

**PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA****LEGE****pentru modificarea unor acte normative**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

**Art. I.** – Codul penal al Republicii Moldova nr. 985/2002 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 72-74, art. 195), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 65<sup>1</sup> se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:

„(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.”.

2. La articolul 132, după textul „precum și motocicletele” se introduce textul „, ciclomotoarele”.

3. La articolul 266 în dispoziție, textul „la art.264 alin.(3) și (5)” se substituie cu textul „la art.264 alin.(1), (3) și (5)”.

**Art. II.** – Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.78–84, art.100), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Se completează cu articolul 16<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„**Articolul 16<sup>1</sup>.** Răspunderea contravențională a proprietarului mijlocului de transport.

(1) Prin derogare de la prevederile art. 16, 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 este pasibilă de răspundere contravențională sub formă de amendă persoana fizică sau juridică, proprietar al mijlocului de transport cu care s-a comis contravenția, dacă în termen de 60 de zile lucrătoare acesta nu comunică în condițiile art. 443<sup>1</sup> identitatea conducătorului vehiculului în momentul săvârșirii contravenției.

(2) În cazul răspunderii contravenționale în condițiile alin.(1) nu se aplică puncte de penalizare conform art.36 și nu se fac înscrieri în cazierul contravențional.

(3) Prevederile alin.(1) nu se aplică dacă 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.”.

## 2. La articolul 32:

alineatul (2) se completează cu litera f<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„f<sup>1</sup>) suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport;”;

la alineatul (3), după cuvintele „privarea de dreptul special” se introduc cuvintele „suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport”.

## 3. Articolul 36 va avea următorul cuprins:

„**Articolul 36.** Aplicarea punctelor de penalizare. Suspendarea exercitării dreptului special. Privarea de dreptul special

(1) În cazurile și în mărimea prevăzute de sancțiunea normei contravenționale din capitolele XII și XIII ale cărții întâi, conducătorului mijlocului de transport declarat vinovat de săvârșirea contravenției, odată cu aplicarea sancțiunii principale, i se aplică un număr de puncte de penalizare ca sancțiune complementară.

(2) Dacă aplicarea sancțiunii în modul prevăzut la alin.(1) condiționează acumularea a 15 puncte de penalizare, agentul constatator, după aplicarea sancțiunii principale și a punctelor de penalizare, propune suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 la 180 de zile, ca sancțiune complementară.

(3) Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport constă în interzicerea temporară a persoanei fizice de a conduce mijlocul de transport inclusiv prin ridicarea permisului de conducere.

(4) Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport se aplică de către șeful, șefii adjuncți și șefii subdiviziunilor desconcentrate regional ale Inspectoratului național de securitate publică, pe un termen de la 30 la 180 de zile, imediat survenirii circumstanțelor de la alin.(2) sau pentru contravențiile a căror sancțiune complementară prevede și suspendarea exercitării dreptului special. Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport se aplică pentru perioada de:

a) 30 de zile, dacă persoana a săvârșit contravenții care acumulează 15 puncte de penalizare;

b) 60 de zile, dacă persoana acumulează, din nou, cel puțin 15 puncte de penalizare în următoarele 6 luni de la data expirării ultimei suspendări a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport;

c) 180 de zile, dacă persoana acumulează, din nou, cel puțin 15 puncte de penalizare în următoarele 12 luni de la data expirării ultimei suspendări repetate aplicate în conformitate cu lit. b) a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport.

(5) Punctele de penalizare se anulează la expirarea termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate sau de la data aplicării prin decizia agentului constatator a suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport, rămasă definitivă sau de la data privării, prin hotărâre judecătorească, de dreptul de a conduce mijloace de transport.

(6) Modul de evidență a punctelor de penalizare și modul de asigurare a accesului titularului dreptului de a conduce mijloace de transport la informația despre punctele de penalizare se stabilesc de Guvern.

(7) Privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport se aplică de instanța de judecată pe un termen de la 6 luni la 3 ani. Suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport precum și privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport nu poate fi aplicată persoanei cu dizabilități care folosește vehiculul ca unic mijloc de deplasare, cu excepția cazurilor în care l-a condus atribuindu-i cu bună știință un număr de înmatriculare fals ori l-a condus în stare de ebrietate produsă de alcool, droguri și/sau alte substanțe ce provoacă ebrietate și care are drept urmare dereglarea psihofuncțională a organismului, ori s-a eschivat de la examenul medical de constatare a acestei stări, ori a părăsit locul accidentului rutier la care a fost participant.

(8) Privarea de dreptul de deținere sau port și folosire a armei se dispune de instanța de judecată pentru un termen de la 2 ani la 5 ani în funcție de gravitatea contravenției prevăzute în partea specială a cărții întâi.

(9) 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.”.

4. La articolul 229 alineatul (2), textul „cu aplicarea a 3 puncte de penalizare” se exclude.

5. La articolul 230, alineatul (4) va avea următorul cuprins:

„(4) Nesemnalizarea vehiculului cu semnul distinctiv, neconectarea în faruri a luminii de întâlnire sau a luminii de deplasare pe timp de zi, conform prevederilor Regulamentului circulației rutiere, nerespectarea exigențelor de folosire a dispozitivelor de iluminat pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă,

se sancționează cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare.”.

## 6. Articolul 231:

alineatul (4) va avea următorul cuprins:

„(4) Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care nu deține dreptul de a conduce mijloace de transport sau care deține dreptul de a conduce mijloace de transport pentru o categorie necorespunzătoare (cu excepția instruirii, în prezența instructorului),

se sancționează cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, cu sau fără privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la 1 an.”;

se completează cu alineatul (4<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(4<sup>1</sup>) Conducerea vehiculului de 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 fapta nu constituie o infracțiune,

se sancționează cu amendă de la 240 la 300 de unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității pe o durată de la 40 la 60 de ore, sau cu arest contravențional pe un termen de 15 zile.”.

## 7. Articolul 234:

în denumire și în tot cuprinsul articolului, cuvântul „vehiculului” se substituie cu cuvântul „mijlocului de transport”;

în dispoziție, după textul „la solicitarea poliției,” se introduce textul „în condițiile art.443<sup>1</sup>,”;

în sancțiune, textul „cu amendă de la 27 la 30 de unități convenționale aplicată persoanei fizice” se substituie cu textul „cu amendă de la 30 la 50 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere,” iar textul „de la 45 la 60” se substituie cu textul „de la 50 la 70”.

## 8. Articolul 236 va avea următorul cuprins:

„**Articolul 236.** Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum

(1) Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum de la 10 la 20 km/oră

se sancționează cu amendă de la 12 la 18 unități convenționale cu aplicarea a 3 puncte de penalizare.

(2) Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum de la 20 la 40 km/oră

se sancționează cu amendă de la 18 la 24 unități convenționale cu aplicarea a 4 puncte de penalizare.

(3) Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum de la 40 la 60 km/oră

se sancționează cu amendă de la 30 la 36 unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 la 45 de zile.

(4) Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum de la 60 la 80 km/oră

se sancționează cu amendă de la 45 la 50 de unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 60 la 75 de zile.

(5) Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum mai mult de 80 km/oră

se sancționează cu amendă de la 75 la 100 de unități convenționale cu aplicarea a 7 puncte de penalizare cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 90 la 105 zile.

(6) Depășirea repetată a vitezei de circulație stabilită la alin.(3), în cursul aceluiași an calendaristic,

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale cu aplicarea a 6 puncte de penalizare cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 90 la 120 de zile.

(7) Depășirea repetată a vitezei de circulație stabilită la alin.(4) și (5), în cursul aceluiași an calendaristic,

se sancționează cu amendă de la 150 la 200 unități convenționale cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 150 la 180 de zile.”.

#### **9. Articolul 238:**

în sancțiunea alineatului (2), textul „cu aplicarea a 4 puncte de penalizare” se exclude;

la alineatul (3), sancțiunea va avea următorul cuprins:

„se sancționează cu amendă de la 30 la 36 unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare”;

se completează cu alineatul (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(3<sup>1</sup>) Acțiunile specificate la alin. (3) săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic,

se sancționează cu amendă de la 45 la 50 de unități convenționale cu suspendarea exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 la 45 de zile.”.

#### **10. Articolul 240:**

alineatul (1) va avea următorul cuprins:

„(1) Nerespectarea de către conducătorul de vehicul a indicatoarelor rutiere de prioritate, a indicatoarelor de interzicere și de sens obligatoriu, a

marcajului de pe partea carosabilă a drumului privind acordarea dreptului prioritar de circulație și a celor destinate vehiculelor de rută,

se sancționează cu avertisment, sau cu amendă de la 10 la 12 de unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare.”;

se completează cu alineatele (1<sup>1</sup>) și (1<sup>2</sup>) cu următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) Nerespectarea regulilor de circulație privind începerea deplasării și schimbarea direcției de mers, privind poziția pe carosabil, privind depășirea vehiculelor, privind traversarea intersecțiilor și a locurilor de oprire a transportului public, privind delimitarea benzilor de circulație pe sens opus

se sancționează cu amendă de la 12 la 15 de unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare.

(1<sup>2</sup>) Nerespectarea regulilor de circulație privind remorcarea vehiculelor, privind transportul persoanelor și al încărcăturilor sau privind instruirea în conducerea autovehiculelor

sancționează cu amendă de la 15 la 18 de unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare.”;

**11.** Se completează cu articolul 339<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„**Articolul 339<sup>1</sup>.** Încălcarea legislației privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte

Neprezentarea nejustificată a actelor de identitate la cererea persoanelor oficiale din autoritățile competente de către titularul actului de identitate în a cărei privință a fost pornit proces contravențional sau penal

se sancționează cu amendă de la 12 la 18 unități convenționale.

**12.** La articolul 355:

în sancțiunea alineatului (1), textul „de la 3 la 6” se substituie cu textul „de la 10 la 15”;

în sancțiunea alineatului (2), textul „de la 6 la 12” se substituie cu textul „de la 15 la 20”.

**13.** Articolul 423<sup>10</sup> se completează cu alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) Contravenția prevăzută la art. 238 alin. (2) se constată și se examinează de către agenții constatatori desemnați de către primar.”.

**14.** Articolul 443<sup>1</sup> va avea următorul cuprins:

„**Articolul 443<sup>1</sup>.** Constatarea contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate ori al mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic și încheierea procesului-verbal în cazul acestor contravenții

(1) În cazul autosesizării privind săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 236, 238 și 240 alin. (2) constatate cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate ori al mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic ce funcționează în

regim automatizat, dacă agentul constatator este în imposibilitate de a determina identitatea conducătorului mijlocului de transport, acesta expediază prin poștă cu scrisoare recomandată, la domiciliul (sediul) proprietarului sau al posesorului mijlocului de transport sau prin alte mijloace probante (poștă electronică) solicitarea privind depunerea declarației cu privire la identitatea conducătorului mijlocului de transport, cu informarea despre răspunderea contravențională sau penală pe care o poartă în caz de necomunicare a informației solicitate sau comunicării informației false.

(2) După recepționarea solicitării agentului constatator, proprietarul sau posesorul mijlocului de transport (persoana fizică sau juridică), în termen de 60 de zile lucrătoare, este obligat să depună la autoritatea din care face parte agentul constatator o declarație cu privire la identitatea conducătorului mijlocului de transport în momentul săvârșirii contravenției constatate în condițiile alin. (1) care va conține:

- a) numele, prenumele, domiciliul și datele de contact ale proprietarului mijlocului de transport;
- b) numele, prenumele, domiciliul și datele de contact ale persoanei căreia i-a fost transmis mijlocul de transport cu care a fost săvârșită contravenția;
- c) după caz, alte informații relevante;
- d) semnătura.

În cazul în care proprietarul sau posesorul mijlocului de transport este minor, obligația de a depune declarația cu privire la identitatea conducătorului mijlocului de transport în momentul săvârșirii contravenției revine părinților acestuia sau persoanei la întreținerea căreia se află minorul.

(3) În cazul în care, în termenul prevăzut la alin. (2), proprietarul sau posesorul mijlocului de transport comunică identitatea conducătorului mijlocului de transport cu care a fost săvârșită contravenția, agentul constatator încheie în privința conducătorului mijlocului de transport proces-verbal cu privire la contravenție în condițiile art. 443 alin. (8).

(4) În cazul în care, după expirarea termenului prevăzut la alin. (2), proprietarul sau posesorul mijlocului de transport nu a comunicat identitatea conducătorului mijlocului de transport cu care a fost săvârșită contravenția, agentul constatator încheie proces-verbal cu privire la contravenție în privința proprietarului sau posesorului mijlocului de transport, prin aplicarea sancțiunii sub formă de amendă în condițiile art. 443 alin. (8).

(5) În cazurile prevăzute la alin. (3) și (4) copia de pe procesul-verbal se înmânează în modul prevăzut la art. 382 alin. (7).”

**Art. III.** – Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.11-21, art.6), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. Articolul 21<sup>1</sup> se completează cu alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

(2<sup>1</sup>) Sunt degrevați de obligația frecventării programului probațional antialcoolic și antidrog, persoanele condamnate pentru infracțiunile prevăzute de art. 264 alin. (1), (3) și (5) și art. 264<sup>1</sup> alin. (2) din Codul penal al Republicii Moldova nr. 985/2002”.

2. Se completează cu articolul 21<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

„**Articolul 21<sup>2</sup>**. Repunerea în drepturi în cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport

(1) În cazul suspendării exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport, titularul dreptului de conducere a mijloacelor de transport este obligat să se prezinte la subdiviziunea de Poliție la care se află spre examinare dosarul de executare a sancțiunii sau la subdiviziunea de Poliție în raza căreia domiciliază sau își are reședința, în termen de 5 zile lucrătoare de la primirea înștiințării scrise, pentru a preda permisul de conducere.

(2) Până la expirarea perioadei de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport, 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.

(3) Neprezentarea titularului dreptului de conducere a mijloacelor de transport, în mod nejustificat, în termenul prevăzut la alin. (1) la subdiviziunea de Poliție pentru predarea permisului de conducere, neprezentarea certificatului de absolvire a unui curs de instruire pe segmentul regulilor de circulație rutieră atrage majorarea cu 30 de zile a duratei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce mijloace de transport.

(4) În cazul prevăzut la alin. (3), majorarea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce mijloace de transport poate fi dispusă repetat, până la acumularea cumulativă a termenului maxim de 180 de zile stabilit de Codul contravențional.”.

3. Articolul 46 se completează cu litera a<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„a<sup>1</sup>) să admită efectuarea inspecției tehnice periodice doar ca urmare a constatării executării sancțiunii contravenționale aplicate prin hotărârea/decizia definitivă asupra cauzei contravenționale care are ca obiect o contravenție comisă cu vehiculul a cărei inspecție tehnică periodică se solicită a fi efectuată.”.

4. La articolul 53, alineatul (3) se completează cu textul „Înmatricularea vehiculelor este admisă doar ca urmare a constatării executării sancțiunii contravenționale aplicate prin hotărârea/decizia definitivă asupra cauzei contravenționale care are ca obiect o contravenție comisă cu vehiculul care se solicită a fi înmatriculat.”.

**Art. IV.** – În noțiunea „*testare alcoolscoptică*” de 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr. 36-38, art. 208), cu modificările ulterioare, textul „instruită în mod corespunzător de către instituția medicală competentă,” și textul „fără a stabili starea de ebrietate și natura ei,” se exclud.

**Art. V.** – La articolul 8 litera c) din Legea nr. 273/1994 privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr. 9, art. 89), cu modificările ulterioare, textul „fără întârziere” se substituie cu textul „în termen de 15 zile lucrătoare”.

**Art. VI.** – (1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor articolului I punctul 2, care intră în vigoare la 1 ianuarie 2023.

(2) Guvernul, în termen de 3 luni de la data publicării prezentei legi, va aduce actele sale normative în concordanță cu aceasta.

**Președintele Parlamentului**

**NOTA INFORMATIVĂ**  
**la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative**

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

Proiectul 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.

**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 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. Completarea articolului 65<sup>1</sup> cu alineatul (4) cu următorul conținut:**

„(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.”.

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 Codul penal), termenul începe să curgă odată cu pedeapsa principală sub formă de închisoare, nefiind atins scopul pedepsei penale și eficiența pedepsei complementare, or, persoana privată de libertate oricum nu are posibilitatea să conducă mijloace de transport.

**2. 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.**

**3. La moment, pe drumurile publice circulă zilnic persoane care sunt private de dreptul de a conduce mijloace de transport sau cărora 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.

4. 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.443<sup>1</sup> 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.443<sup>1</sup> 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.

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. 121<sup>1</sup> -121<sup>3</sup>, 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 constatori 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 neexamine **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** 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 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.

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 special de conduce mijloace de transport 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 special de a conduce mijloace de transport 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, șefilor adjuncți și șefilor subdiviziunilor desconcentrate regional ale Inspectoratului național de securitate publică 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, șefilor adjuncți și șefilor subdiviziunilor desconcentrate regional ale Inspectoratului național de securitate publică de aplicare a sancțiunii de suspendare a exercitării dreptului special de a conduce mijloace de transport 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.

Înăsprirea sancțiunii prevăzute de articolul 234 se bazează pe datele statistice privind nerespectarea dispoziției normei de către proprietarul sau mandatarul (utilizatorul) vehiculului, dat fiind faptul că sancțiunea produce consecințe nesemnificative pentru subiectul contravenției. La fel, modificarea sancțiunii date este indisolubilă de modificarea și subiectului normei, dat fiind faptul că se propune atragerea la răspundere contravențională a persoanei cu funcție de răspundere. Raționamentul juridic al acestei propuneri de modificare se bazează pe circumstanțele în care persoana fizică proprietar al mijlocului de transport refuză sau nu comunică în termenul stabilit identitatea persoanei căreia i-a transmis mijlocul de transport, acesta fiind atras la răspundere. Din acest motiv, 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. La fel, unul dintre scopurile urmărite prin înăsprirea sancțiunii este responsabilizarea persoanei cu funcție de răspundere sau a persoanei juridice atât pe latura siguranței traficului rutier cât și încredințarea mijlocului de transport unei alte persoane. Tratarea permisivă a dispoziției normei prevăzute de art.234 Cod contravențional produce consecințe negative atât de ordin juridic cât și social, or spre exemplu încredințarea mijlocului de transport unei persoane

fără permis de conducere sau în stare de ebrietate generează riscuri fără precedent.

**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)
<b>2019</b>	534	80	681
<b>2020</b>	562	104	665
<b>2021</b>	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 aceleiași an fapta de neacordare de prioritate legală pietonilor sau cicliștilor, inclusiv prin aplicarea pedepsei complementare de suspendare a exercitării dreptului special 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 componentei 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 339<sup>1</sup>** „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 găsirea 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.

Din aceste considerente, se impune necesitatea completării Codului contravențional nr.218/2008 cu prevederi care vor stabili răspunderea contravențională pentru încălcarea legislației privind actele de identitate din sistemul național de pașapoarte.

**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 423<sup>10</sup>** se completează cu alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) Contravenția prevăzută la art.238 alin.(2) se constată și se examinează de către agenții constatați desemnați de primar.

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 va asigura aplicarea sancțiunii contravenționale de către agenții constatatori desemnați de primar, or potrivit prevederilor art.29 alin.(1) lit.m<sup>1</sup>) din Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală, pornind de la domeniile de activitate ale autorităților administrației publice locale de nivelul întâi, stabilite la art.4 alin.(1) din Legea privind descentralizarea administrativă, primarul desemnează agentul constator în condițiile Codului contravențional.

14. Articolul 443<sup>1</sup> se expune 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 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.

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.21<sup>1</sup> 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.264<sup>1</sup> 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 21<sup>2</sup>** 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 46** 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.

**3. Articolul 53** se completează în vederea neadmiterii înmatriculării vehiculelor în cazul constatării proceselor contravenționale pornite și nefinalizate în privința unității de transport sau în rezultatul cărora nu a fost posibil de identificat posesorul, făptuitorul, prin intermediul sistemelor informaționale din gestiunea autorității în a cărei competență este atribuită această operațiune. 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, pentru aducerea în concordanță a noțiunii „testare alcoolscoptică” din Legea menționată cu rigorile art.134<sup>12</sup> din Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002.

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.

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.

Mai mult ca atât, în majoritatea cazurilor conducătorii auto care sunt supuși testării alcoolscoptică sunt de acord cu rezultatele testului însă, reieșind definiția „testare alcoolscoptică” 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).

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.

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 alcoolscoptică. În cazul în care nu este de acord cu rezultatul testării alcoolscoptică, conducătorul mijlocului de transport este în drept să-i conteste și să ceară examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei.

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 alcoolscoptică (realizată de angajatul Poliției) sau prin în urma examinării medicale (realizată de Instituția Medico - Sanitară Publică competentă).

Totodată, prevederile enunțate supra stabilesc expres că, examinarea 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 alcoolscoptică realizate de angajații Poliției.

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.

Mai mult ca atât, în majoritatea cazurilor conducătorii auto care sunt supuși testării alcoolscoptică sunt de acord cu rezultatele testului însă, reieșind definiția „testare alcoolscoptică” 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).

Aceste practici sunt vicioase deoarece dreptul conducătorului mijlocului de transport de a contesta rezultatele testării alcoolscoptică și de a solicita examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei devine o obligație care este realizată prin constrângere.

Pe cale de consecință, se impune necesitatea stringentă de aducere în concordanță a noțiunii „*testare alcoolscoptică*” cu conceptul general al Legii nr.713/2001 care va avea ca finalitate aplicarea uniformă a actului normativ menționat.

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.

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.

Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad minim se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,3 până la 0,5 g/l sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l.

Prin stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat se înțelege starea persoanei care are concentrația de alcool în sânge de la 0,5 g/l și mai mult sau concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de la 0,3 mg/l și mai mult.

Din cuprinsul normelor de drept enunțate supra se constată cu certitudine că starea de ebrietate alcoolică poate fi constatată atât în urma testării alcoolscoptică realizate de angajații Poliției care în final probează starea de ebrietate a conducătorului mijlocului de transport reieșind din concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat sau, după caz, în urma examinării medicale (realizată de Instituția Medico - Sanitară competentă, concluzia cărora la fel, demonstrează starea de ebrietate a conducătorului mijlocului de transport reieșind din concentrația de alcool în sânge.

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.

În acest sens, relevante la caz sunt și concluziile Înaltei Curți expuse în DECIZIA DE INADMISSIBILITATE 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 este gradul minim al stării de ebrietate stabilit în Codul penal (*i. e.* concentrația de alcool în aerul expirat de la 0,15 până la 0,3 mg/l) (DCC nr.45 din 22 mai 2018, § 18).

**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 15 zile lucrătoare”.

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 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 șeful, șefii adjuncți și șefii subdiviziunilor desconcentrate regional ale Inspectoratului național de securitate publică la propunerea agentului 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 agenților constatatori desemnați de primarii din cadrul 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 a vehiculelor doar în cazul în care se constată că mijlocul de transport nu reprezintă obiectul unui proces contravențional nefinalizat;

15) 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.

Suplimentar, în vederea punerii în aplicare a prevederilor articolului 36 alin.(6) și alin.(9) din Codul contravențional nr.218/2008 și ale articolului 21<sup>2</sup> alin.(2) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Guvernul, în termen de 3 luni de la intrarea în vigoare a noilor modificări va elabora și aproba o Hotărâre de Guvern în acest sens.

#### **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 a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Afacerilor Interne [www.mai.gov.md](http://www.mai.gov.md), la directoriul *Transparența*, secțiunea *Consultări publice*.

#### **8. Constatările expertizei anticorupție**

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.

Proiectul supus expertizei anticorupție a fost plasat pentru consultare publică pe pagina web oficială a ministerului, care face trimitere la portalul guvernamental [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md), la 02 februarie 2022.

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.

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.

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 și, prin urmare, corespunde cerințelor stabilite în anexa nr.1 la Legea prenotată.

Conform art.30 lit.e) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota informativă trebuie să conțină „e) fundamentarea economico-financiară”. Implementarea în practică a normelor proiectului nu necesită alocarea mijloacelor financiare suplimentare din bugetul de stat, fapt confirmat de către autori în nota informativă.

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.

#### **9. Constatările expertizei juridice**

Avizul Ministerului Justiției cu nr.4/4174 din 11.05.2022 nu conține obiecții și propuneri cu privire la concordanța între proiectul actului normativ și prevederile Constituției Republicii Moldova, ale tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, ale legislației naționale și ale legislației Uniunii Europene, jurisprudența Curții Constituționale și cea a Curții Europene a Drepturilor Omului.

De asemenea, avizul Ministerului Justiției nu conține obiecții și propuneri cu privire la respectarea standardelor internaționale în domeniul drepturilor omului, încadrarea dispozițiilor proiectului în cadrul normativ în vigoare.

Propunerile și recomandările Ministerului Justiției pe plan redacțional și de tehnică legislativă au fost acceptate de autor.

**Secretar general  
al Ministerului Afacerilor Interne**

Digitally signed by Diaconu Serghei  
Date: 2022.06.09 08:27:15 EEST  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**Serghei DIACONU**