**NOTĂ INFORMATIVĂ**

**CU PRIVIRE LA APROBAREA PROIECTULUI DE LEGE**

**PRIVIND MODIFICAREA ŞI COMPLETAREA UNOR ACTE NORMATIVE**

|  |
| --- |
| * + - 1. **Denumirea autorului şi, după caz, a participanţilor la elaborarea proiectului** |
| Proiectul hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea modificărilor și completărilor ce se operează în Codul contravenţional, Codul penal, Legea nr.131 din 07 iunie 2007 privind siguranţa traficului rutier, nr.131/2007 şi Legea privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope, nr.713/2001 este elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, în vederea ajustării şi actualizării cadrului normativ incident, ca rezultat al stabilirii unui mecanism eficient de combatere a flegelului conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate, depăşirii limitei de viteză pe segmentul de drum, responsabilizării proprietarului mijlocului de transport. |
| **2. Condiţiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ**  **şi finalităţile urmărite** |
| Securitatea traficului rutier prezintă un interes public major, fapt pentru care asigurarea securităţii în aspectul dat este o obligaţie pozitivă a statului.  Unitatea de transport reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligaţia de a respecta anumite reglementări impuse de autorităţi în evitarea riscurilor rezultate din utilizarea mijloacelor de transport.  În contextul dezideratului Republicii Moldova privind aderarea la Uniunea Europeană, un rol important revine modernizării sectorului transporturilor, în special sub aspectul sporirii securităţii traficului rutier.  În luna martie a anului 2010, Republica Moldova, semnînd rezoluţia ONU privind declararea anilor 2011-2020 ,,Decada acţiunilor în domeniul siguranţei rutiere”, şi-a asumat responsabilităţile ce decurg din aceasta, printre care şi obiectivul de a reduce cu 50% numărul deceselor ca urmare a accidentelor pînă în anul 2020.  Reieşind din seriozitatea problemelor cu care se confruntă Statul la acest capitol, Guvernul, prin Hotărîrea nr.1214 din 27 decembrie 2010, a aprobat Strategia naţională pentru siguranţă rutier, care stabileşte drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranţă rutieră eficientă şi durabilă, ce include organizarea domeniului siguranţei rutiere din punct de vedere strategic şi instituţional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranţei traficului rutieră, implementarea sistemelor automatizate de supraveghere şi aplicare a amenzilor în traficul rutier, precum şi creşterea gradului de conştientizare a siguranţei rutiere la nivel naţional.  Respectiv, tendința organelor de drept de combatere a numărului accidentelor rutiere și faptelor ilicite în domeniul siguranței rutiere este în continuă perfecționare.  În context, în scopul responsabilizării participanţilor la trafic, în vederea conformării la prevederile normelor de siguranţă rutieră, în vederea neadmiterii derogării de la normele stabilite, se instituie necesitatea intervenirii la nivel legislativ, de instituire a unui mecanism eficient de combatere a acestui flagel, prin modificarea şi completarea unui set de acte normative. |
| **3. Principalele prevederi ale proiectului şi evidenţierea elementelor noi** |
| 1. Potrivit legislaţiei contravenţionale, un criteriu de bază în procesul contravenţional este individualizarea faptei ilicite şi identificarea făptuitorului.   În context, în cadrul executării acţiunilor de identificare a făptuitorului, înSistemului informaţional din gestiunea Poliţiei se prezintă informaţia despre proprietarul mijlocului de transport (*dar acesta poate fi condus şi de către posesor, mandatar, comodatar etc*.), astfel încît identificarea acestuia, supune autorităţile la un volum de muncă suplimentar şi cheltuieli, timp care poate fi utilizat pentru campanii şi activităţi de prevenire a săvîrşirii acţiunilor ilicite.  Or, potrivit Hotărîrii Curţii Constituţionale nr.28/2014, pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (Sesizarea nr.53a/2014), Curtea a menţionat că securitatea traficului rutier prezintă un interes public major, prin urmare asigurarea securităţii este o obligaţie pozitivă a statului. *Unitatea de transport, ca participant la trafic, reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligaţia de a respecta anumite reglementări impuse de autorităţi în evitarea riscurilor rezultate din utilizarea autovehiculelor.* De asemenea, deţinătorul vehiculului este responsabil pentru prejudiciul cauzat prin utilizarea vehiculului aflat în posesia sa.  În context, precum şi examinînd practica internaţională, se propune **instituirea răspunderii contravenţionale a proprietarului de mijlocului de transport**, în cazul în care cu acesta s-au comis contravenţii prevăzute la capitolul XIII al cărţii întîi constatate cu mijloace tehnice certificate sau (art.172 alin.(1)).  Totodată, proprietarul mijloace de transport este eliberat de la răspunderea contravenţională, dacă se va stabili, că la momentul comiterii contravenţiei mijlocului de transport se afla în folosinţa altei persoane sau că la acel moment a fost deposedat de mijloc de transport în mod ilicit (art.172 alin.(2)).  **2)** Analiza practicii de aplicare de către instanțele de judecată a prevederilor art.36 Cod contravențional *(aplicarea sancțiunii complementare de privare de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 6 luni la un an, în cazul cumulării de către contravenienți a 15 puncte de penalizare*), denotă un nivel redus de aplicare a sancțiunii menționate.  Acest fapt se datorează duratei considerabile a procesului de examinare a proceselor contravenționale în instanță de judecată, pe parcursul căreia expiră termenul de valabilitate ale punctelor de penalizare aplicate inițial și diminuarea ca rezultat a sumei critice totale de puncte de penalizare acumulate.  Concomitent, *atribuirea la competența exclusivă a instanței de judecată* a examinării contravențiilor din domeniul circulației rutiere, *sancțiunea cărora prevede privarea de dreptul special de a conduce mijloace de transport*, diminuează esențial efectul educativ al sancțiunii respective.  Astfel, se propune **o nouă sancțiune contravențională** – ***suspendarea dreptului******special de a conduce*** *mijloace de transport* *pe un termen* ***de la 30 de zile pînă la 6 luni***, ***sancţiune care va fi aplicată de Poliţie*** şi constă în limitarea exercitării acestui drept al conducătorului auto din momentul constatării încălcării ce *condiționează cumularea 15 puncte de penalizare* de a conduce mijlocul de transport, astfel între fapta comisă şi efectul sancţiunii să existe o legătura de cauzalitate directă, conducătorul auto fiind în imposibilitate de a conduce unitatea de transport.  **Se ține cont** că **aplicarea deciziei de suspendare a dreptului special** de a conduce mijloace de transport este de **competenţa agentului constatator** (*și nu a instanţei de instanță).*  **3)** Potrivit datelor statistice cu referire la capitolul „***cauzele producerii accidentelor rutiere***” care au prevalat pe parcursul perioadei de raport, s-a constatat că cel mai mare număr de accidente a survenit ca urmare a următoarelor cauze:  ***Notă: „Viteza neadecvată condiţiilor, situaţiei rutiere” rămâne principala cauză care a dus la decesul a 59 de persoane şi traumatizarea a altor 563.***  Redacţia actuală a prevederilor art.236 (*Depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum*) Cod contravenţional, prevede doar 3 alineate, cea mai aspră sancţiune fiind pentru *depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul respectiv de drum mai mult de 40 km/oră* şi atrage sancţiunea contravenţională sub formă de amendă şi puncte de penalizare.  În contextul studierii practicii altor state, cum ar fi România, Anglia, Germania se atestă că răspunderea pentru depăşirea limitei de viteză este graduală, iar, pentru depăşirea limitei de viteză de la 40-50 km/oră pe segmentul de drum, se aplică suplimentar şi suspendarea dreptului de a conduce mijlocul de transport de la 1 lună şi mai mult.  Respectiv, se propune revizuirea integrală a normei de sancţionare contravențională pentru depăşirea limitei de viteză (art.236), astfel încît, amenda aplicată, precum şi suspendarea de dreptul special de a conduce mijloace de transport să fie proporţională limitei de viteză depăşite, astfel încît *pentru depăşirea vitezei de circulaţie stabilită pe sectorul* **respectiv de la 40 la 60 km/oră, 80 km/oră** şi mai mult, pe lîngă amendă, să fie aplicat şi sancţiunea complementară de ***suspendare de dreptul special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 de zile pînă la 6 luni.***  Totodată de spropune **includerea instituţiei recidivei** în procesul contravenţional, astfel, pentru săvîrşirea repetată, pe parcursul uni an, să fie aplicate amenzi, inclusiv şi suspendare de dreptul special de a conduce mijloace de transport.  **4)** Reiterăm prevederile Hotărîrii Curţii Constituţionale nr.28/2014, pentru controlul constituţionalităţii articolului 234 din Codul contravenţional al Republicii Moldova (Sesizarea nr.53a/2014), care a menţionat că securitatea traficului rutier prezintă un interes public major, prin urmare asigurarea securităţii este o obligaţie pozitivă a statului. *Unitatea de transport, ca participant la trafic, reprezintă o sursă de pericol sporit, conducătorul auto având obligaţia de a respecta anumite reglementări impuse de autorităţi în evitarea riscurilor rezultate din utilizarea autovehiculelor.* De asemenea, deţinătorul vehiculului este responsabil pentru prejudiciul cauzat prin utilizarea vehiculului aflat în posesia sa.  Astfel, se propune includerea confiscării speciale a mijlocului de transport utilizat pentru comiterea infractiunilor prevăzute la art. 264, art. 2641 din Codul penal sau a contravenţiilor prevăzute la articolul 4397 alineatul (2) lit.a), inclusiv pentru contravenţiile prevăzute de art.233, art.236 alin. (5) şi alin. (7) prezentul Cod contravenţional.  **5)** Prin Legea nr.159 din 12.10.2018, privind modificarea unor acte legislative, în vigoare din 09 decembrie 2018**,** au fost operate modificări în condul contravenţional, inclusiv prin introducerea unui capitol nou, **Capitolul VI1 „Proceduri simplificate de constatare și examinare a contravenției”.**  Prin instituirea răspunderii contravenţionale a proprietarului mijlocului de transport (*art.172 din proiect*), se propune un mecanism nou de constatare şi documentare a încălcărilor fixate prin intermediul mijloacelor tehnice certificate ori al mijloacelor tehnice omologate şi verificate metrologic, care se integrează la capitolul procedurilor simplificate de constatare și examinare a contravenției”.  Astfel, la solicitarea agentului constatator, proprietarului mijlocului de transport (persoana fizică/juridică) i se acordă un termnen limită de 60 zile din data comunicării, termen în care este obligat să depună o declaraţie cu privire la identitatea conducătorului mijlocului de transport în momentul săvîrșirii contravenției.  Ulterior, în privinţa acestuia nu se întocmeşte proces-verbal cu privire la contravenţie, dar se întocmeşte ***Decizia asupra cazului contravenţional***, în absenţa persoanei în a cărei privință a fost pornit procesul contravențional, cu aplicarea unei sancțiuni ce **nu depăşeşte o doime din maximul sancţiunii sub formă de amendă prevăzută pentru contravenția comisă**.  **6)** În contextulincluderii a unei sancțiuni contravenționale – *suspendarea dreptului special de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 30 de zile pînă la 6 luni*, *sancţiune care va fi aplicată de Poliţie*, se propune instituirea unui mecanism de redobîndire a dreptului suspendat, consfinţit în Legea nr. privind siguranţa traficului rutier, nr.131/2007.  Astfel, se propune introducerea articolul 212. „Restituirea permisului/dreptului în cazul suspendării exercitării dreptului special”, potrivit căruia până la expirarea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, **conducătorul mijlocului de transport, trebuie să se prezinte la subdiviziunea de Poliţie care îl are în evidență, pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație.**  În cazul în care titularul permisului de conducere **nu promovează testul** de cunoaștere a regulilor de circulație, sau, dacă **nu se prezintă la subdiviziunea de Poliţie** pentru susținerea verificării cunoașterii regulilor de circulație, **perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce mijloace de transport, se prelungește cu 30 de zile**.  **7)** Totodată se propune instituirea dreptului autorităţii competentă de eliberare a permiselor, de a dispune anularea dreptului de a conduce mijloace de transport, în cazul parvenirii deciziei comisiei medicale de declarare a persoanei ca fiind inapt de a conduce mijloace de transport, din considerent că pînă la examinarea cauzei în instanţa de judecată, acesta prezintă pericol pentru alţi participanţi la trafic.  **8)** La 14 septembrie 2018, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 347-357 a fost publicată Legea nr.138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative, în vigoare de la 14 decembrie 2018.  Legea prevede introducerea la art. 55 Cod penal, **ca excepţie de liberare de răspundere penală,** a infracţiunilor săvîrşite la **art.264** ***(****Încălcarea regulilor de securitate a circulaţiei sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport)***şi art.2641**(*Conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanţe*).  În contextul celor expuse, se impune necesitatea operării modificărilor în Legea penală a Republicii Moldova, prin includerea, inclusiv, **în textul art.57-59, art.78, art.79 Cod penal**, a sintagmei *„...cu excepţia pedepsei anularea dreptului de a conduce mijloace de transport în cazul infracţiunilor prevăzute de art.264 alin.(2), (4) (6) şi art.2641*.”, ceea ce, în consecință va asigura aplicarea corectă și uniformă a legii, fără a avea posibilitatea eschivării de la răspundere penală, cu dispunerea liberării de răspundere penală şi atragerii la răspundere contravenţională.  **9)** Pentru confrmarea la prevederile pct.2 a Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea şi desfăşurarea examenului pentru obţinerea permisului de conducere şi condiţiile de admitere la traficul rutier aprobat prin HG 1452/2007, care statuează că pentru a conduce un autovehicul pe drumurile publice, conducătorul acestuia trebuie să posede permis de conducere corespunzător categoriei/subcategoriei din care face parte acesta (cu excepţia subcategoriei AM), conform pct. 4 al prezentului Regulament, şi atragerea la răspundere a conducătorilor de mopede art.132 Cod penal se completează cu sintagma “**ciclomotoare**”.  **10)** Prin modificările operate la Legea nr.713 din 06.12.2001 privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope, se propune excluderea de la noţiunea art.1 a sintagmei „*instruită în mod corespunzător de către instituția medicală competentă”* şi *“fără a stabili starea de ebrietate și natura ei”,* pentru a asigura egalitatea și echilibrul între reglementările concurente.  Or, potrivit redacţiei actuale *testarea alcoolscopică este orientată doar pentru stabilirea concentrației de alcool în aerul expirat de persoana testată*,**fără a stabili starea de ebrietate și natura ei**, iar angajatul poliției urmează să fie *instruit în mod corespunzător de către instituția medicală competentă.*  Astfel, prin modificările precitate, cheltuielile suportate de Inspectoratul național de patrulare pentru menținerea în stare de funcționare, calibrarea și verificarea metrologică a dispozitivelor etilotest şi instruirea angajaţilor *va deveni total nejustificată, iar costurile achitate insitituțiilor medico-sanitare publice pentru servicii de examinare medicală pentru stabilire stării de ebrietate și naturii ei vor crește de zeci de ori.* |
| |  | | --- | | **4. Fundamentarea economico-financiară** | | Implementarea amendamentelor propuse nu implică cheltuieli financiare. | | **5. Respectarea transparenţei în procesul decizional** | | În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparenţa în procesul decizional, anunţul privind iniţierea procesului de elaborare a proiectului cu privire la aprobarea modificărilor și completărilor ce se operează în Codul contravenţional, Codul penal, Legea nr.131 din 07 iunie 2007 privind siguranţa traficului rutier, nr.131/2007, Legea privind controlul şi prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri şi de alte substanţe psihotrope, nr.713/2001 şiLegea cu privire la fabricarea şi circulaţia alcoolului etilic şi a producţiei alcoolice, nr.1100/2000 este plasat pe pagina oficială a Ministerului Afacerilor Interne, în directoriul Transparenţa decizională/Consultări publice. | |

**Ministrul afacerilor interne Pavel VOICU**