



**Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova**  
**Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova**



MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 e-mail: mai@mai.gov.md  
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanțelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

Nr. 38/4396 din 28 septembrie 2023

La nr. 18-69-9414 din 05 septembrie 2023

**Ministerul Infrastructurii și  
Dezvoltării Regionale**

copie: **Cancelaria de Stat**

Ministerul Afacerilor Interne, a examinat *proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier) (număr unic 723/MIDR/2023)* și, în limita competențelor funcționale, comunică în ordinea argumentelor ce succed.

1. În tot conținutul proiectului considerăm oportun ca sintagmele „se abrogă” și „se exclude” să fie folosite corect, și anume, pentru exprimarea normativă a intenției de scoatere din vigoare a unor prevederi, se utilizează cuvintele „se abrogă” și nu „se exclude”. Sintagma „se exclude” se utilizează doar în cazul excluderii unor cuvinte, sintagme, propoziții.

2. De asemenea, în tot textul proiectului cuvintele „în vigoare” se vor exclude ca fiind inutile, astfel că, referințele la actele normative reprezintă referințe la legislația în vigoare și doar pentru excepțiile de la regula generală se va specifica dacă este vorba despre legislația aplicabilă la un anumit moment.

3. Subsidiar, pe tot cuprinsul proiectului, cuvântul „furt” se va substitui cu cuvântul „sustragere”, la forma gramaticală corespunzătoare, întrucât sustragerea reprezintă o noțiune generică care cuprinde toate formele de însușire ilegală a unor bunuri străine.

**La Articolul I:**

4. Pct. 2 la noțiunea „bunuri divizibile”, textul „transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți” urmează a fi exclus, deoarece acesta definește sintagma „în vrac” care deja este inclusă în noțiunea respectivă;

noțiunea „manager de transport rutier” urmează a fi revizuită, întrucât generează dificultăți de înțelegere și interpretare (sub aspectul folosirii repetate a adverbului „respectiv” și „chiar persoana în cauză” contravine limbajului juridic);

textul noțiunilor „*grafic de circulație*”, „*program de transport rutier*”, „*regim de deservire*” și „*orar de circulație*” se stratifică, fapt ce impune necesitatea modificării în contextul ofertei unui consens.

5. La pct. 9, se atenționează că, legislația penală nu operează cu termenul „*infracțiuni foarte grave*”. Potrivit dispoziției art. 16 alin. (1) Cod penal, în funcție de caracterul și gradul prejudiciabil, infracțiunile se clasifică în următoarele categorii: ușoare, mai puțin grave, grave, deosebit de grave și excepțional de grave.

Totodată, conținutul lit. d) al art. 18 alin. (1) nu se acceptă în redacția propusă, întrucât este ambiguă și creează dificultăți de interpretare sintagma „*infracțiuni privind autorizarea*” sau abnegația „*transporturile de animale*” la compartimentul dat.

Subsidiar, se menționează că, art. 18 alin. (1) lit. a) Codul transporturilor rutiere reglementează deja interdicția „*nu a fost condamnat/ă [...] pentru infracțiuni în domeniul transporturilor rutiere*” în calitate de cerință a managerului de transport rutier a întreprinderii cu reputație ireproșabilă.

Complementar, la art. 18 alin. (1), lit. a) se recomandă excluderea cuvântului „*penal*”, (condamnare penală - pleonasm), deoarece condamnarea nu poate fi civilă, iar în privința contravențiilor se aplică sancționarea contravențională.

6. La pct. 35, deși proiectul prevede excluderea cuvintelor „și psihofiziologic” de la art. 43 alin. (2) lit. d), în dispoziția aceleași norme rămâne incertă condiția pentru conducătorul auto în transportul rutier care trebuie „să fie apt din punct de vedere medical”, fiind interpretabilă deoarece, nu este indicat exhaustiv care concluzii medicale trebuie să conțină certificatul medical și termenul de valabilitate a acestuia or, la lit. d) se propune textul în următoarea redacție:

„d) să fie apt din punct de vedere medical (concluzia medicului de familie și narcologică, confirmată prin certificat medical eliberat cu cel mult 12 luni înaintea depunerii cererii, din care să rezulte că este apt din punct de vedere medical pentru a conduce vehicule)”.

7. La alin. (11<sup>2</sup>) a pct. 35 propus spre a fi completat, cuvântul „*grilă*” se exclude ca fiind inutil.

8. Autorul în mod repetat, făcând referire la diferite articole din Codul transporturilor rutiere, menționează despre excluderea textului „*de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje*”. Astfel, pentru a evita dublarea informației, se recomandă modificarea în următoarea redacție: „Pe tot conținutul actului normativ cuvintele „*de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje*” se va exclude”.

9. La pct. 66 textul art. 152<sup>2</sup> alin. (3) lit. a) urmează a fi revizuit, în sensul în care procesul de control/înregistrare/ștampilare a autorizațiilor de transport rutier de persoane să nu genereze creșterea timpului de așteptare în punctele de trecere a frontierei de stat, ori actualmente Poliția de Frontieră având competențele respective, nu înregistrează în sistem careva informații privind autorizațiile de transport rutier

de persoane. De asemenea, urmează a fi reexaminată partea nepermitterii trecerii frontierei de stat a vehiculului în cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul acestuia. Faptul dat generează inclusiv riscul de neautorizare a trecerii frontierei în privința pasagerilor de bună credință care se deplasează cu vehiculul respectiv. În consecință, ar implica aflarea acestora în punctul de trecere a frontierei până la punerea la dispoziție de către compania de transport a altui mijloc de transport și, eventual perturbarea activității punctului de trecere.

Atragem atenția că, în conformitate cu prevederile articolul 24 alin. (5) al Legii nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, persoana căreia nu i-a fost autorizată trecerea frontierei de stat este obligată să părăsească imediat punctul de trecere, în caz contrar acțiunile de refuz întrunesc elementele unei contravenții, condiție ce îngreunează, pe de o parte, activitatea Poliției de Frontieră și lezează drepturile omului, pe de altă parte.

10. Subsidiar, lit. b) alin. (3) al art. 152<sup>2</sup> urmează a fi exclus, reieșind din argumentele ce succes la Articolul II.

### **La Articolul II:**

11. La modificările propuse la art. 197 alin. (5) se propune excluderea textului „în afara operațiunilor de transport rutier”, precum și completarea cu sintagma „/staționarea” după cuvântul „Parcarea”.

12. Prevederile propuse pentru completarea art. 439<sup>1</sup> alin. (4), și anume „Acțiunile prevăzute la art. 197 alin. (3), art. 263<sup>2</sup> alin. (1), (3) și (6) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic atrage după sine suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni” se propune a fi statuată ca o faptă contravențională distinctă prevăzută în art. 197 din Codul contravențional.

13. La pct. 6 este necesară excluderea sintagmei „art. 263<sup>2</sup>”, deoarece nedeclararea informației cu privire la beneficiarul efectiv/beneficiarii efectivii excedează în mod evident domeniul de competență al Poliției. Se atrage atenția că, atribuțiile Poliției sunt determinate exhaustiv la art. 19-23 din Legea nr. 320/2012 cu privire la Poliție și statutul polițistului.

14. La pct. 8 se recomandă revizuirea sintagmei „art. 263<sup>2</sup>”, întru cât aceeași componență de contravenție nu poate fi constatată și examinată de două entități cu competențe funcționale divergente (de către MAI, pe de o parte, cum a propus autorul la pct. 6 și Organele de specialitate în domeniul transporturilor, pe de altă parte) or, autorul a avut în vedere „art. 263<sup>3</sup>”.

15. Suplimentar, la pct. 6, art. 400 Cod contravențional, se completează cu următorul cuprins „se exclude art. 287<sup>3</sup> din alin. (3<sup>3</sup>)”, din următoarele considerente – vicierea proceselor de bază a Poliției de Frontieră, complicarea activității în punctele de trecere a frontierei de stat și impactul negativ asupra operativității și eficacității efectuării controlului de frontieră. Astfel, se constată tergiversarea procesului de fluidizare a traficului la frontiera de stat, prin majorarea timpului de

efectuare a controlului, în ultimă instanță afectând nemijlocit persoanele care se prezintă pentru trecerea frontierei de stat.

În această ordine de idei, în scopul eficientizării activității de constatare a încălcărilor ce țin de achitarea taxei pentru utilizarea drumurilor (vinieta) se propune a exclude factorul uman în procesul respectiv, iar activitatea în cauză va fi automatizată cu utilizarea procedurilor și mecanismelor de înregistrare și evidență a informației sistematizate, acumulate în cadrul supravegherii în regim automatizat a circulației rutiere pe drumurile publice cu mijloacele tehnice speciale software și hardware ale Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere „**Controlul traficului**”, în sensul prevederilor Hotărârii Guvernul nr. 965/2014 (similar practicii din România).

Totodată, se menționează că Codul transporturilor rutiere, la art. 152<sup>2</sup> alin. (2) lit. b) Serviciul Vamal, realizează controlul asupra *achitării pentru vehiculele rutiere de mărfuri a taxei pentru folosirea drumurilor (vinieta), la ieșirea din Republica Moldova – în cazul operatorilor de transport rutier străini* (inclusiv redacția nou propusă prevede acest fapt), deși la art. 403 Cod contravențional, Serviciului Vamal nu îi este atribuită competența de examinare a contravenției prevăzută la art. 287<sup>3</sup> Cod contravențional (încălcarea regulilor privind vinieta). În acest sens, se recomandă autorului revizuirea acestor aspecte legale de competență.

În contextul că, art. 287<sup>3</sup> din Codul contravențional se încadrează în grupul *Contravențiilor ce afectează activitatea de întreprinzător, fiscalitatea, activitatea vamală și valorilor mobiliare*, examinarea contravenției vizate, poate fi atribuită organelor de specialitate în domeniul transporturilor or, Serviciului Vamal.

### **La Articolul III:**

16. Suplimentar la prevederile proiectului, propunem modificarea art. 346 Cod fiscal, prin excluderea la alin. (3) a textului „iar Poliția de Frontieră nu va permite ieșirea din țară a mijloacelor de transport respective până nu se va prezenta dovada de achitare a vinietei pentru toată perioada aflării în Republica Moldova și a amenzii aplicate”. Astfel, se enunță că, motivul de neachitare a vinietei nu poate servi drept temei de a îngrădi persoana în dreptul la libera circulație.

În aceeași ordine de idei, menționăm că, art. 21 din Codul de executare a Republicii Moldova, prevede că, executorul judecătoresc este unica persoană autorizată să efectueze executarea silită a documentelor executorii, iar efectuarea actelor de executare silită de către alte persoane atrage răspunderea prevăzută de lege. Prin lit. c) al art. 11 din Codul menționat deciziile (hotărârile) contravenționale, inclusiv cele emise de agenții constatați în limitele competenței atribuite lor prin lege și sentințele pe cauzele penale în partea încasării amenzii, confiscării speciale, precum și în partea acțiunii civile sânt atribuite la categoria documentelor executorii, care se execută conform prevederilor acestuia. Astfel, deciziile agentului constataor competent să soluționeze cauza contravențională care nu au fost executate benevol de către contravenient urmează să fie remise spre executare executorului

judecătorească care utilizează modalitățile (pârghiile) de executare prevăzute de legislație și nu atribuite în competența Poliției de Frontieră.

17. Adicional, se subliniază relevanța aprobării *proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier)* (**număr unic 723/MIDR/2023**) din considerentul angajamentelor asumate de Republica Moldova la acquis-ul Uniunii Europene, care presupune transpunerea legislației europene în actele normative naționale (până în 2030), inclusiv în domeniul transporturilor, care intermitent va genera aducerea în concordanță a actelor normative actuale domeniului vizat.

**Secretar de stat**

**Andrei CECOLTAN**