

NOTA INFORMATIVĂ
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege
pentru modificarea unor acte normative

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul penal nr.985/2002, Codul contravențional nr.218/2008, Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Legea nr.713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope și Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte) este elaborat de către Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Justiției.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și principalele prevederi ale proiectului

Elaborarea proiectului actului normativ rezidă din necesitatea ajustării cadrului normativ incident, 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 etc.

Prin aprobarea proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative, Ministerul Afacerilor Interne își propune operarea următoarelor modificări normative:

I. Referitor la amendarea Codului penal nr.985/2002 se propune:

1. Modificarea articolului 132, se propune în vederea includerii la categoria mijloacelor de transport a „*ciclomotoarelor*” pentru asigurarea tragerii la răspundere penală a persoanelor care comit infracțiuni în domeniul circulației rutiere cu astfel de mijloace.

2. La moment, pe drumurile publice circulă zilnic persoane care sunt private de dreptul de a conduce mijloace de transport sau căroră acest drept le-a fost anulat.

Persoanele enunțate supra reprezintă un mare pericol pentru participanții la trafic care sunt de bună - credință și respectă cu strictețe regulile de circulație rutieră.

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.

În acest sens, se propune completarea Codului penal cu un nou articol în următoarea redacție: „**Articolul 263¹** Încălcarea regulilor de securitate a circulației de către posesorul mijlocului de transport”.

Drept urmare, 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 completare a Codului penal nr.985/2002 va avea, în primul rând, sarcina de a preveni săvârșirea de noi infracțiuni în domeniul circulației rutiere.

Acest fapt va asigura respectarea regulilor de circulație rutieră și va contracara faptele de predare de către posesorul mijlocului de transport, în mod vădit, conștient a mijloacelor de transport către categoriile de persoane nominalizate supra.

3. La articolul 266, completarea sugerată are ca obiectiv stabilirea răspunderii penale pentru infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier dacă această încălcare a cauzat din imprudență vătămarea medie a integrității corporale sau a sănătății, vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății, decesul unei persoane, sau decesul a două sau mai multor persoane.

Necesitatea amendării respective, rezultă din multitudinea cazurilor de părăsire a locului accidentului rutier de către conducătorul mijlocului de transport, precum și din stringența care se impune pentru disciplinarea conducătorilor auto.

II. Cât privește Codul contravențional nr.218/2008:

1. Una din principalele modificări propuse prin prezentul proiect de lege constă în modificarea *Codului contravențional* prin completarea cu prevederi ce ar permite sancționarea conducătorilor auto, pentru contravențiile constatate prin intermediul mijloacelor tehnice. Prin urmare, se propune ca persoana fizică și juridică proprietar al mijlocului de transport cu care s-a comis o contravenție să poată fi atrasă la răspundere contravențională pentru contravențiile specificate de art.236 (Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum), 238 (Încălcarea regulilor de oprire și neacordarea de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier) 240 alin.(2) (Nerespectarea indicatoarelor de semnalizare rutieră și de acordare a priorității de trecere, a altor reguli de circulație rutieră), în cazul în care nu poate fi identificată persoana care a comis nemijlocit contravenția.

Trebuie să menționăm că răspunderea contravențională în acest caz nu intervine în mod automat, or pentru a fi aplicată aceasta trebuie să fim în prezența mai multor condiții cumulative:

- persoana (fizică sau juridică) este proprietar al mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția de la articolele 236, 238 și 240 alin.(2) din *Codul contravențional*;

- contravențiile de la articolele 236, 238 și 240 alin.(2) din *Codul contravențional* au fost constatate prin intermediul mijloacelor tehnice conforma art.443¹ din *Codul contravențional*;

- agentul constatator este în imposibilitate să determine identitatea persoanei care se afla la volanul mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția respectivă;

- persoana (fizică sau juridică) proprietar al mijlocului de transport, nu comunică în termen de 60 de zile identitatea persoanei care a comis contravenția, prin îndeplinirea unei declarații conform art.443¹ din *Codul contravențional* în redacția propusă de prezentul proiect.

Totuși, ținem să subliniem faptul că intervenția răspunderii contravenționale survine în acest caz doar prin aplicarea amenzii contravenționale stabilite de prevederile codului pentru fiecare contravenție în parte. În acest caz, proprietarului mijlocului de transport nu-i pot fi aplicate punctele de penalizare în condițiile art. 36 din același cod. De asemenea, persoana proprietar al mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția are un drept de regres împotriva persoanei care nemijlocit a săvârșit contravenția în condițiile *Codului civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002*.

Prevederile noi instituite cu privire la răspunderea proprietarului mijlocului de transport nu se aplică în cazul în care, se constată că la momentul comiterii contravenției, mijlocul de transport se afla în posesia altei persoane sau dacă proprietarul a fost deposedat de mijlocul de transport în mod ilicit.

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. 121¹ -121³, Codul Rutier Italian la art. 196 și cel Olandez la art. 5 și 8.

Trebuie să menționăm și faptul că prevederile noi propuse corespund principiului nevinovăției garantat de Constituția Republicii Moldova și Convenția europeană a drepturilor omului. Or, mai mult Curtea europeană a drepturilor omului în contextul examinării cauzei [*Flak vs. Olanda nr. 66273/01*](#) a statuat următoarele:

„Cu toate acestea, dreptul unei persoane într-un dosar penal de a fi presupus nevinovat și de a solicita urmărirea penală pentru a dovedi acuzațiile împotriva acesteia sau nu este absolut, deoarece prezumțiile de fapt sau de drept funcționează în fiecare sistem de drept penal și sunt nu este interzis în principiu de Convenție, atât timp cât statele rămân în limite rezonabile, luând în considerare importanța a ceea ce este în joc și menținând drepturile apărării (a se vedea *Salabiaku împotriva Franței*, Hotărârea din 7 octombrie 1988, seria A nr. 141-A, p. 15-16, § 28). Astfel, 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).

Evaluând dacă, în cazul de față, s-a respectat acest principiu de proporționalitate, Curtea înțelege că a fost introdusă regula răspunderii imputate pentru a asigura siguranța rutieră eficientă, asigurând că infracțiunile de circulație, detectate prin mijloace tehnice sau de altă natură și săvârșite de un șofer a cărei identitate nu a putut fi stabilită la momentul material, nu ar rămâne nepedepsită, ținând cont de necesitatea de a se asigura că urmărirea penală și pedepsirea acestor infracțiuni nu ar presupune o povară inacceptabilă pentru autoritățile judiciare interne. În plus, se constată că o persoană amendată în temeiul articolului 5 din lege poate contesta amenda în fața unei instanțe judecătorești cu competență deplină în materie și că, în orice astfel de procedură, persoana în cauză nu este lăsată fără niciun mijloc de apărare în sensul că ea poate ridica argumente bazate pe articolul 8 din lege și / sau să pretindă că la momentul material poliția a avut o oportunitate realistă de a opri mașina și de a stabili identitatea șoferului. Prin urmare, Curtea este de părere că autoritățile interne, impunând amenda în litigiu reclamantei, au respectat prezumția de nevinovăție.”

Necesitatea completării nominalizate, reise și din cazuistica existentă la examinarea

contravențiilor constatate cu mijloacele menționate mai sus ce a scos la iveală o serie de impedimente cu care se confruntă agenții constatați ai Poliției.

Spre exemplu, datele statistice de evidență ale Poliției denotă faptul că prin intermediul mijloacelor tehnice precizate pe parcursul anului 2020 s-au constatat **280 000** de contravenții dintre care s-au examinat **30 000** de contravenții și au rămas neexaminat **250 000** de contravenții.

Printre motivele de bază care fac imposibilă tragerea la răspundere contravențională a conducătorilor mijloacelor de transport care comit contravenții a căror constatare se realizează prin anumite mijloace tehnice ale Poliției se enumeră:

a) prezentarea datelor eronate;

b) refuzul proprietarului sau eschivarea acestuia de a răspunde la solicitările Poliției, prin care se cere informarea despre identitatea persoanei căreia i-a fost încredințată conducerea mijlocului de transport.

Pe de o parte, legea impune ca proprietarul (inclusiv în cazul mijloacelor de transport) să-și exercite cu diligență dreptul de proprietate, motiv pentru care acesta trebuie să-și asume și consecințele exercitării acestui drept.

Pe de altă parte, reieșind din datele statistice prezentate mai sus și având la bază actele normative în vigoare se constată cu certitudine că mecanismele existente la etapa actuală sunt ineficiente în cazul constatării contravențiilor cu mijloace tehnice certificate ori mijloace tehnice omologate sau cu mijloace de măsurare și verificate metrologic sau etalonate în conformitate cu prevederile actelor normative

Spre exemplu, doar în perioada anilor 2020, reieșind din numărul de **250 000** de contravenții constatate prin anumite mijloace tehnice care au fost lăsate fără examinare din lipsa de diligență a proprietarilor mijloacelor de transport (care au comunicat date eronate sau au refuzat să comunice identitatea conducătorului mijlocului de transport în timpul comiterii contravenției), raportat la amenda minimă de 10 unități convenționale (echivalentul a 50 lei) care poate fi aplicată persoanelor fizice și juridice pentru comiterea unor asemenea fapte se poate identifica un eventual prejudiciu cauzat bugetului de stat în sumă de aproximativ **125 000 000** lei.

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.

Respectiv se consideră operant pedepsirea exercitării cu rea-credință a obligațiilor legale (art.55 din Constituția Republicii Moldova) a persoanelor care, în calitatea lor de proprietari ai mijloacelor de transport, folosesc aceste bunuri în detrimentul drepturilor, libertăților și demnității celorlalți cetățeni, inclusiv participanți la trafic.

2. Modificarea articolului 32 alin.(2) are drept scop instituirea unei noi sancțiuni contravenționale complementare, și anume „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport” pentru comiterea contravențiilor în domeniul circulației

rutiere, în scopul responsabilizării conducătorilor auto, în special a celor care recidivează.

Aplicarea pedepselor contravenționale sau penale, pe alocuri se constată a fi ineficiente, deoarece statisticile demonstrează că aceiași autori ai contravențiilor/infracțiunilor, de multe ori recidivează și mai grav, folosesc aceleași mijloace de transport în momentul comiterii infracțiunilor sau contravențiilor în domeniul circulației rutiere.

O problemă actuală și care necesită intervenții imediate din partea statului o reprezintă aplicarea de către instanțele judecătorești a sancțiunii complementare „privarea de dreptul special de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an”, conform prevederilor art.36 alin.(2) din Codul contravențional nr.218/2008.

Conform normelor art.36 alin.(3), punctele de penalizare se anulează la expirarea termenului de **6 luni de la data constatării contravenției** pentru care au fost aplicate.

Totodată, prevederile art.30 alin.(2) din același Cod stabilesc expres că, termenul general de prescripție a răspunderii contravenționale este de **un an**.

De asemenea, Codul contravențional nr.218/2008 nu reglementează un termen obligatoriu pentru instanțele judecătorești în interiorul căruia ar urma să adopte hotărârea pe cauzele contravenționale în care agenții constatatori 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.

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.

În această ordine de idei, se prezintă informația tabelară, prin care se reconfirmă faptul că, la moment legea nu își atinge scopul scontat, și anume pedepsirea persoanelor vinovate în dependență de gravitatea faptei comise:

Anul	Numărul cauzelor contravenționale expediate în instanța de judecată pentru privarea de dreptul special de a conduce vehicule ca efect al acumulării a 15 puncte de penalizare	Numărul hotărârilor judecătorești pronunțate prin care s-a dispus privarea de dreptul special de a conduce vehicule ca efect al acumulării a 15 puncte de penalizare	Numărul proceselor contravenționale clasate de instanțele de judecată din motivul expirării termenului pentru care au fost aplicate punctele de penalizare	Cota procentuală a hotărârilor judecătorești prin care s-a dispus privarea de dreptul special de a conduce vehicule ca efect al acumulării a 15 puncte de penalizare	Cota procentuală a hotărârilor judecătorești prin care s-a dispus clasarea proceselor contravenționale de instanțele de judecată din motivul expirării termenului pentru care au fost aplicate

					punctele de penalizare
2019	1331	22	455	1,65 %	34,18 %
2020	1243	21	299	1,68 %	24,05 %
2021	1786	42	129	2,35 %	7,22 %

Mecanismul de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport propus ca sancțiune complementată constă în interzicerea temporară persoanei fizice de a conduce mijloace de transport, inclusiv prin ridicarea permisului de conducere.

În prim plan, suspendarea exercitării dreptului de a conduce are ca scop înlăturarea sursei de pericol sporit care atentează nu doar la siguranța traficului rutier, dar și asupra altor drepturi fundamentale ale persoanei.

Totodată, comiterea unor contravenții pasibile în final de aplicarea sancțiunii complementare suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport va contribui pe de o parte, la conștientizarea de către conducătorul auto a gravității faptei ilegale comise, precum și a consecințelor care survin, nu doar asupra victimei, dar și în privința sa.

Cu siguranță, suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport va crește 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 necesitățile cotidiene cu care se confruntă cetățenii în prezent.

3. Articolul 36 se redă într-o nouă redacție reieșind din modificările propuse la art.32 din Codul contravențional nr.218/2008 (suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport).

Astfel, prin proiect se stabilește termenul de aplicare a suspendării exercitării dreptului de a conduce de la 30 până la 180 de zile. Durata termenului depinde de întrunirea unor circumstanțe expres prevăzute (dacă titularul permisului de conducere a săvârșit contravenții care acumulează 15 puncte de penalizare).

De asemenea, proiectul stipulează dreptul șefului Inspectoratului național de securitate publică al Inspectoratului General al Poliției al Ministerului Afacerilor Interne, precum și a persoanelor împuternicite de către acesta de a aplica suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport.

Prevederea respectivă se întemeiază pe conținutul art.400 alin.(2) din Codul contravențional nr.218/2008.

Subsecvent, amendamentul are ca bază necesitatea intervenirii operative, prompte în scopul înlăturării sursei de pericol sporit care atentează nu doar la siguranța traficului rutier, dar și asupra drepturilor fundamentale ale cetățeanului. Astfel, este mai consecvent ca să fie prevenită comiterea unor ilegalități, decât să se suporte consecințele acestuia, cu atât mai mult, că suspendarea se răsfrânge asupra unei persoane, spre deosebire de o ilegalitate comisă care se răsfrânge asupra mai multor subiecți de drept.

Totodată, în același sens, se reiterează argumentele expuse mai sus de la art.32

alin.(2) Cod contravențional, în partea ce se referă la inaplicativitatea pedepsei de privare de drept, de către instanța de judecată, raportat la numărul de cazuri expediate de către agentul constator în adresa instanțelor judecătorești, cu astfel de demersuri.

Atribuirea dreptului șefului Inspectoratului național de securitate publică de aplicare a sancțiunii de suspendare a exercitării dreptului de a conduce are ca scop instituirea unui mecanism eficient de tragere la răspundere contravențională, or în prezent instanța de judecată derulează, de regulă, un proces judiciar contravențional într-un termen ce depășește 12 luni, având ca consecință imposibilitatea aplicării sancțiunii complementare menționate din motivul expirării termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate primele puncte de penalizare.

4. La articolul 229 alineatul (2), având ca reper gravitatea contravenției comise și urmările prejudiciabile se recomandă excluderea textului „3 puncte de penalizare”.

Deseori, conducerea unui vehicul care nu a fost înmatriculat în modul stabilit sau care nu a fost supus reviziei tehnice este generată de anumite circumstanțe care nu depind întotdeauna de voința conducătorului (proprietarului mijlocului de transport).

Drept urmare, se consideră oportun ca sancțiunea complementară „*punctele de penalizare*” să fie exclusă în cazul comiterii faptelor prevăzute la art.229 alineatul (2) din Codul contravențional nr.218/2008.

5. La articolul 230 alineatul (4), scopul amendamentului este de a aduce în concordanță rigorile articolului respectiv cu prevederile pct.34 subpct.1) și 3) din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009, or încălcarea regulilor stabilite de Regulamentul menționat atrage răspunderea contravențională.

6. La articolul 231, modificările propuse au drept scop asigurarea tragerii la răspundere contravențională 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, în cazurile în care această faptă nu constituie infracțiune.

7. Articolul 234 se propune a modificat în sensul 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.

8. La articolul 236, potrivit datelor statistice acumulate de Inspectoratul național de securitate publică, principala „cauză a producerii accidentelor rutiere” care au prevalat pe parcursul anilor 2019 –2021 este **viteza neadecvată vizibilității**.

Conform datelor din Sistemul informațional automatizat „**Registrul accidentelor rutiere**”, pe perioada anilor 2019 – 2021 au fost înregistrați următorii indici:

Totalul accidentelor rutiere produse ca urmare a „Vitezei neadecvate vizibilității, condițiilor, situației rutiere”

Anul	A (numărul total de accidente)	D (persoane decedate)	T (persoane traumatizate)
2019	534	80	681
2020	562	104	665
2021	827	122	936

În redacția actuală a art.236 din Codul contravențional nr.218/2008 (depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum), prevede doar 3 alineate, cea mai aspră sancțiune fiind pentru depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum mai mult de 40 km/oră și atrage sancțiunea contravențională sub formă de amendă și puncte de penalizare.

În contextul studierii practicii altor state, cum ar fi România, Anglia, Germania se atestă că răspunderea pentru depășirea limitei de viteză este graduală, iar pentru depășirea limitei de viteză de la 40-50 km/oră pe segmentul de drum, se aplică suplimentar și suspendarea dreptului de a conduce mijlocul de transport de la o lună și mai mult.

În acest sens, amendarea art.236 din Codul contravențional prevede sancționarea graduală a contravenientului, în dependență de limitele de viteze depășite.

De asemenea, justificarea propunerii de amendare se întemeiază pe faptul că potrivit practicii de activitate a Poliției s-au constatat cazuri când conducătorul auto a fost depistat conducând cu depășirea limitei de viteză mai mult de 50 km peste limita admisă.

9. La articolul 238, fiindcă staționarea sau parcare în locuri interzise reprezintă o contravenție cu grad prejudiciabil redus comiterea căreia deseori reprezintă consecința unei infrastructuri rutiere învechite sau chiar care lipsește, se optează pentru excluderea aplicării punctelor de penalizare pentru aceste fapte.

Pe parcursul anului 2020 au fost comise **356** accidente rutiere cu tamponarea pietonilor aflați pe spațiile destinate circulației acestora (trotuare, marcaje, insule etc.) dintre care **16** au decedat, iar **354** au fost traumatizați și au avut nevoie de îngrijiri medicale.

De asemenea, pe parcursul anului 2021, s-au înregistrat **467** accidente rutiere implicate cu pietoni care s-au soldat cu **25** de decese și **460** persoane traumatizate, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă comparativ cu anul 2020.

Subsecvent, reieșind din multitudinea accidentelor, conform datelor statistice, în care sunt implicați pietonii și bicicliștii, și ținându-se cont de faptul că sunt cei mai vulnerabili participanți la trafic, se propune stabilirea unei sancțiuni contravenționale mai aspre sub formă de amendă de la 30 la 36 unități convenționale, cu aplicarea a 5 puncte de penalizare pentru neacordarea de prioritate legală pietonilor sau cicliștilor.

De asemenea, se propune completarea articolului precizat cu un nou alineat, prin care să fie pedepsită mai aspru săvârșirea repetată, pe parcursul aceluiași an fapta de neacordare de prioritate legală pietonilor sau cicliștilor, inclusiv prin aplicarea pedepsei complementare de suspendare a exercitării dreptului de a conduce mijloace de transport.

10. La art.240, în scopul expunerii clare a conținutului normativ, în norma de drept cu privire la sancționarea nerespectării indicatoarelor de semnalizare rutieră, a altor reguli de circulație rutieră, s-a optat pentru concretizarea componenței contravenției, în dependență de gradul prejudicial, precum și s-a asigurat proporționalitatea dintre fapta ilegală comisă și pedeapsa aplicată.

De asemenea, avându-se ca reper conjuncturile sociale existente la moment, articolul propus spre modificare, se completează cu noi componente de contravenții care vin să garanteze siguranța traficului rutier.

Suplimentar, se consemnează că la amendarea articolului precizat s-a ținut cont de semnalizarea nr.ID000020-CC218/2017 parvenită prin platforma „reLAWED”, ce s-a referit la conflictul normelor de drept capabile să genereze coruptibilitate în rândul agenților constatați la aplicarea art.240 din Codul contravențional nr.218/2008.

11. Completarea cu articolul 339¹ „Încălcarea legislației privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte” denotă din prevederile art.8 lit.a) și c) din Legea privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte, nr.273/1994, conform căruia, titularul de acte de identitate este obligat să prezinte persoanelor oficiale din autoritățile competente, la cerere, actul de identitate, precum și să comunice, în termenul stabilit autorităților competente, despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsierea actului de identitate.

Mai mult, deși art.9 din Legea nr.273/1994 prevede răspunderea pentru nerespectarea obligațiilor stipulate mai sus, la moment legislația nu prevede nici o răspundere legală în acest sens.

Suplimentar, pentru a asigura aplicabilitatea normei contravenționale, în textul proiectului actului normativ se propune și modificarea articolului 8 lit.c) din Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte, în vederea excluderii ambiguității, interpretării diferite a normei de drept și oferirii clarității conținutului normativ actual, prin substituirea cuvintelor „fără întârziere” cu textul „în termen de 5 zile lucrătoare.

12. Articolul 355 se modifică prin înăsprirea sancțiunii contravenționale, în scopul contracarării consumului de băuturi alcoolice care atentează nemijlocit la ordinea și securitatea publică.

13. Articolul 423¹⁰ se completează cu alineatul (1¹) cu următorul cuprins:

„(1¹) Contravenția prevăzută la art.238 alin.(2) se constată și se examinează de către organele specializate ale administrației publice locale.

Propunerea respectivă este înaintată în temeiul atribuțiilor administrației publice locale, în domeniul asigurării securității traficului rutier și pietonal, instituite prin Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală.

Totodată, excluderea punctelor de penalizare ca sancțiune complementară pentru contravenția respectivă favorizează aplicarea pedepsei contravenționale de către administrația publică locală.

14. Articolul 443¹ se expune într-o nouă redacție, în sensul raționamentului mecanismului instituit la art.16¹ din proiect, elementul care îl diferențiază de articolul prenotat constă în instituirea procedurii de atragere la răspundere contravențională a proprietarului mijlocului de transport, pentru contravențiile 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.

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.

III. La Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier se recomandă:

1. Completarea **art.21¹** cu prevederi privind degrevarea de obligația frecventării programului probațional antialcoolic și antidrog a persoanelor condamnate pentru infracțiunile prevăzute de art.264 alin.(1), alin.(3) și (5) și art.264¹ alin.(2) din Codul penal nr.985/2002, se denotă din inoportunitatea frecventării acestora unui astfel de program, întrucât infracțiunile nu sunt comise în stare de ebrietate.

Amendarea cu **articolul 21²** presupune stabilirea procedurii de repunere în drepturi a conducătorului auto, în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport.

Precum 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.

2. Articolul 41 se completează în scopul implicării în procesul de asigurarea a securității traficului rutier a altor autorități publice, care au competență în această sferă. De asemenea, amendamentul recomandat 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.

IV. 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 se revizuieste, prin prisma reglementărilor 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.(2⁶) art.17 din Legea nr.713/2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope.

V. Articolul 8 lit.c) din Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte, se modifică în vederea excluderii ambiguității, interpretării diferite a normei de drept, se oferă o claritate conținutului normativ, prin substituirea cuvintelor „fără întârziere” cu textul „în termen de 3 zile lucrătoare”.

Această modificare va asigura și aplicarea răspunderii contravenționale pentru nerespectarea de către titularul actului de identitate a obligației de a comunica autorităților competente despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsirea actului de identitate.

În concluzie, printre finalitățile urmărite prin adoptarea proiectului actului normativ se enumeră:

- 1) Responsabilizarea conducătorilor mijloacelor de transport;
- 2) Creșterea nivelului siguranței traficului rutier;
- 3) Simplificarea mecanismului de tragere la răspundere contravențională a tuturor persoanelor care comit contravenții în domeniul circulației rutiere și faptele acestora sunt constatate prin intermediul mijloacelor tehnice certificate omologate;
- 4) Eliminarea curenței normative prin care, la moment persoanele declarate vinovate de comiterea unui accident rutier, nefiind în stare de ebrietate sunt obligate de a frecventa programul probațional antialcoolic și antidrog.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Prezentul proiect nu are ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

4. Evidențierea elementelor noi

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative presupune următoarele elemente noi:

- 1) Atribuirea „*ciclomotoarelor*” la categoria mijloacelor de transport care cad sub incidența noțiunii prevăzute de art.132 din Codul penal nr.985/2002 și, respectiv asigurarea tragerii la răspundere penală a persoanelor care comit infracțiuni în domeniul circulației rutiere cu *ciclomotoarele*;
- 2) Asigurarea tragerii la răspundere penală a persoanelor care au predat cu bună știință conducerea mijlocului de transport către o persoană care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport sau acest drept i-a fost anulat, iar acțiunile date au provocat vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății sau decesul unei persoane;
- 3) Incriminarea răspunderii penale pentru infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier, dacă această încălcare a cauzat din imprudență o vătămare medie a integrității corporale sau a sănătății;
- 4) Asigurarea tragerii la răspundere contravențională a conducătorilor persoanelor juridice (autorități publice) care se eschivează la solicitarea Poliției, de a comunica identitatea persoanei căreia i-a fost încredințată conducerea vehiculului care a fost implicat în comiterea unei contravenții în domeniul circulației rutiere, inclusiv pentru neexecutarea

solicitărilor Poliției (spre exemplu solicitarea privind necesitatea amplasării unor indicatoare rutiere pe un sector de drum cu risc sporit de accidente rutiere);

5) Instituirea răspunderii contravenționale a proprietarului mijlocului de transport dacă:

- acesta refuză sau se eschivează, la solicitarea Poliției, de a comunica, în termenele acordate, identitatea persoanei căreia i-a fost încredințată conducerea vehiculului care a fost implicat în comiterea unei contravenții în domeniul circulației rutiere;

- prezintă date eronate.

6) Instituirea unei noi sancțiuni complementare – suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pentru comiterea contravențiilor în domeniul circulației rutiere, în scopul responsabilizării conducătorilor auto;

7) Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport de către agentul constatator în calitate de sancțiune complementară dacă aplicarea sancțiunii principale (spre exemplu amenda) condiționează acumularea a 15 puncte de penalizare;

8) Asigurarea tragerii la răspundere contravențională a persoanelor care conduc mijloace de transport însă, anterior au fost private de dreptul de a conduce vehicule;

9) Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport în cazul depășirii limitei vitezei de circulație stabilită pentru un anumit sector de drum;

10) Instituirea sancțiunii avertismentului pentru nerespectarea marcajului;

11) Asigurarea tragerii la răspundere contravențională a titularilor actelor de identitate pentru nerespectarea obligațiilor prevăzute de Legea nr.273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte;

12) Înăsprirea sancțiunilor contravenționale pentru:

- consumul de băuturi alcoolice în locuri publice;

- apariția în locuri publice în stare de ebrietate produsă de alcool.

13) Atribuirea în competența administrației publice locale a competenței de constatare și examinare a contravențiilor de staționare sau parcare în locuri interzise a mijloacelor de transport;

14) Instituirea obligației de a admite efectuarea inspecției tehnice periodice, înmatriculării, reînmatriculării vehiculelor doar în cazul în care se constată că mijlocul de transport nu reprezintă obiectul unui proces contravențional nefinalizat;

15) Stabilirea unui termen expres în care titularul actului de identitate ar urma să-și exercite obligația de a comunica autorităților competente despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsirea actului de identitate;

16) Instituirea răspunderii contravenționale pentru nerespectarea de către titularul actului de identitate a obligației de a comunica autorităților competente despre pierderea, furtul, deteriorarea sau găsirea actului de identitate în termenul stabilit de lege;

17) Eliminarea unor lacune de ordin normativ.

5. Fundamentarea economico-financiară

Implementarea amendamentelor propuse nu implică alocarea mijloacelor financiare suplimentare de la buget.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare
Prevederile proiectului se încadrează în legislația națională și în cea internațională, nu contravin principiilor fundamentale ale normelor de drept.
7. Avizarea și consultarea publică a proiectului
Începând cu 05 noiembrie 2021, proiectul actului normativ a fost supus consultărilor publice la care au participat reprezentanți ai societății civile, asociațiilor obștești, școlilor auto, asociației Promo-Lex și alți cetățeni interesați care susțin proiectul actului normativ. Opinia participanților este expusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor. Suplimentar, în scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul actului normativ va fi plasat pe pagina web oficială a Ministerului Afacerilor Interne www.mai.gov.md , la directoriul <i>Transparența</i> , secțiunea <i>Consultări publice</i> .
8. Constatările expertizei anticorupție
<i>Se va completa după efectuarea expertizei anticorupție.</i>
9. Constatările expertizei juridice
<i>Se va completa după efectuarea expertizei juridice.</i>

**Secretar general
al Ministerului Afacerilor Interne**

Serghei DIACONU