din urmă prin 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.</p> <p>Respectiv, prevederea dată a fost exclusă din proiect în baza avizului Uniunii Avocaților din Republica Moldova pe marginea proiectului actului normativ (a se vedea obiecțiile expuse în avizul nr.UA/96/2022 din 08.02.2022).</p> <p>Suplimentar, textul „constatate cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și</p>



	<p>intermediul mijloacelor tehnice, însă asigurând în același timp și un echilibru între măsurile întreprinse și scopul urmărit.</p> <p>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”</p>	<p>verificate metrologic sau etalonate” a fost 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”.</p>
	<p>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.(4<sup>1</sup>) 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.16<sup>1</sup> 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.</p> <p>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.</p> <p>Prin urmare, înțelegem</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Scopul și raționamentul excluderii persoanei fizice în calitate de subiect al contravenției prevăzute de articolul 234 din Codul contravențional derivă din propunerile de completare a Codului contravențional cu articolul 16<sup>1</sup> potrivit căruia, se instituie o nouă formă de răspundere contravențională sub formă de amendă a proprietarului mijlocului de transport care va putea fi aplicată, inclusiv în cazul necomunicării de către acesta a identității conducătorului mijlocului de transport în momentul săvârșirii contravenției.</p> <p>De aceea, pentru a respecta principiul <i>non bis in idem</i> și pentru a exclude orice echivoc, nu se acceptă recomandarea înaintată de Ministerul Justiției.</p>

	<p>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. 16<sup>1</sup>, 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.</p>	
	<p>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.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>Nota informativă nu face claritate asupra modalității de aplicare a art.46 lit.a<sup>1</sup>) 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.</p> <p>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”.</p> <p>În situația descrisă mai sus se propune excluderea din proiectul de lege a modificării propuse la art.46 lit.a<sup>1</sup>) din Legea</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b> Se comunică că stațiile de inspecție tehnică vor avea acces la informațiile înscrise în cazierul contravențional deoarece administrator al acestei baze de date este Ministerul Afacerilor Interne și respectiv nu va fi necesară prezentarea cazierului, iar cetățenii nu vor fi puși în situația de a suporta careva cheltuieli în acest sens.</p> <p>Mai mult ca atât, stațiile de inspecție tehnică vor avea acces la Sistemul Informațional de evidență a contravențiilor, a cauzelor contravenționale și a persoanelor care au săvârșit contravenții, a cărui posesor și deținător este Ministerul Afacerilor Interne.</p> <p>În atare circumstanțe, faptul executării/neexecutării sancțiunii contravenționale aplicate prin hotărâre/decizia definitivă asupra cauzei contravenționale (care are ca obiect o contravenție comisă cu mijlocul de transport a cărei inspecție tehnică periodică se solicită a fi efectuată) se va stabili de către angajatul stației</p>

	nr.131/2007.	de inspecție tehnică, fără a fi suportate careva costuri financiare de către proprietarii mijloacelor de transport.
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Modificarea propusă nu atentează la dreptul de folosință și dispoziție a noului proprietar, or acesta nu este obligat să execute sancțiunea contravenției care s-a comis cu vehiculul supus înmatriculării.</p> <p>Executarea acestei sancțiuni se va pune în sarcina proprietarului care vinde autovehiculul.</p> <p>Noul mecanism va fi cunoscut publicului, și, respectiv cumpărătorii (noii proprietari) vor cunoaște despre circumstanțele speței și rămâne la discreția acestora de a-și asuma anumite angajamente suplimentare la realizarea tranzacției de vânzare-cumpărare a unui mijloc de transport prin obligarea proprietarului (vânzătorului) de a proba faptul că în privința mijlocului de transport nu există careva vicii, interdicții sau amenzi.</p> <p>Nu se acceptă obiecția precum că propunerea dată ar limita nejustificat dreptul de folosință și dispoziție a mijlocului de transport deoarece un mecanism similar este implementat de Agenția Națională de Transport Auto prin care se ridică plăcuțele de înmatriculare în cazul în care depistează în trafic transportatori fără licență, mecanism în urma căreia proprietarii nu pot utiliza o anumită perioadă de timp mijloacele de transport.</p> <p>Ma mult ca atât, Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009 la pct.121 stabilește, de asemenea în mod expres cazurile în care se interzice</p>

	<p>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.</p> <p>Prin urmare considerăm că această prevedere urmează a fi exclusă din proiect.</p>	<p>exploatarea vehiculului de către deținătorul acestuia.</p> <p>Astfel, conform pct.121 din Regulamentul menționat, este interzisă exploatarea vehiculului prin retragerea plăcilor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare în cazurile în care:</p> <p>a) acesta este fabricat sau reutilat nerespectându-se standardele și normativele în vigoare privind siguranța traficului rutier;</p> <p>b) acesta nu a fost supus controlului tehnic de stat sau lipsește ecusonul ce confirmă efectuarea acestuia sau raportul de verificare tehnică a vehiculului;</p> <p>c) numărul de înmatriculare nu corespunde standardului stabilit;</p> <p>d) acesta este echipat cu dispozitive luminoase și sonore speciale fără autorizația Inspectoratului Național de Securitate Publică;</p> <p>e) parbrizul sau suprafețele de geam ale portierelor din față sînt umbrite, contrar prevederilor punctului 122 subpunctul 6) litera e) din prezentul Regulament.</p> <p>După înlăturarea neajunsului care a servit drept temei pentru interzicerea exploatării, deținătorul vehiculului îl va prezenta pentru inspectarea repetată la poliție, care îi va restitui plăcile cu numărul de înmatriculare (de înregistrare) retrase.</p> <p>Reieșind din argumentele de fapt și de drept menționate mai sus se constată cu certitudine că decad obiecțiile Ministerului Justiției cu referire la eventuala încălcare a dreptului de proprietate în cazul adoptării propunerii prezentate de Ministerul Afacerilor Interne în</p>
--	--	---

		conținutul proiectului actului normativ.
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Astfel, pentru a exclude interpretări neuniforme a prevederilor Legii nr.713/2001, propunem excluderea amendamentului dat din proiect.</p>	<p><b>Se acceptă parțial.</b></p> <p>Nu se susține propunerea de excludere din proiect a propunerilor de modificare a Legii nr.713/2001, motiv pentru care se reiterează argumentele Ministerului Afacerilor Interne expuse pe marginea avizului Ministerului Justiției nr.04/1528 din 16.02.2022.</p> <p>Suplimentar, nota informativă a fost modificată.</p>

	<p>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.</p> <p>Această obligație derivă din art.30 alin.(1) lit.f) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.</p> <p>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.</p> <p>Respectiv, se impune completarea compartimentului respectiv cu actul necesar ce urmează a fi adoptat.</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>
	<p>Subsidiar, menționăm că proiectul necesită a fi ajustat din punct de vedere al rigorilor tehnicii legislative, după cum urmează: La Art.II:</p> <p>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”.</p> <p>b) La pct.4, pentru rigoare normativă, cuvintele „se exclud” se vor substitui cu cuvintele „se</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>exclude”.</p> <p>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”.</p> <p>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.</p> <p>Prin urmare, în considerarea obiecției expuse, textul „de la 45 la 70” se va substitui cu textul „de la 45 la 60”.</p>	
	<p>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”.</p> <p>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 vizați 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</p>	<p><b>Se acceptă.</b> Proiectul actului normativ a fost modificat.</p>

	<p>prevede sancțiunea privării de dreptul de a conduce vehicule;</p> <p>- alineatul (3) stabilește termenul de cel mult 3 zile, de la data depunerii demersului agentului constatator cu privire la suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculului, în care instanța de judecată examinează și emite încheierea de admitere sau respingere a acestuia;</p> <p>- alineatul (6) — posibilitatea aplicării suspendării dreptului de a conduce vehicule/ridicării provizorie a permisului de conducere a vehiculelor și în cazul eliberării făptuitorului de răspundere contravențională;</p> <p>- alineatul (7) — înmânarea copiei de pe încheierea agentului constatator și persoanei în a cărei privință a fost pornit procesul contravențional, în cel mult 3 zile de la data pronunțării acesteia sau remiterea în cazul neprezentării la ședința de judecare a cauzei contravenționale.</p> <p>În realitate, prin modificările propuse, autorii propun crearea unui mecanism nou de suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport (sub paravanul unei pedepse complementare), prin acordarea inspectoratului național de securitate publică a unor atribuții excesive de restrângerea unor drepturi.</p> <p>Potrivit articolului 20 din Constituția Republicii Moldova „(1) Orice persoană are dreptul la satisfacție efectivă din partea instanțelor judecătorești competente împotriva actelor care violează drepturile, libertățile și interesele sale legitime.</p> <p>(2) Nici o lege nu poate îngreuna accesul la justiție”.</p> <p>Respectiv, restrângerea unor drepturi poate fi aplicată doar de către instanța de judecată.</p> <p>De asemenea, principiul constituțional al legalității impune</p>	<p>neacordare de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier și contravenția prevăzută la articolul 240 din Codul contravențional ce reglementează nerespectarea indicatoarelor de semnalizare rutieră și de acordare a priorității de trecere, a altor reguli de circulație rutieră.</p> <p>În atare circumstanțe, rămân intangibile contravențiile pentru care instanța de judecată aplică sancțiunea dec suspendare a dreptului special de a conduce.</p> <p>Suplimentar, se menționează că acestea nu vor fi aplicate paralel, ci prin acordarea dreptului Inspectoratului național de securitate publică, în persoana șefului, șefilor adjuncți și șefilor subdiviziunilor desconcentrate regional, de a suspenda exercitarea dreptului special de a conduce mijloace de transport.</p> <p>Astfel, prin proiectul actului normativ expertizat se urmărește instituirea mecanismului de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport doar pentru categoriile de contravenții prenotate.</p> <p>Se reiterează poziția autorului proiectului și se declară că în speță, „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce” nu se referă la aplicarea unei sancțiuni de jure de către organul de constatare, ci se referă la „înlăturarea imediată din trafic a conducătorului autovehiculului care a comis contravenția”.</p> <p>Mai mult ca atât, Codul contravențional stabilește expres că măsura de suspendare a exercitării dreptului special, poate fi aplicată de către instanța de</p>
--	--	--



<p> judecătorești în interiorul căruia ar urma să adopte hotărârea pe cauzele contravenționale în care agenții constatori ai Poliției solicită aplicarea sancțiunii complementare privarea de dreptul special de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an ca sancțiune complementară.</p> <p>Pe cale de consecință, majoritatea cauzelor contravenționale remise în instanțele judecătorești pentru motivele expuse mai sus fie sunt încetate/clasate, ca efect al intervenirii termenului general de prescripție a răspunderii contravenționale (un an) fie ca efect al expirării termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate primele puncte de penalizare, deoarece această ultimă circumstanță face imposibilă aplicarea sancțiunii complementare de către instanța de judecată [..].”</p> <p>Generalizând prevederile art.439<sup>8</sup> din Codul contravențional, considerăm că acestea reglementează momentele problematice la care fac referire autorii în nota informativă.</p> <p>Astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alineatul (1) al articolului prenotat explică în ce constă suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor, precum și scopul acesteia — înlăturarea unei stări de pericol și/sau prevenirea săvârșirii unor fapte socialmente periculoase în traficul rutier;</li> <li>- alineatul (2) prevede aplicarea, de către instanța de judecată, a suspendării dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor, la demersul agentului constator, în cadrul procesului de examinare a contravențiilor pentru care se</li> </ul>	<p>propușe, autorii acordarea inspectoratului național de securitate publică a unor atribuții excesive de restrângerea unor drepturi (suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport).</p> <p>În acest sens, se relevă că, la moment, în conformitate cu prevederile art.432 din Codul contravențional, agenții constatori din cadrul Inspectoratului național de securitate publică, în cadrul procesului contravențional pot dispune următoarele măsuri procesuale de constrângere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) reținerea;</li> <li>b) aducerea silită;</li> <li>c) înlăturarea de la conducerea vehiculului;</li> <li>d) testarea alcoolscoptică sau examenul medical pentru constatarea stării de ebrietate produse de alcool sau de alte substanțe;</li> <li>e) interzicerea exploatării vehiculului prin retragerea plăcii cu numărul de înmatriculare al acestuia;</li> <li>i) ridicarea și aducerea vehiculului la parcare.</li> </ul> <p>Toate aceste măsuri procesuale de constrângere au ca efect restrângerea unor drepturi ale persoanei pentru o anumită perioadă, motiv pentru care, argumentele autorului expertizei anticorupție decad în acest sens.</p> <p>În ceea ce privește suspendarea exercitării dreptului special de a conduce se menționează că acesta se va aplica doar pentru anumite categorii de contravenții, după cum urmează.</p> <p>Pentru comiterea contravenției prevăzute la articolul 238 din Codul contravențional ce reglementează încălcarea regulilor de oprire și</p>
--	---

	și, prin urmare, corespunde cerințelor stabilite în anexa nr.1 la Legea prenotată.	
	<p>Totodată, în ceea ce privește instituirea procedurii de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport și înzestrarea Inspectoratului național de securitate publică cu atribuții în acest sens, suntem de părere că actualele prevederi ale Codului contravențional oferă toate pârghiile necesare în procesul contravențional pentru înlăturarea consecințelor faptei, a pericolelor ori pentru prevenirea săvârșirii faptelor contravenționale în domeniul circulației rutiere.</p> <p>Prin urmare, argumentele prezentate de către autori în nota informativă nu sunt plauzibile și nu justifică necesitatea efectuării modificărilor respective.</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Statisticile și argumentele prezentate în nota informativă denotă cu certitudine necesitatea intervenției statului prin operarea modificărilor de rigioare a actelor normative incidente în vederea asigurării siguranței traficului rutier.</p>
	<p>Conform art.30 lit.e) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota informativă trebuie să conțină „e) fundamentarea economico-financiară”.</p> <p>Implementarea în practică a normelor proiectului nu necesită alocarea mijloacelor financiare suplimentare din bugetul de stat, fapt confirmat de către autori în nota informativă.</p>	-
	Textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.54 din Legea nr.100/2017.	-
	Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.	-
	În nota informativă autorii au specificat că: „Codul contravențional nr.218/2008 nu reglementează un termen obligatoriu pentru instanțele	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Sunt lipsite de temei juridic argumentele autorului expertizei anticorupție cprecum că prin modificările</p>

	există circumstanțe obiective, ce justifică derogarea de la art.56 alin.(1), autorul proiectului trebuie să le indice în nota informativă.	
<b>Centrul Național Anticorupție</b>  <i>(Raport de expertiză anticorupție nr.EL022/7838 din 29.03.2022)</i>	<p>Autor al proiectului de act normativ este Guvernul Republicii Moldova, iar autor nemijlocit este Ministerul Afacerilor Interne, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin (3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.</p>	-
	<p>Proiectul supus expertizei anticorupție a fost plasat pentru consultare publică pe pagina web oficială a ministerului, care face trimitere la portalul guvernamental <a href="http://www.particip.gov.md">www.particip.gov.md</a>, la 02 februarie 2022.</p> <p>Prim urmare, în procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale prevăzute la art.11 alin.(22) și art.12 alin.(2) al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional.</p>	-
	<p>Prevederile proiectului promovează interesele Guvernului referitor la combaterea fenomenului conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate, depășirii limitei de viteză pe un anumit segment de drum, precum și altor infracțiuni și contravenții în domeniul circulației rutiere.</p> <p>În nota informativă sunt specificate: denumirea autorilor, condițiile care au impus elaborarea proiectului și finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări, principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi, fundamentarea economico-financiară, modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare, avizarea și consultarea publică a proiectului. În contextul art.30 al Legii nr.100/2017, menționăm că nota informativă conține compartimentele necesare</p>	-

	<p>diferențierea sancțiunilor stabilite pentru încălcarea legii, astfel încât să existe un echilibru între scopul legii contravenționale și mijloace, iar mijloacele utilizate să nu restrângă drepturile persoanei mai mult decât este necesar pentru a atinge aceste scopuri.</p> <p>Mai mult ca atât, autorii stabilesc competența de suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport și pentru contravențiile a căror sancțiune complementară prevede suspendarea exercitării dreptului special, care în majoritatea cazurilor este de la 6 luni până la 1 an (articolele 228, 230, 233, 237, 239, 240, 241, 243).</p> <p>Cu alte cuvinte, practic se propune crearea unei confuzii între măsura de siguranță, prevăzută la art.439<sup>4</sup> din Codul contravențional, și anume „[...] d) suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor”, aplicarea căreia este de competența exclusivă a instanței judecătorești (art.395 alin.(1) subpct.1) lit.d) din Codul contravențional), și sancțiunea complementară de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport, care, potrivit proiectului este atribuită în competența inspectoratului național de securitate publică.</p> <p>Pericolul coruptibilității normei date crește în mod exponențial și în cazul în care lipsesc criterii clare și previzibile care ar delimita măsura de siguranță, prevăzută la art.439<sup>4</sup> din Codul contravențional, și anume „[...] d) suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor” de sancțiunea complementară de „suspendarea exercitării dreptului special de a</p>	<p>judecată de la 6 luni până la 1 an pentru contravențiile prevăzute la articolele 228, 230, 233, 237, 239, 240, 241, 241, 243.</p> <p>Ministerul Afacerilor Interne propune ca sancțiunea suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport să fie aplicată de către agenții constatatori din cadrul Inspectoratului național de securitate publică doar pentru contravențiile prevăzute la art.236 și art.240 alin.(3<sup>1</sup>), mai exact pentru depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum și pentru neacordarea de prioritate pietonilor dacă fapta a fost săvârșită repetat în cursul aceluiași an calendaristic, care de fapt sunt și cauzele principale de producere a accidentelor soldate cu decese și persoane traumatizate.</p> <p>Cu titlu de precizare, agentul constator din cadrul Inspectoratului național de securitate publică va propune suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 la 180 de zile, ca sancțiune complementară, și în cazul în care aplicarea sancțiunii principale condiționează acumularea a 15 puncte de penalizare.</p> <p>Suplimentar, se menționează că măsura de siguranță privind suspendarea dreptului de a conduce vehicule poate fi aplicată de instanța de judecată doar în cazurile în care examinarea cauzei contravenționale este de competența instanței de judecată.</p> <p>Pe cale de consecință se concluzionează că constatarea și examinarea contravențiilor prevăzute la art.236 și art.240</p>
--	--	---

	<p>conduce mijloace de transport”.</p> <p>La rândul său, art.429 alin.(7) din Codul contravențional deja prevede dreptul/obligatia agentului constatator de a suspenda dreptul de a conduce vehicule/ridica permisul de conducere, în cazul contravențiilor pentru care se prevede sancțiunea privării de dreptul de a conduce vehicule, până la pronunțarea încheierii judecătorești.</p> <p>Concomitent cu remiterea cauzei contravenționale spre examinare instanței de judecată competente, agentul constatator înaintează, în cel mult 3 zile, instanței de judecată un demers cu privire la aplicarea măsurii de siguranță privind suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculului. În același timp, agentul constatator poate înlătura de la conducere persoana care conduce vehiculul.</p> <p>De asemenea, art.439<sup>4</sup> lit.d) din Codul contravențional stabilește că în procesul contravențional, în scopul înlăturării consecințelor faptei, a unui pericol ori pentru prevenirea săvârșirii faptelor contravenționale prevăzute de prezentul cod, chiar dacă nu sunt întrunite condițiile de tragere la răspundere contravențională, se poate aplica măsuri de siguranță din care face parte și suspendarea dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor.</p> <p>Concomitent, art.439<sup>8</sup> din Codul contravențional reglementează pe deplin procedura suspendării dreptului de a conduce vehicule/ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor.</p> <p>Prin urmare, Codul contravențional oferă agentului constatator toate instrumentele</p>	<p>alin.(3<sup>1</sup>) reprezintă competența nemijlocită a agenților constatați ai Poliției.</p> <p>Din aceste considerente se atestă că nu sunt justificate argumentele expuse în raportul de expertiză anticorupție cu referire la faptul că în cazul aprobării modificărilor propuse vor apărea diferite situații, soluționarea cărora nu poate fi dedusă din normele proiectului, ceea ce implică creșterea riscului interpretărilor subiective.</p>
--	---	---

legale necesare pentru asigurarea responsabilizării conducătorilor auto, inclusiv a celor care recidivează, prin intervenirea operativă, promptă în scopul înlăturării sursei de pericol sporit care atentează atât la siguranța traficului rutier, cât și asupra drepturilor fundamentale ale cetățeanului.

În cazul aprobării modificărilor propuse vor apărea diferite situații, soluționarea cărora nu poate fi dedusă din normele proiectului, ceea ce implică creșterea riscului interpretărilor subiective, unilaterale și discreționare a prevederilor de către persoanele responsabile de realizarea acestora, și anume:

- dacă pentru comiterea contravenției se prevede sancțiunea de privare de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an, iar șeful, șefii adjuncți și șefii subdiviziunilor desconcentrate regional ale inspectoratului național de securitate publică, au dreptul de a suspenda exercitarea dreptului special de a conduce mijloace de transport doar pe un termen de la 30 la 180 de zile, rezultă că perioada de suspendare a dreptului special de a conduce mijloace de transport va fi mai mică în cazul aplicării acesteia de către responsabilii din cadrul Inspectoratului național de securitate publică, decât dacă sancțiunea ar fi aplicată de către instanța de judecată;

- în cazul contravențiilor pentru comiterea cărora este prevăzută suspendarea dreptului special de a conduce vehicule pe un termen de până la 1/2/ 3 ani, ca sancțiune de bază sau complementară, nu este clar dacă:

- a) inspectoratul național de securitate publică va transmite sau nu materialele instanței de judecată pentru aplicarea termenului mai mare de

	<p>suspendare;</p> <p>b) termenul în care a fost suspendat dreptul special de a conduce vehicule, aplicat de reprezentanții Inspectoratului național de securitate publică, se include sau nu în termenul de suspendare aplicat de către instanță;</p> <p>- creșterea riscului apariției manifestărilor de corupție:</p> <p>a) atât din partea conducătorilor mijloacelor de transport, care vor fi interesați de micșorarea termenului de suspendare a dreptului special de a conduce vehicul și care, prin diferite modalități și mijloace, vor căuta să determine reprezentanții Inspectoratului național de securitate publică să aplice suspendarea dreptului special de a conduce vehicule pe un termen cât mai scurt posibil;</p> <p>b) cât și din partea reprezentanților inspectoratului național de securitate publică — începând cu agentul constator și terminând cu persoanele responsabile de adoptarea deciziei de aplicarea suspendării, care direct/indirect vor întreprinde diferite măsuri pentru obținerea unei „motivații” din partea conducătorilor mijloacelor de transport sancționați în scopul aplicării suspendării și netransmiterii materialelor cauzei contravenționale instanței de judecată.</p> <p>Suplimentar, menționăm că normele de la alin.(2), (4) și (5) conțin o neconcordanță în ceea ce privește persoana responsabilă din cadrul Inspectoratului național de securitate publică de a aplica suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport. Astfel:</p> <p>- alin.(2) prevede că agentul constator doar propune aplicarea suspendării;</p> <p>- alin.(4) prevede că suspendarea se aplică de către șeful, șefii adjuncți și șefii</p>	
--	---	--

	<p>subdiviziunilor desconcentrate regional;</p> <p>- alin.(5) stabilește că aplicarea suspendării se ia prin decizia agentului constatator care, însă, nu este definitivă.</p> <p>Neconcordanțele enunțate, la implementarea în practică, vor crea impedimente pentru înțelegerea și aplicarea coerentă a prevederilor proiectului, precum și va genera săvârșirea abuzurilor de serviciu, conflicte de interese și/sau favoritism, precum și altor manifestări de corupție.</p>	
	<p>Prevederilor noului articol 21<sup>2</sup> cu care se propune completarea Legii nr.131/2007 sunt lacunare în ceea ce privește procedura de încetare a suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport și restituirea permisului de conducere. Mai precis, nu sunt clare acțiunile care urmează a fi întreprinse de către reprezentanții poliției în cazul în care după expirarea termenului de 180 titularul dreptului de a conduce nu s-a prezentat pentru predarea permisului de conducere sau n-a prezentat certificatul de absolvire a unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră.</p> <p>În cazul în care după expirarea perioadei de 180 de zile titularul dreptului de conducere a mijloacelor de transport redobândește dreptul respectiv în mod automat, acest lucru urmează a fi specificat expres în lege pentru excluderea oricăror interpretări discreționare și unilaterale a prevederilor normative, precum și prevenirea unor eventuale abuzuri din partea reprezentanților organelor de poliție manifestate prin refuzul nejustificat de a restitui permisul de conducere.</p> <p>Vidul legislativ prenotat creează incertitudine în mecanismul de realizare a dreptului special de a conduce mijloace de transport acordat</p>	



	<p>persoanelor, iar ambiguitatea procedurilor administrative de realizarea cărora sunt responsabili reprezentanții organelor de poliție, poate crea premise pentru comiterea abuzurilor din partea acestora.</p>	
	<p>Prevederilor noului articol 21<sup>2</sup> cu care se propune completarea Legii nr.131/2007 sunt lacunare în ceea ce privește procedura de încetare a suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport și restituirea permisului de conducere. Mai precis, nu sunt clare acțiunile care urmează a fi întreprinse de către reprezentanții poliției în cazul în care după expirarea termenului de 180 titularul dreptului de a conduce nu s-a prezentat pentru predarea permisului de conducere sau n-a prezentat certificatul de absolvire a unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră.</p> <p>În cazul în care după expirarea perioadei de 180 de zile titularul dreptului de conducere a mijloacelor de transport redobândește dreptul respectiv în mod automat, acest lucru urmează a fi specificat expres în lege pentru excluderea oricăror interpretări discreționare și unilaterale a prevederilor normative, precum și prevenirea unor eventuale abuzuri din partea reprezentanților organelor de poliție manifestate prin refuzul nejustificat de a restitui permisul de conducere.</p> <p>Vidul legislativ prenotat creează incertitudine în mecanismul de realizare a dreptului special de a conduce mijloace de transport acordat persoanelor, iar ambiguitatea procedurilor administrative de realizarea cărora sunt responsabili reprezentanții organelor de poliție, poate crea premise pentru comiterea abuzurilor din partea acestora.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p> <p>Se reiterează poziția invocată la avizul Ministerului Justiției nr.04/1528 din 16.02.2022 prin care se comunică că amendamentul propus la articolul 21<sup>2</sup> prevede repunerea în drepturi în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport.</p> <p>Reieșind din faptul că suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport se aplică ca sancțiune complementară pentru încălcarea unor reguli de circulație rutieră stabilite de Regulamentul circulației rutiere, existând premisa ca conducătorii auto să admită asemenea încălcări ca efect al necunoașterii regulilor de circulație rutieră. Încălcarile date generează sursa de pericol pentru siguranța traficului rutier și a celorlalți participanți în trafic.</p> <p>Raționamentul normei prevăzute de art.21<sup>2</sup> alin.(2) este de a exclude admiterea ulterioară în trafic a unor asemenea participanți în privința cărora a fost aplicată sancțiunea complementară de suspendare a dreptului special de a conduce mijloace de transport și reeducarea acestora prin frecventarea unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră.</p> <p>Această măsura intervine în calitate de mecanism eficient care va descuraja conducătorii auto să admită încălcări ale regulilor de circulație rutieră.</p> <p>Mai mult ca atât, potrivit</p>

		<p>proiectului actului normativ, la expirarea termenului de privare sau de suspendare a dreptului de a conduce mijloace de transport sau de dreptul de deținere sau port și folosire a armei, persoana este repusă în acest drept în modul stabilit de Guvern.</p> <p>Respectiv, în vederea punerii în aplicare a noilor prevederi care se conțin în proiectul actului normativ, în partea ce ține de procedura de încetare a suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport și restituirea permisului de conducere Guvernul va aproba acel mecanism necesar în temenel și condițiile revăzute de actele normative.</p>
	<p>Proiectul legii pentru modificarea unor acte normative (Codul penal; Codul contravențional; Legea nr.131/2007; Legea nr.273/1994) a fost elaborat de către Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Justiției, în scopul stabilirii unui mecanism eficient de combatere a fenomenului conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate, depășirii limitei de viteză pe un anumit segment de drum și altor infracțiuni și contravenții în domeniul circulației rutiere.</p> <p>În cadrul procesului de elaborare au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional și proiectul corespunde normelor de tehnica legislativă.</p> <p>Proiectul promovează interesele Inspectoratului național de securitate publică, în ceea ce privește obținerea dreptului de a suspenda exercitarea dreptului special de a conduce mijloace de transport, de sine statator, ceea ce poate avea ca efect creșterea riscului apariției manifestărilor de corupție, atât din partea conducătorilor mijloacelor de</p>	<p><b>Nu se acceptă.</b></p> <p>Având în vedere că faptul neacceptării obiecțiilor și recomandărilor expuse în raportul de expertiză anticorupție a fost argumentat pe deplin, decade necesitatea redactării și modificării proiectului actului normativ.</p>

	<p>transport, cât și din partea reprezentanților Inspectoratului național de securitate publică - începând cu agentul constatator și terminând cu persoanele responsabile de adoptarea deciziei de aplicare a suspendării.</p> <p>În scopul preîntâmpinării apariției manifestărilor de corupție la aplicarea în practică a prevederilor proiectului, considerăm oportună redactarea acestuia în contextul obiecțiilor și recomandărilor din raportul de expertiză anticorupție.</p>	
--	--	--

**Secretar general al ministerului**

Digitally signed by Diaconu Serghei  
Date: 2022.05.24 09:00:41 EEST  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**Serghei DIACONU**