



**MINISTERUL JUSTIȚIEI  
AL REPUBLICII MOLDOVA**

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

23.10.2023 nr. \_\_04/2-9268  
la nr. 18-69-9414 din 05.09.2023

**Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale  
Cancelaria de Stat**

Cu referire la proiectul hotărîrii Guvernului *cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier)* (**număr unic 723/MIDR/2023**), comunicăm următoarele.

Potrivit notei informative, reglementările propuse prin proiectul prezentat sunt orientate spre creșterea nivelului de siguranță și eficiență a serviciilor de transport rutier, precum și descentralizarea administrării domeniului. Totodată, pentru mediul de afaceri respectivele modificări vin să simplifice activitatea prin reducerea poverii administrative, prin stimularea concurenței sănătoase, în special, în cazul serviciilor în regim de taxi.

*La proiectul legii:*

***La Art. I (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014):***

În conformitate cu art. 51 alin. (4) din *Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative*, în legea de modificare și/sau abrogare a mai multor acte normative, fiecărui act normativ i se consacră un articol însemnat cu un număr ordinar exprimat prin cifre romane și urmat de punct. Astfel, textul „Articolul I.” se va substitui cu textul „Art. I.” (observație valabilă pentru toate articolele din proiect).

La pct. 2:

Dispoziția „după noțiunea „cap de rută” se completează cu 2 noțiuni noi cu următorul cuprins:” se va expune în următorul mod: „după noțiunea „cap de rută” se completează cu următoarele noțiuni:”, fără a se menționa că acestea sînt noi, urmate de redarea lor (observație valabilă pentru toate cazurile similare).

Noțiunea de „leasing financiar” se va revizui prin prisma prevederilor *Codului civil* (a se vedea, în special, art. 1314).

În dispoziția cu privire la noțiunile „program unic computerizat”, „organizație patronală reprezentativă”, „organizație sindicală reprezentativă” și „transport rutier de colete” se va menționa că acestea se exclud, dar nu se abrogă. În context, se va ține cont că, sintagma „se exclud” se utilizează în cazul excluderii unor cuvinte, sintagme, propoziții, iar pentru exprimarea normativă a intenției de scoatere din vigoare a unor prevederi se utilizează cuvintele „se abrogă”.

La pct. 3, în redacția propusă a alin. (5) din art. 6, după cuvîntul „ordinul” se va completa cu cuvîntul „conducătorului”, dat fiind faptul că potrivit art. 11 alin. (1) lit. k) din *Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate* ministrul are competența de a emite în mod unipersonal ordine în limitele competenței sale (observația este valabilă inclusiv pentru pct. 18).

La pct. 4, în dispoziția de completare cu lit. l), cuvîntul „alineatul” se va exclude ca excedent.

La pct. 5, în cuprinsul art. 9 alin. (2) lit. p) cuvîntul „efectuarea” se va substitui cu cuvîntul „efectuează”.

La pct. 6, în partea dispozitivă, cuvintele „pe pagina oficială web a Agenției” se vor substitui cu cuvintele „pe pagina web oficială a Agenției” (a se vedea: art. 31<sup>30</sup>, 38 alin. (8) din *Codul transporturilor rutiere*).

La pct. 8, în dispoziție, cuvîntul „Articolul” se va substitui cu cuvîntul „Articolele”.

La pct. 9, se va revedea dispoziția ce vizează propunerea de substituie în alin. (3) din art. 18 a cuvîntului „contravenții” cu cuvîntul „încălcări”, or, în acest caz, va rezulta că „se consideră încălcări ... următoarele încălcări”.

Prevederile pct. 25 și 26 urmează a fi expuse într-un singur punct, deoarece se referă la modificarea art. 34.

De asemenea, vor fi expuse succesiv, într-un punct, art. 36 și 37 (observația este valabilă și pentru pct. 28 și 29, pct. 52).

La pct. 30:

semnalăm că, cuvîntul „poate” nu se regăsește în cuprinsul alin. (8) din art. 38, prin urmare, se va revedea în acest sens;

modificările propuse la alin. (12) se vor expune structurat, din alineate, fără a se menționa repetat alin. (12) (observație valabilă și pentru pct. 31, 35);

în redacția propusă a alin. (16) cuvintele „se eliberează pe termenul de valabilitate” se vor substitui cu cuvintele „se eliberează pentru termenul de valabilitate”.

La pct. 35, referitor la propunerea de modificare în art. 43 prin substituirea cuvintelor „instruire” și „programe de instruire” cu cuvintele „formare”, respectiv, „programe de formare”, menționăm că acest fapt urmează a fi revăzut pentru tot textul Codului, întrucît noțiunea de „instruire” se regăsește și în alte articole.

La pct. 36, în cuprinsul alin. (2) din art. 44, cuvintele „va fi asigurată” se vor substitui cu cuvintele „se asigură”. Semnalăm că, verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.

La pct. 39:

se va reține că, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, la sintagma „reglementările tehnice în vigoare”, cuvintele „în vigoare” sunt inutile și urmează a fi excluse (observație valabilă și pentru pct. 50, 61);

în dispoziția de completare cu lit. u), cuvîntul „articolul” se va exclude (observație valabilă și pentru pct. 48, 52, 57, 66, 68).

La pct. 41, lit. a) și c) din art. 58, se vor menționa separat, deoarece acestea nu sînt expuse succesiv în actul de bază (observația este valabilă inclusiv pentru pct. 47).

La pct. 44, cuprinsul alin. (2) din art. 64 urmează a fi divizat în litere, care sînt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor (a se vedea inclusiv pct. 55).

La pct. 48, cuprinsul alin. (3) din art. 80 se va expune din alineat.

La pct. 50, atenționăm că art. 81 urmează a fi completat cu alin. (4)–(8), deoarece alin. (3) a fost abrogat prin *Legea nr. 272/2018 pentru modificarea unor acte legislative*. În context, relevăm că potrivit art. 62 alin. (3) din *Legea nr. 100/2017*, în cazul în care se abrogă integral textul unei părți, cărți, unui titlu, capitol, unei secțiuni, subsecțiuni, unui paragraf, punct, articol, alineat, subpunct, unei litere sau al diviziunii

acesteia, numărul sau litera cu care este însemnat elementul respectiv nu se atribuie altor elemente structurale din șirul dat.

La pct. 57, considerăm rațional de a modifica alin. (4) din art. 90 prin excluderea cuvintelor „de sărbători și sfârșit de săptămână”, în locul substituirii unor cuvinte cu altele.

La pct. 65, în redacția propusă a alin. (4) și (5) din art. 152 cuvintele „al prezentului articol” și „al prezentului cod” se vor exclude, deoarece potrivit art. 55 alin. (4) din *Legea nr. 100/2017*, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (obiecție valabilă și pentru Art. II).

**La Art. II (Codul contravențional):**

În nota informativă este menționat că, modificările propuse la *Codul Contravențional* au drept scop eficientizarea sistemului de sancționare, prin stimularea persoanelor fizice de a nu admite cazuri de transportare ilicită a călătorilor, iar, în cazul operatorilor de transport rutier, modificările ar urma să ridice gradul de responsabilitate și să sporească siguranța în trafic.

Analizând cele expuse supra, constatăm că acest fapt nu corespunde exigențelor stabilite de *Legea nr. 100/2017*, iar argumentele invocate de autor nu justifică pe deplin necesitatea modificărilor propuse în *Codul contravențional*. Totodată, în nota informativă nu este indicat motivul și nu este justificată necesitatea micșorării limitelor de pedeapsă, excluderea în unele cazuri de răspundere contravențională a persoanelor juridice/persoanelor cu funcție de răspundere, excluderea anumitor contravenții din competența Ministerului Afacerilor Interne. În context, menționăm despre necesitatea completării notei informative cu argumente clare în acest sens. Un alt aspect ce urmează a fi elucidat, se referă la tabelul comparativ care este diferit de cele prevăzute de proiect (în special, la sancțiunile contravenționale). Astfel, recomandăm ajustarea tabelului comparativ, or, acesta trebuie să fie în concordanță cu proiectul de act normativ.

În continuare, ținem să menționăm că proiectul abundă în expresii neclare și care nu corespund limbajului juridic, urmînd a fi expuse în coraport cu fiecare normă.

Referitor la art. 197 ținem să menționăm că autorul proiectului propune o nouă redacție a acestuia. Astfel, alin. (1) al art. 197 prevede răspundere contravențională pentru: „*Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri, contra cost, în lipsa, la bordul vehiculului rutier, a actelor permissive sau a documentelor de transport specifice tipului de transport rutier efectuat atunci când deținerea lor la bord este prevăzută de legislația în vigoare sau necompletarea lor se sancționează cu amendă de la 15 la 20 de unități convenționale aplicată persoanei fizice*”. Făcând trimitere la art. 58 lit. d) din proiect, pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri în trafic național, operatorul de transport rutier și/sau conducătorul auto trebuie să dețină, în mod obligatoriu, la bordul vehiculului rutier foaia de parcurs. Respectiv, art. 58, 59, 61, 62 din *Codul transporturilor rutiere* prevăd obligația operatorilor de transport rutier/conducătorilor auto și a întreprinderilor de a deține anumite acte la bordul vehiculului rutier. În acest context, considerăm necesară atragerea la răspundere contravențională și a persoanei juridice, or, potrivit normelor citate din *Codul transporturilor rutiere* persoanele juridice au anumite obligații în acest sens, însă, potrivit mecanismului propus acestea nu vor fi acoperite de forța de constrângere a statului. La fel, nu este clară poziția de diminuare a pedepsei pentru persoanele fizice și

de a exclude pedeapsa pentru persoana cu funcție de răspundere (observație valabilă inclusiv pentru alin. (2)).

La alin. (2) al aceluiași articol din proiect, propunem de a fi revizuită sintagma „și/sau”, or, potrivit art. 54 alin. (1) lit. a) din *Legea nr. 100/2017* conținutul proiectului 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. Totodată, semnalăm lipsa de coerență în ceea ce privește menținerea sau diminuarea sancțiunii pentru unele contravenții existente.

La alin. (8) nu este clar subiectul căreia îi va fi aplicată amenda în mărime de 70 la 100 unități convenționale, astfel, urmează a se specifica acest fapt.

Potrivit alin. (9) din proiectul de lege, autorul stabilește răspundere contravențională pentru „*Utilizarea platformelor electronice de management cu încălcarea prevederilor art. 81 alin. (3)-(7) al Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei juridice*”. Prin urmare, atragem atenția că potrivit modificărilor din *Codul transporturilor rutiere* prevăzute la art. 81 alin. (5) din proiect, acesta conține reglementări privind impozitarea fiscală a veniturilor obținute de către persoanele juridice deținătoare a drepturilor de proprietate/operate a sistemelor platformelor (electronice). În acest context, această prevedere nu poate fi reținută la aplicarea sancțiunii contravenționale în baza art. 197 alin. (9) din *Codul contravențional*, or, impozitarea fiscală este reglementată de *Codul fiscal*, care prevede la art. 261 din Cod răspunderea pentru eschivare de la plata impozitelor. Aceeași remarcă reținem și la prevederile alin. (6) al art. 81 din proiect, în contextul în care *Codul contravențional* (art. 293<sup>1</sup>), *Codul Fiscal* (art. 254<sup>1</sup>) conțin reglementări și sancțiuni pentru neemiterea sau emiterea necorespunzătoare a bonurilor de casă/documentelor fiscale.

Cu referire la alin. (11) - (13) ce se referă la abaterile privind timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto precizăm că, este necesar să se facă o trimitere expresă la anexa nr. 5 din *Codul transporturilor rutiere*. Or, lipsa unei asemenea trimiteri ar putea genera dificultăți de interpretare și aplicări neuniforme (pornind de la faptul că o individualizare a gravității faptei se face și potrivit regulilor speciale din *Codul contravențional*). Totodată, se vor revedea și subiecții răspunderii contravenționale, astfel potrivit prevederilor menționate supra, se sancționează „persoana fizică” și nu conducătorul auto. La alineatele menționate supra urmează a se substitui abrevierea „u.c”, cu cuvintele „unități convenționale”, pentru a se păstra terminologia juridică, precum și textul „și/sau”, urmează a fi substituit cu prepoziția „cu” (observație valabilă inclusiv pentru alin. (14)).

La alin. (15) propunem de a fi atrasă la răspundere și persoana juridică.

La alin. (16) propunem de a fi atrasă la răspundere și persoana cu funcție de răspundere.

La alin. (18) se va preciza subiectul căruia i se va aplica amenda în mărime de 200 la 250 de unități convenționale. Totodată, în sancțiunea normei conjuncția „și” urmează a fi substituită cu semnul de punctuație „, ”. Astfel, se creează impresia că răspunderea persoanei fizice implică automat răspunderea persoanei juridice și viceversa. Dar, acest lucru nu e obligatoriu, chiar dacă răspunderea celor două categorii de subiecți poate coexista.

Proiectul propune completarea *Codului contravențional* cu art. 240 <sup>1</sup> care stabilește răspundere pentru: „*Depășirea de către conducătorul auto a capacității maxime de imbarcare a autobuzelor/autocarelor la efectuarea operațiunilor de*

*transport rutier regulat, regulat special, ocazional sau în cont propriu se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale*”. Analizând această propunere se constată că norma dată nu acoperă toate situațiile posibile. Potrivit normei citate, răspunderea contravențională survine doar în cazul depășirii capacității maxime de îmbarcare a autobuzelor/autocarelor. În conformitate cu art. 5, noțiunea de *autobuze/autocare* reprezintă un vehicul care, prin construcție și dotare, este adecvat transportului rutier *a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, și este destinat acestui scop*; iar noțiunea de *autoturism* semnifică vehiculul rutier cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, care este construit și echipat pentru transportul de persoane și care are *cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto*. Astfel, în situația în care conducătorul autoturismului depășește capacitatea maximă de 9 locuri, acesta nu va fi tras la răspundere, întrucât codul nu prevede asemenea reglementări. În context, propunem completarea art. 240<sup>1</sup> din proiect cu stabilirea răspunderii și pentru depășirea capacității maxime de îmbarcare inclusiv a autoturismelor.

Reiterăm necesitatea de a indica subiectul răspunderii contravenționale, în contextul reglementărilor art. 240<sup>1</sup> care prevede că : „...se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale”.

Concomitent, atragem atenția că art. 240<sup>1</sup> nu este plasat corect în capitolul XIII din Codul contravențional „Contravenții în domeniul circulației rutiere”. Acesta trebuie inserat în Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” din următoarele considerente: a) nu Regulamentul circulației rutiere, ci Codul transporturilor rutiere stabilește reguli privind capacitatea maximă de îmbarcare. Or, normele așezate în capitolul XIII din Codul contravențional „Contravenții în domeniul circulației rutiere”, de regulă, fac trimitere la regulile ignorate și stabilite prin Regulamentul circulației rutiere. În același timp, regulile privind transportul ca atare, sunt prevăzute în Codul transporturilor rutiere; b) în Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” sunt localizate și celelalte încălcări ale unor reguli stipulate în Codul transporturilor rutiere.

Cu referire la art. 263<sup>3</sup> din proiect, se propune la alin. (1) revizuirea textului „...sau promisiunii obținerii unei recompense/beneficii..”, or, acesta este lipsit de claritate. Astfel, propunem substituirea textului „sau promisiunii obținerii unei recompense/beneficii” cu cuvintele „sau în schimbul unei recompense sau al unui alt beneficiu material”, cu precizarea subiectului răspunderii contravenționale.

Totodată, la alin. (2) al acestui articol, precum și în tot cuprinsul proiectului, autorul urmează să respecte terminologia juridică utilizată în Cod, or, nu este admisibilă o asemenea sintagmă „cu amendă de la 500 la 600 unități convenționale și aplicată persoanei juridice”, iar cuvintele „în cadrul transporturilor rutiere ocazionale, regulate speciale și/sau în cont propriu” sunt de prisos și urmează a fi excluse, această particularitate rezultând din textul indicat în dispoziția normei.

Alin. (4) al aceluiași articol stipulează că: „Efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 82 alin. (2), art. 84 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice”. Menționăm că prevederile art. 84 alin. (2) din Codul transporturilor rutiere reglementează drepturile operatorului de transport. Respectiv, faptul stabilirii răspunderii contravenționale pentru încălcarea prevederilor art. 84 alin. (2) din Codul transporturilor rutiere, va crea o confuzie, or,

nu poate fi atras la răspundere deținătorul drepturilor pentru încălcarea acestora. În acest sens, propunem excluderea art. 84 alin. (2) din norma menționată supra.

Cu referire la alin. (5) se va reține că nu toate faptele sunt în conexiune cu esența/titulatura capitolului din *Codul contravențional* în care sunt amplasate. Acest capitol sancționează fapte din sfera activității de întreprinzător, vamale, fiscale etc. La alin. (5) sunt sancționate, inter alia, fapte constând în încălcarea art. 74, 77, 78 alin. (2) și 79 din *Codul transporturilor rutiere*. În textul acestor norme din *Codul transporturilor rutiere* sunt înscrise norme ce prevăd obligații neîndeplinirea cărora nu are tangență cu activitatea de întreprinzător. Cel puțin nu se observă o conexiune pronunțată cu esența unor fapte contravenționale care, în mod normal, ar trebui plasate în textul acestui capitol din *Codul contravențional*. Mai degrabă, aceste fapte sunt în conexiune cu capitolul XII din *Codul contravențional* „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi”.

La alin. (7) reiterăm aceleași obiecții cu referire la subiectul răspunderii contravenționale.

Alin. (8) al aceluiași articol stabilește că: „*Acțiunile prevăzute la alin. (1) - (7) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție se sancționează de la 450 la 550 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 800 la 900 de unități convenționale aplicată persoanei juridice*”. Menționăm că la stabilirea sancțiunii cu amendă pentru persoana juridică autorul proiectului nu a ținut cont de prevederile art. 34 alin. (2<sup>2</sup>) din *Codul Contravențional*, care stabilește că, *comiterea repetată de către persoana juridică, în decursul unui an, a încălcărilor specificate în partea specială a cărții întâi a prezentului cod se sancționează cu amendă în mărime dublă din suma amenzii în valoarea limitei maxime, indicată în partea specială a cărții întâi*. În acest context, propunem revizuirea limitelor pedepselor la prevederile raportate.

Alin. (10) urmează a fi exclus, redacția propusă a alin. (9) va fi plasată la alin. (8), iar la alin. (9) se va prevedea circumstanța agravantă (ce ar cuprinde toate faptele). Totodată, nu este necesar de a dubla circumstanța agravantă atât la alin. (8), cât și la alin. (10), în condițiile în care conținutul e același, și pedeapsa pasibilă de aplicat e practic aceeași.

La art. 400 alin. (1) din proiect, autorul propune: „*textul „art. 197 alin. (1)–(4), (9), (11)–(13), (15), (16), (22)” se substituie cu textul „art. 197 alin. (5), art. 263<sup>2</sup>”*, deși, considerăm că autorul s-a referit la art. 263<sup>3</sup> din proiect. Prin urmare, considerăm oportun excluderea art. 263<sup>2</sup> din prevederile art. 400 alin. (1) din *Codul contravențional*, deoarece excede domeniul de competență al Ministerului Afacerilor Interne. Totodată, potrivit proiectului art. 263<sup>2</sup> din *Codul contravențional* este atribuit în competența Ministerului Afacerilor Interne, precum și în competența organelor de specialitate în domeniul transporturilor (*a se vedea modificările la art. 407 alin. (1) Codul contravențional*). Astfel, pentru a se evita dualitatea competențelor, se propune ca art. 263<sup>2</sup> din *Codul Contravențional* să fie atribuit pentru constatare și examinare de către organele de specialitate în domeniul transporturilor, în caz contrar, această normă va crea confuzii.

O altă problemă de competență materială sesizată în redacția în vigoare, constituie împrumutarea mai multor autorități cu examinarea uneia și aceleiași categorii de cauze contravenționale (de exemplu, examinarea contravenției de la art. 265 din *Codul contravențional* este atribuită atât în competența Serviciului Fiscal de Stat (art. 402 alin. (1) din *Codul contravențional*), cât și a Serviciului Vamal (art. 403

alin. (1) din *Codul contravențional*). Această dublare de competență generează confuzii cu privire la autoritatea care va examina într-un final cauza, și anume în ce cazuri o va reține în propria gestiune și în ce cazuri o va remite spre examinare celeilalte autorități împuternicite. În această situație apare riscul nesoluționării cauzei în genere, existând probabilitatea ca fapta să rămână nesancționată. În context, propunem înlăturarea controverselor și a incertitudinilor ce planează asupra reglementării statutului și competențelor agentului constatatator, drept figură centrală în procesul de constatare, examinare și soluționare a cauzelor contravenționale.

La art. 439<sup>1</sup> din proiect considerăm că aria de acoperire a acestei norme este incompletă. Astfel, propunem ca alin. (1) să aibă următorul cuprins:

*„(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (5), (3), alin.(11) –(14), (18), art. 200<sup>1</sup> alin.(2) și (3), 224 alin. (6), (11) și (12), art. 263<sup>3</sup> alin.(1) - (3), (6), (7), (8) și (11), art. 240<sup>1</sup>”.*

La alin. (2) propunem completarea inclusiv cu art. 240<sup>1</sup>, iar la alin. (3) se propune următoarea redacție:

*„Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică pe termen de 3 luni pentru contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (3) și (5), art. 200<sup>1</sup> alin. (2) și (3), 224 alin. (6), (11) și (12), art. 263<sup>3</sup> alin. (1), (3), (6), (8) și (11).”*

La alin. (4) propunem completarea normei și cu prevederile alin. (8) al art. 263<sup>1</sup>.

Referitor la alin. (5) se propune ca după cuvintele „se restituie” să se completeze cu textul „în cel mult 3 zile”, în scopul asigurării unei clarități referitor la termenul de restituire a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare.

În ceea ce privește diminuarea pedepselor, considerăm că acest mecanism este nefondat, deoarece, sancțiunile trebuie să fie suficiente pentru a combate încălcările în activitatea de transport rutier și activitățile conexe, inclusiv pentru a preveni săvârșirea altor fapte (art. 2 din *Codul contravențional*). În acest context, recomandăm revizuirea mecanismului de aplicare a sancțiunilor, inclusiv aplicabilitatea celor complementare, scopul celor din urmă fiind completarea răspunderii în cazul unor contravenții cu un grad prejudiciabil mai sporit sau în cazul unei pluralități de contravenții.

Adițional, atragem atenția că potrivit *Strategiei privind asigurarea independenței și integrității sectorului justiției pentru anii 2022–2025, aprobată prin Legea nr. 211/2021* (Anexa nr. 1 Direcția strategică II, obiectivul 2.1), „(...) pentru asigurarea stabilității cadrului normativ și evitarea promovării unor concepte contradictorii de către diferite autorități, se impune:

1) centralizarea sarcinii de modificare a legislației codificate (Codul civil, Codul penal, Codul contravențional, Codul administrativ, Codul de procedură civilă, Codul de procedură penală, Codul de executare), cu împuternicirea expresă a Ministerului Justiției în acest sens;

2) reducerea numărului de inițiative de modificare a legislației codificate și oferirea unui termen rezonabil pentru punerea în aplicare a noilor proceduri/instituții sau a celor revizuite în scopul adaptării cu noile tendințe atât a profesioniștilor, cât și a justițiabililor.”.

**La Art. IV (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier):**

La sursa publicării Legii nr. 131/2007, cuvântul „republicat” se va substitui cu cuvântul „republicată”, iar textul „art. 443” se va substitui cu textul „art. 6”.

La pct. 2, cuprinsul alin. (5) din art. 38 se va expune din alineat.

**La Art. VI (Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător):**

La pct. 3, în partea dispozitivă, este inutil și se va exclude textul „după poziția 34”, deoarece pozițiile sînt expuse în ordine succesivă.

**La Art. VII:**

Semnalăm că, în cuprinsul articolului urmează a fi structurate în alineate distincte dispozițiile finale (care cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ), dar și cele tranzitorii (cuprind măsurile ce se instituie cu privire la continuarea raporturilor juridice născute în temeiul vechilor reglementări care urmează a fi abrogate sau înlocuite de noul act normativ).

La alin. (1):

dispoziția de la lit. b) cu privire la autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate, eliberate pînă la data intrării în vigoare a prezentei legi și păstrarea valabilității acestora, urmează a fi expusă ca normă tranzitorie;

norma inserată la lit. c) ce vizează intrarea în vigoare a unor prevederi din Codul fiscal, se va exclude, or potrivit art. 56 alin. (2) din *Legea nr. 100/2017* „Pentru legile care modifică Codul fiscal, Codul vamal și Legea nr. 1380/1997 cu privire la tariful vamal, precum și pentru legile de punere în aplicare a titlurilor Codului fiscal și a legilor ce țin de politica fiscală, data intrării în vigoare trebuie să survină nu mai devreme de 6 luni de la data publicării legilor respective”.

La alin. (2) este exagerat de extins și urmează a fi revăzut termenul stabilit Guvernului pentru a aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege, precum și pentru a asigura elaborarea actelor normative pentru reglementarea aplicării prezentei legi.

**Secretar de stat**

**Stanislav COPEȚCHI**