

Aprobat în ședința Guvernului din _____2025

Decizia protocolară nr. _____/2025

AVIZ

asupra proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 (inițiativa legislativă nr. 31 din 7 februarie 2025)

Guvernul a examinat proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 (în continuare – Codul Contravențional), înaintat cu titlu de inițiativă legislativă (nr. 31 din 7 februarie 2025) de către un grup de deputați în Parlament, și comunică următoarele.

Inițiativa legislativă este înaintată în conformitate cu art. 73 din Constituția Republicii Moldova și cu art. 47 din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr. 797/1996.

Sub aspectul intenției de reglementare, potrivit notei de fundamentare, elaborarea proiectului rezidă în necesitatea soluționării unor neclarități legislative în raport cu procedura ridicării și aducerii vehiculului la parcare, conform art. 439 din Codul contravențional.

Astfel, în vederea excluderii unor interpretări neuniforme, se propune reglementarea expresă a condițiilor în care este posibilă ridicarea și, respectiv, aducerea vehiculului la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție, în cazul în care vehiculul a fost lăsat într-un loc interzis (art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional). Totodată, se propune reglementarea unor situații specifice în contextul realizării ridicării vehiculului, al restituirii acestuia, precum și al achitării unor servicii aferente procedurii de ridicare și de aducere a vehiculului, precum de și parcare.

La Art. I

Potrivit proiectului, se propune expunerea art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional într-o nouă redacție:

„b) a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare și întrunește una din următoarele condiții:

1. blochează accesul altor vehicule;
2. se află pe trecerea pentru pietoni sau la o distanță mai mică de 10 m înainte de aceasta;
3. lățimea minimă a căii de circulație lăsate la dispoziția pietonilor cu mobilitate limitată este mai mică de 1,5 metri;
4. blochează accesul la scări, rampe sau planuri înclinate de bordură

destinate persoanelor cu dizabilități și altor grupuri cu mobilitate redusă;

5. creează obstacole pentru activitatea autovehiculelor speciale destinate întreținerii și reparării drumurilor, salubrității și serviciilor de utilitate publică;

6. se află pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea;

7. se află în tuneluri, pe poduri, viaducte, rampe și sub acestea;

8. se află în stațiile vehiculelor de rută;

9. se află în intersecție și la o distanță mai mică de 15 m de acestea;

10. nu respectă cerințele agentului de circulație, atunci când se creează obstacole desfășurării unor evenimente publice, trecerii coloanelor oficiale sau se periclitează prin aceasta siguranța publică;

11. se află în locurile rezervate pentru parcare și/sau încărcarea autovehiculelor electrice;

12. se află în locurile de staționare rezervate persoanelor cu dizabilități.

Ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin. (2) lit. b) se va decide dacă nu a fost posibilă schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată, printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia.”.

În redacția actuală, art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional prevede că vehiculul poate fi adus la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție și în cazul în care a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare.

Potrivit autorilor proiectului, „Nici Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009 (în continuare – *Regulamentul circulației rutiere*), și nici Codul contravențional nu explică ce înseamnă vehicul „lăsat într-un loc interzis pentru parcare”, or, în aceste norme se operează cu noțiunile – „oprire”, „staționare” și „parcare interzisă”. Cuvântul „lăsat” lasă loc de interpretare extensivă a legii. Potrivit art. 5 alin. (2) din Codul contravențional, interpretarea extensivă defavorabilă și aplicarea prin analogie a legii contravenționale sunt interzise”.

În aceeași ordine de idei, potrivit celor indicate în nota de fundamentare – „este de menționat că, deși Regulamentul circulației rutiere prevede multiple forme de staționare și parcare ilegală, art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional nu face delimitare între aceste forme și le-a clasificat pe toate ca fiind – „lăsat într-un loc interzis pentru parcare”.

Pericolul staționării și parcării unor vehicule cu încălcarea RCR este diferit, în unele cazuri asigurarea securității publice și respectarea normelor privind circulația pe drumuri publice, precum și apărarea drepturilor și libertăților cetățenilor și a interesului public poate avea loc prin sancționarea contravențională a persoanei care a încălcat, fără a se ridica și a transporta autovehiculul la parcare specială”.

La argumentele invocate în cadrul notei de fundamentare, cu privire la necesitatea operării amendamentelor indicate în proiect, urmează a fi reținute

următoarele aspecte spre analiză suplimentară.

Cu referire la neclaritatea și imprevizibilitatea textului „a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare” din art. 439 alin. (2) lit. b) al Codului contravențional, se menționează că relațiile din domeniul traficului rutier sunt reglementate, *inter alia*, de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și de Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. Respectiv, sensul cuvintelor „a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare” urmează, în mod obligatoriu, a fi dedus din prevederile actelor menționate *supra*.

Astfel, potrivit pct. 7 din Regulamentul circulației rutiere, prin „oprire voluntară” se înțelege imobilizarea vehiculului pe drum, atât cât este necesar pentru a îmbarca sau a debarca persoane ori a încărca sau a descărca bunuri, în timpul în care conducătorul rămâne în vehicul ori în apropierea acestuia, pentru a putea, la nevoie, să-l deplaseze.

Tot în sensul Regulamentului circulației rutiere, „staționarea” reprezintă imobilizarea vehiculului pe drum pentru un motiv, altul decât acela de a îmbarca sau a debarca persoane, de a încărca sau a descărca bunuri, în cazul în care timpul necesar pentru aceasta nu este limitat.

Subsidiar, „parcarea” reprezintă staționarea vehiculului într-un loc destinat acestui scop, semnalizat prin indicatoarele 5.26, 5.48.1 – 5.48.3 și prin marcajul 1.1.1, d).

La caz, pornind de la analiza noțiunilor menționate *supra*, putem deduce faptul că „lăsarea vehiculului într-un loc interzis pentru parcare”, așa cum este prevăzut la art. 439 alin. (2) lit. b), presupune staționarea sau parcarea vehiculului. Oprirea vehiculului nu poate fi percepută drept lăsarea vehiculului într-un loc interzis. O interpretare diferită ar fi contrară sensului și scopului normei prevăzute la art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional.

Așadar, necesitatea aplicării măsurii procesuale de constrângere sub forma ridicării și aducerii vehiculului la parcare, în cazul în care acesta a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare, apare în contextul lăsării (părăsirii) mijlocului de transport pentru un timp nelimitat și, respectiv, al imposibilității deplasării/reamplasării prompte a mijlocului de transport. În același timp, oprirea vehiculului presupune imobilizarea vehiculului pe drum, atât cât este necesar pentru a îmbarca sau a debarca persoane ori a încărca sau a descărca bunuri, în timpul în care conducătorul rămâne în vehicul ori în apropierea acestuia, pentru a putea, la nevoie, să-l deplaseze.

Cu alte cuvinte, este lipsită de necesitate ridicarea și aducerea mijlocului de transport la parcare în temeiul art. 439 alin. (2) lit. b) în situația în care conducătorul a efectuat doar oprirea vehiculului într-un loc interzis, acțiune care implică prezența conducătorului în vehicul ori în apropierea acestuia, cu posibilitatea deplasării în caz de necesitate.

Mai mult decât atât, chiar din cuprinsul normei „a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare”, se poate concluziona că legiuitorul a făcut referire la efectuarea parcurii într-un loc contrar prevederilor Regulamentului circulației

rutiere.

În raport cu propunerea reglementării unei liste exprese și exhaustive a condițiilor/situațiilor în care este posibilă ridicarea și aducerea vehiculului la parcare, această soluție urmează a fi revăzută din următoarele considerente.

După cum a fost menționat anterior, relațiile din domeniul circulației rutiere sunt reglementate, *inter alia*, de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și de Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. Respectiv, norma prevăzută la art. 439 alin. (2) lit. b) urmează a fi apreciată drept o normă cu dispoziție de blanchetă, *i.e.* care face trimitere la alte acte normative (în speță, e vorba de actele normative indicate *supra*).

Sub acest aspect, se menționează că Codul contravențional conține un șir impunător de norme de blanchetă, care este în permanentă creștere, având în vedere numărul mare de acte normative menite să reglementeze relațiile sociale apărute în diverse sectoare ale vieții. Spre exemplu, este de blanchetă dispoziția normei de la art. 238 din Codul contravențional – „Încălcarea regulilor de oprire și neacordarea de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier”. Astfel, pentru a putea califica acțiunile unei persoane în baza articolului prenotat, este necesar de a apela la Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.

Prezența în Codul contravențional a normelor cu dispoziție de blanchetă are o importanță dublă. Includerea în Codul contravențional a normelor cu dispoziție de blanchetă joacă un rol pozitiv, adică scutește legiuitorul de sarcina de a descrie semnele componenței de contravenție, al căror conținut este reflectat în cuprinsul unor alte acte normative. În speță, varianta normei propuse de legiuitor la art. 439 alin. (2) lit. b) a exclus necesitatea indicării tuturor situațiilor când parcare se consideră efectuată într-un loc interzis, or, Regulamentul circulației rutiere reglementează pe deplin aceste aspecte.

Prin urmare, legiuitorul asigură prin acest procedeu tehnic elaborarea unor norme, atât materiale, cât și procedurale, cu un conținut laconic. Or, una din condițiile aplicării legii, în general, și a Codului contravențional, în special, constă în adoptarea unor texte de lege laconice. *Per a contrario*, supraaglomerarea textului nu are decât să știrbească eficiența transpunerii în practică a prevederilor Codului contravențional.

La caz, lista situațiilor/condițiilor propuse în proiect la art. 439 alin. (2) lit. b) pct. 1-12, reprezintă, de fapt, o preluare selectivă a unor prevederi din Regulamentul circulației rutiere. Spre exemplu, norma de la pct. 4 „blochează accesul la scări, rampe sau planuri înclinate de bordură destinate persoanelor cu dizabilități și altor grupuri cu mobilitate redusă” se regăsește la pct. 68 alin. (3) lit. f) din Regulamentul circulației rutiere, de la pct. 6, „se află pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea”, a fost preluată din cadrul pct. 60 lit. a) din Regulamentul circulației rutiere, care prevede că oprirea este interzisă pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea.

Situație similară se atestă și în raport cu celelalte prevederi propuse la pct. 1-12 din proiect.

O asemenea abordare și soluție legislativă comportă o serie de neajunsuri. În special, se atenționează că, în ipoteza modificării Regulamentului circulației rutiere, se va crea necesitatea modificării și a prevederilor art. 439 alin. (2) lit. b), pct. 1-12 din Codul contravențional.

Așadar, având în vedere cele menționate supra, în scopul respectării tehnicii și stilului legii contravenționale, dar și al implementării intenției legislative, se recomandă examinarea unei soluții alternative concretizate în completarea Regulamentului circulației rutiere cu o listă exhaustivă a condițiilor/situațiilor în care va fi posibilă dispunerea ridicării și aducerii vehiculului la parcare specială.

În mod concret, se consideră oportună modificarea Regulamentului circulației rutiere în sensul completării acestuia cu o normă ce va stabili lista exhaustivă a situațiilor în care este permisă ridicarea vehiculului. Totodată, în scopul realizării acestei soluții alternative, se consideră necesară modificarea art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional, astfel încât formula existentă în textul acestei norme să ceară prezența uneia dintre situațiile în care va fi permisă ridicarea vehiculului. Cu alte cuvinte, aplicabilitatea lit. b) alin. (2) art. 439 din Codul contravențional va fi determinată de existența uneia dintre ipotezele în care va fi permisă ridicarea vehiculului, **listă care ar trebui reglementată** în conținutul unei norme separate din textul Regulamentului circulației rutiere. Pentru aceasta, este important ca norma de la lit. b) alin. (2) art. 439 din Codul contravențional să facă trimitere expresă la eventuala normă din Regulamentul circulației rutiere, care ar cuprinde acea listă exhaustivă a condițiilor/situațiilor în care va fi posibilă dispunerea ridicării și aducerii vehiculului la parcare specială.

Complementar, în raport cu propunerea alternativă de completare a Regulamentului circulației rutiere cu o listă exhaustivă a situațiilor/condițiilor în care este permisă ridicarea vehiculului, e necesar a fi evidențiate două aspecte importante.

În primul rând, textul normelor (listei exhaustive) propuse trebuie să fie în strictă concordanță cu prevederile Regulamentului circulației rutiere. În acest sens, drept exemplu, se atenționează asupra contradicției dintre dispoziția art. 439 alin. (2) lit. b) pct. 1), în redacția proiectului, și prevederile Regulamentului circulației rutiere. Astfel, potrivit normei indicate din proiect, vehiculul poate fi adus la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție în cazul în care a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare și se află pe trecere de pietoni sau la o distanță mai mică de 10 m înainte de aceasta. *Per a contrario*, potrivit pct. 69 lit. d) din Regulamentul circulației rutiere, oprirea este interzisă pe trecerile de pietoni și la o distanță mai mică de 5 m înainte de acestea.

În al doilea rând, se consideră important ca lista exhaustivă a situațiilor/condițiilor care permit dispunerea ridicării vehiculului să respecte două

cerințe esențiale.

Pe de o parte, lista propusă trebuie să includă toate condițiile în care se impune ridicarea vehiculelor. Cu alte cuvinte, este necesar de a nu fi admise situații când, deși a avut loc o încălcare a prevederilor Regulamentului circulației rutiere, aferentă staționării/parcării neregulamentare, și se consideră întemeiată necesitatea recurgerii la ridicarea vehiculului, aplicarea acestei măsuri va fi imposibilă din lipsa unui temei legal.

Pe de altă parte, fiecare condiție inclusă în lista exhaustivă trebuie să fie justificată obiectiv, prin prisma necesității reale de aplicare a măsurii de constrângere sub forma ridicării și a aducerii vehiculului la parcare. Or, anume acest aspect (aplicarea abuzivă a ridicării vehiculelor) a fost invocat de către autor drept unul dintre motivele ce au stat la baza înaintării intenției legislative. În acest sens, se consideră necesar ca formularea listei indicate să fie precedată de o analiză minuțioasă, atât a prevederilor Regulamentului circulației rutiere, aferent situațiilor/locurilor în care este interzisă staționarea/parcarea vehiculului, cât și de efectuarea unei analize în raport cu situațiile reale/problemele ce pot periclita siguranța circulației.

În continuare, potrivit textului proiectului, „ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin. (2) lit. b) se va decide dacă nu a fost posibilă schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată, printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia”.

Astfel, prevederea propusă mai sus comportă o serie de neclarități în raport cu aplicabilitatea în practică a acesteia.

Inițial, nu este clar modul în care urmează a fi identificat proprietarul sau posesorul vehiculului, în situația imposibilității stabilirii datelor de contact ale acestuia (numărul de telefon). Totodată, se creează un risc al incertitudinii în raport cu cuvintele „dacă nu a fost posibilă schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată”. Sub acest aspect, cuvintele „de îndată” pot fi interpretate și aplicate diferit de către agenții constatatori, or, prezentarea imediată a conducătorului în vederea schimbării locului de aflare a vehiculului nu este mereu posibilă.

Drept argument, în motivarea soluției propuse, în cadrul notei de fundamentare, se indică: „În toate cazurile descrise de Regulamentul circulației rutiere – de staționare și de parcare interzisă, autovehiculele sunt ridicate, transportate și depozitate la parcare specială. Acest fapt indică o lacună în legislație, ori sancțiunea poate fi aplicată și fără ridicarea vehiculului, dacă vehiculul nu creează obstacole sau pericol iminent”.

La caz, nu putem vorbi despre o lacună legislativă. Or, potrivit art. 439 alin. (2) din Codul contravențional, „vehiculul poate fi adus la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție și în cazul în care [...]”. Așadar, legiuitorul, la elaborarea textului de lege, a utilizat verbul modal „poate”, fapt care acordă agentului constator a marjă de discreție în raport cu necesitatea ridicării și aducerii vehiculului la stația de parcare specială.

În continuare, potrivit proiectului de lege, se propune completarea art. 439 cu alin. (3¹). Din analiza prevederilor incluse la alin. (3¹), se constată că, de fapt, acestea reprezintă reglementări specifice în raport cu anumite cazuri particulare (încetarea executării măsurii de ridicare a vehiculului, interdicții de ridicare, restituirea mijlocului de transport, modalitatea achitării serviciilor aferente procedurii de ridicare și de aducere a vehiculului la stația de parcare etc.), ce pot surveni în cadrul procedurii de ridicare și de aducere a vehiculului la stația de parcare specială. Prin urmare, se consideră inoportună completarea art. 439 cu alin. (3¹) în redacția propusă de autor, or, potrivit art. 439 alin. (9) din Codul contravențional, „modul de ridicare, transportare, depozitare și eliberare a vehiculelor se stabilește de către Guvern”.

Așadar, având în vedere că prevederile propuse de autor la alin. (3¹) vin să detalieze și să reglementeze aspectele particulare menționate *supra*, se va examina oportunitatea reglementării acestor aspecte în cadrul Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 557/2018.

În contextul celor expuse mai sus, Guvernul comunică susținerea de principiu a proiectului de lege pentru modificarea Codului contravențional, însă cu luarea în considerare a observațiilor și recomandărilor înaintate, necesare revizuirii.



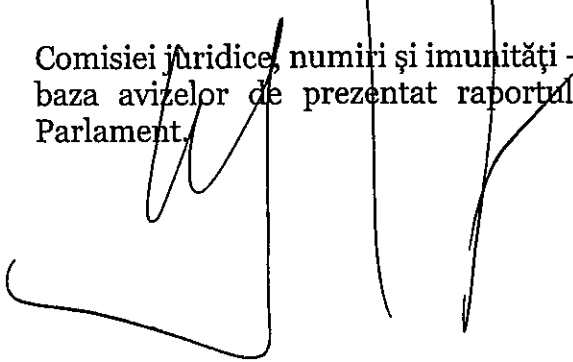
**Președintele Parlamentului
Republicii Moldova**

De difuzat deputaților.

Spre avizare:

- Comisiilor permanente,
- Guvernului RM,
- Centrului Național Anticorupție,
- Direcției generale juridice – conform Regulamentului.

Comisiei juridice, numiri și imunități – în
baza avizelor de prezentat raportul în
Parlament.





Deputat în Parlamentul Republicii Moldova

Biroul permanent al Parlamentului Republicii Moldova

În temeiul art. 73 din Constituția Republicii Moldova și art. 47 din Regulamentul Parlamentului, se înaintează cu titlu de inițiativă legislativă proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008.

Anexe:

1. Proiectul de lege – 2 file;
2. Nota informativă – 8 file.

Deputați în Parlament

Dorion Istratii
Stavre Petru
Gheorghe Gheorghe
Turbec Alexandru

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr.	31
"07"	02 2025
Ora	

LEGE
pentru modificarea Codului contravențional

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – 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:

Articolul 439

alineatul (2) lit. b) se modifică și va avea următorul conținut:

„ b) a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare și întrunește una din următoarele condiții:

1. blochează accesul altor vehicule;
2. se află pe trecere pentru pietoni sau la o distanță mai mică de 10 m înaintea acesteia;
3. lățimea minimă a căii de circulație lăsată la dispoziția pietonilor cu mobilitate limitată este mai mică de 1,5 metri;
4. blochează accesul la scări, rampe sau planuri înclinate de bordură, destinate persoanelor cu dizabilități și altor grupuri cu mobilitate redusă;
5. creează obstacole pentru activitatea autovehiculelor speciale destinate întreținerii și reparării drumurilor, salubritate și a serviciilor de utilitate publică;
6. se află pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea;
7. se află în tuneluri, pe poduri, viaducte, rampe și sub acestea;
8. se află în stațiile vehiculelor de rută;
9. se află în intersecție și la o distanță mai mică de 15 m de la acestea;
10. nu respectă cerințele agentului de circulație, atunci când se creează obstacole desfășurării unor evenimente publice, trecerii coloanelor oficiale sau se periclitează prin aceasta siguranța publică;
11. se află în locurile rezervate pentru parcare și/sau încărcarea autovehiculelor electrice;
12. se află în locurile de staționare rezervate persoanelor cu dizabilități.

Ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin 2 lit. b) se va decide dacă nu a fost posibil schimbarea locului de aflare

a mijlocului de transport de îndată printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia.”

După alineatul (3) se completează cu introducerea unui nou alineat cu următorul cuprins:

(3¹) Ridicarea vehiculului nu se dispune sau, dacă a fost dispusă, nu se pune în executare sau încetează, în cazul în care proprietarul sau posesorul mijlocului de transport staționat sau parcat interzis sau reprezentantul acestora se prezintă la locul aflării mijlocului de transport în 15 minute după înștiințarea telefonică sau prin mesaj sms, până la începutul transportării vehiculului, este de acord să schimbe locul de aflare a vehiculului precum și achită imediat serviciile de chemare a mijlocului special sau după caz și de ridicare.

Se interzice ridicarea vehiculelor în care se află persoane sau animale de companie.

Vehiculele deținute de persoane cu dizabilități vor fi ridicate doar dacă staționarea acestora reprezintă un pericol iminent și este documentat corespunzător.

Persoanele care au decis ridicarea vehiculului sau care au executat ridicarea vehiculului sunt obligați să ofere posibilitatea achitării plății serviciilor de chemare a mijlocului special, sau după caz de ridicare, iar la prezentarea confirmării de plată să restituie mijlocul de transport fără a-l transporta la parcare specială sau la subdiviziunea de poliție. Plata poate fi efectuată în numerar sau cu cardul bancar, agentul economic este obligat să ofere posibilitatea de plată până la transportarea vehiculului la parcare specială sau la subdiviziunea de poliție. Agentul economic sau subdiviziunea de poliție este obligată să ofere proprietarului sau posesorului vehiculului actul de predare/primire cu indicarea defecțiunilor tehnice vizibile în momentul eliberării vehiculului.

Proprietarul sau posesorul vehiculului va putea ridica vehiculul de la parcare specială la orice oră. Interzicerea accesului proprietarului pentru achitarea taxelor de ridicare și depozitare și ridicarea vehiculului va fi considerată încălcarea principiului fundamental privind proprietatea, conform articolului 9 din Constituția Republicii Moldova și va fi sancționată conform legii.

Art. II. – (1) Guvernul, în termen de 1 lună de la intrarea în vigoare a prezentei legi, va aduce în concordanță actele sale normative cu prevederile prezentei legi.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008

denumirea proiectului actului normativ

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Dorian ISTRATII, Petru FRUNZE, Grigore GRĂDINARU și Alexandr TRUBCA.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de lege prevede soluționarea mai multor probleme cu care se confruntă cetățenii deținători sau posesori ai vehiculelor. Ridicarea automobilelor parcate în locuri interzise pentru parcare este o problemă majoră în mod special în mun. Chișinău.

Art. 439 din Codul contravențional al Republicii Moldova stabilește modul de ridicare și aducere a vehiculului la parcare.

Prin ridicarea mijloacelor de transport se urmărește asigurarea securității publice și respectarea normelor privind circulația pe drumurile publice, precum și apărarea drepturilor și libertăților cetățenilor și a interesului public.

Ridicarea și transportarea forțată a mijloacelor de transport de la locul inițial la parcare specială se face cu ajutorul mijloacelor speciale și se depozitează la parcare specială.

Potrivit legislației în vigoare, mijlocul de transport poate fi adus la parcare specială sau la cea mai apropiată subdiviziune specializată ori teritorială a Poliției în cazul în care:

- 1) conducătorul a fost înlăturat de la conducere, mijlocul de transport este ridicat și nu poate fi predat proprietarului, posesorului sau reprezentantului lor;
- 2) staționarea acestuia poate genera un pericol iminent pentru interesul public;
- 3) acesta a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare;
- 4) este necesară identificarea proprietarului (posesorului) mijlocului de transport utilizat sau destinat pentru săvârșirea contravenției.

I. Înlăturarea de la conducerea vehiculului are loc în condițiile art. 438 Cod contravențional, când există temeiuri suficiente de a presupune că conducătorul conduce în stare de ebrietate, când conducătorul auto nu are dreptul de a conduce vehicule și în alte cazuri menționate expres.

II. Potrivit p. 7 și 8 din Regulamentul privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul

procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 557 din 18.06.2018, ridicarea mijloacelor de transport staționate, care prezintă **pericol iminent pentru interesul public** poate fi aplicată în cazul în care mijlocul de transport creează obstacole pentru circulația **mijloacelor de transport cu regim prioritar de circulație**, precum și a mijloacelor de transport ale serviciilor de panăare ale rețelelor de gaze naturale, rețelelor termice și electrice de contact, serviciilor de salubritare spre locul intervenției.

Conform p. 7 din Regulamentul circulației rutiere, **vehicul cu regim de circulație prioritară** – este vehiculul echipat cu lumini giratorii de culoare albastră și/sau roșie și cu semnale sonore speciale.

În cadrul măsurilor de asigurare a ordinii și securității publice pe itinerarul de deplasare, precum și la obiectivele vizitate de delegațiile aflate în vizită oficială în Republica Moldova, agenții constatatori sînt în drept de a dispune aplicarea măsurii de ridicare a mijlocului de transport de pe itinerarul de deplasare și **reamplasarea lui în cel mai apropiat loc de unde a fost efectuată ridicarea mijlocului de transport**, fără a cauza impedimente pentru circulație, fapt despre care urmează a fi anunțat proprietarul, posesorul sau reprezentantul lor, în ordinea stabilită.

III. În cazurile cînd mijloacele de transport sunt **lăsate** într-un loc interzis pentru parcare la fel sînt ridicate și transportate forțat la parcare specială.

Nici Regulamentul circulației rutiere și nici Codul contravențional nu desfășoară ce înseamnă – vehicol **lăsat** într-un loc interzis pentru parcare, în aceste norme se operează cu noțiuni - **oprire, staționare și parcare** interzisă. Sintagma "lăsat" lasă loc de interpretare extensivă a legii. Potrivit art. 5 alin. 2) Cod contravențional, interpretarea extensivă defavorabilă și aplicarea prin analogie a legii contravenționale sînt interzise.

Codul contravențional prevede răspundere pentru - **parcare interzisă**. Art. 135 prevede răspundere pentru **parcarea** vehiculelor pe terenurile fondului forestier, în spațiile verzi din afara drumurilor publice și în locuri interzise. Art. 197 al. 5) Cod contravențional prevede răspundere pentru **parcarea**, în afara operațiunilor de transport rutier, în orașe (municipii) a autobuzelor/autocarelor și a vehiculelor rutiere destinate transportului rutier de mărfuri cu masa maximă autorizată ce depășește 3,5 tone pe drumuri publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice din intravilanul localității. Art. 238 al. 1) și 2) Cod contravențional prevede răspundere pentru **oprire, staționare și parcare** în locuri interzise.

Potrivit Regulamentului circulației rutiere (RCR):

Oprire voluntară este – imobilizarea vehiculului pe drum, atît cît este necesar pentru a îmbarca sau a debarca persoane ori a încărca sau a descărca

bunuri, în timpul în care conducătorul rămâne în vehicul ori în apropierea acestuia, pentru a putea, la nevoie, să-l deplaseze;

Staționare semnifică – imobilizarea vehiculului pe drum pentru un motiv, altul decât acela de a îmbarca sau a debarca persoane, de a încărca sau a descărca bunuri, în cazul în care timpul necesar pentru aceasta nu este limitat;

Regulamentul circulației rutiere la **p. 73.** indică că **parcarea** vehiculelor este permisă **numai** în locurile destinate acestui scop, semnalizate prin indicatoarele 5.48.1 – 5.48.3 și/sau marcajul 1.1.1,d).



În marile orașe traficul rutier este aglomerat, nefiind suficiente locuri de parcare.

Chiar dacă există locuri de parcare amenajate, însă nu există marcaje și semne rutiere, în acele locuri parcare este considerată ca fiind interzisă.

Lipsa unui număr suficient de locuri de parcare și graba de a ajunge la destinație, fac ca unii șoferi să își lase autovehiculul în alte locuri decât cele destinate parcării și semnalizate prin indicatoarele 5.48.1 – 5.48.3 și/sau marcajul 1.1.1,d) din RCR. În aceste cazuri mijloacele de transport sunt ridicate și depozitate la parcare specială.

Conform p. 68. 1) din RCR staționarea voluntară a vehiculelor este permisă într-un rând, paralel cu marginea părții carosabile.

În conformitate cu p. 68 3) RCR **în localități** staționarea se va efectua în modul următor:

a) pe partea dreaptă a părții carosabile cât mai aproape de bordură sau pe acostament;

b) pe ambele părți ale drumului cu circulația în sens unic, dacă este liberă cel puțin o bandă pentru circulație;

c) autoturismele și motocicletele pot fi oprite sau staționate intrând parțial ori în întregime pe trotuar, numai în locurile special amenajate, marcate prin indicatorul 5.48.1 sau 5.48.2, precum și prin marcajul 1.1.1, d). Staționarea trebuie efectuată în conformitate cu modul indicat pe panoul adițional 6.8.2, 6.8.3, 6.8.6–6.8.9, asociat indicatorului, lățimea minimă a căii de circulație lăsată la dispoziția pietonilor trebuie să fie **de cel puțin 1,5 metri**;

f) vehiculele staționate nu trebuie să blocheze accesul la scări, rampe sau planuri înclinate de bordură, destinate persoanelor cu dizabilități și altor grupuri cu mobilitate redusă;

g) este interzisă parcare pe drumurile publice din localități și pe teritoriile adiacente, în afara locurilor amenajate pentru acest scop, a autobuzelor, a autocamioanelor și a ansamblurilor de vehicule cu masa maximă autorizată ce depășește 3500 kg.

Potrivit p. 70 corăborat cu p. 69 din RCR staționarea este interzisă:

a) pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea;

b) în tuneluri, pe poduri, viaducte, rampe și sub acestea;

c) pe platforma drumului în apropiere de curba periculoasă sau sfârșitul rampei sectorului de drum, în cazul în care câmpul vizual este mai mic de 100 m, cel puțin într-o direcție;

d) pe trecerile pentru pietoni și la o distanță mai mică de 5 m înainte de acestea;

e) în intersecții și la o distanță mai mică de 15 m de la acestea;

f) în stațiile vehiculelor de rută și pe un spațiu mai mic de 25 m față de locurile special amenajate pentru oprirea vehiculelor de rută sau taximetrelor ori de la locurile semnalizate prin marcajul 1.17, iar în lipsa lor acest spațiu se determină de la indicatoarele 5.6 – 5.8, dacă prin aceasta se creează obstacole vehiculelor în cauză ;

g) în dreptul marcajului longitudinal continuu, în cazul în care conducătorii de vehicule care circulă în același sens vor fi impuși să treacă peste acest marcaj;

h) în locurile în care, prin aceasta, devine imposibilă observarea indicatorului sau a semnalului semaforului;

i) în locurile în care vehiculul creează obstacole altor participanți la trafic;

j) pe gazoane;

k) pe linia de tramvai sau imediat lângă aceasta, în cazul în care se creează obstacole circulației tramvaielei;

Conform p. 70 din RCR:

b) pe drumurile publice cu o lățime a părții carosabile mai mică de 6 m;

c) la ieșirile de pe teritoriile adiacente drumului;

d) pe sectoarele de drum cu declivitate pronunțată, semnalizate prin indicatoarele 1.14.1 și 1.14.2;



e) la cererea agentului de circulație, atunci când se creează obstacole desfășurării unor evenimente publice, trecerii coloanelor oficiale sau se periclitează prin aceasta siguranța publică, chiar dacă în lipsa acestor situații staționarea este regulamentară.

Conform p. 72 din RCR:

1) În cazul staționării pe partea carosabilă pe timp de noapte, în locurile neiluminate ale drumurilor publice, autovehiculul trebuie să fie semnalizat conform punctului 34 subpunctul 4) din prezentul Regulament (prin punerea în funcțiune a lanternelor de poziție, în cazul în care acestea sunt defectate, trebuie semnalizat prin punerea în funcțiune a avertizorului de avarie sau prin instalarea triunghiului de presemnalizare)

În toate cazurile descrise de Regulamentul circulației rutiere - de staționare și parcare interzisă, autovehiculele sunt ridicate și transportate și depozitate la parcare specială.

Este de menționat că deși Regulamentul circulației rutiere prevede multiple forme de staționare și parcare ilegală, art. 439 al. 2) lit. b) din Codul contravențional nu face o delimitare între aceste forme și le-a clasificat pe toate ca fiind - lăsat într-un loc interzis pentru parcare.

Pericolul staționării și parcării unor vehicule cu încălcarea RCR este diferit, în unele cazuri asigurarea securității publice și respectarea normelor privind circulația pe drumurile publice, precum și apărarea drepturilor și libertăților cetățenilor și a interesului public poate avea loc prin sancționarea contravențională a persoanei care a încălcat, fără a se ridica și transporta autovehiculelor la parcare specială.

Ridicarea, transportarea, depozitarea, precum și restituirea ulterioară a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional se realizează de către agenții economici contractați de către Inspectoratul General al Poliției (sau, după caz, de către subdiviziunile specializate ori teritoriale ale Poliției).

Restituirea acestor mijloace de transport către proprietar, posesor sau reprezentantul acestora se face doar cu permisiunea subdiviziunii specializate ori teritoriale a Poliției din care face parte agentul constatat care a dispus ridicarea, în baza unui certificat de restituire a vehiculului și doar după achitarea de către proprietar, posesor sau reprezentantul acestora a tuturor cheltuielilor de ridicare, transportare și depozitare a mijlocului de transport.

De multe ori plata cheltuielilor de ridicare, transportare și depozitare a mijlocului de transport este mai mare decât însăși amenda sub formă de sancțiune contravențională.

Pe motivele expuse mai sus se propune ca la articolul 439 al. 2) lit. b) să se indice expres în ce cazuri de staționare sau parcare interzisă pot fi ridicate, transportare și depozitare mijloacele de transport la parcare specială.

Există cazuri când colaboratorii de poliție solicită mijloacele speciale de evacuare pentru a evacua un mijlocul de transport și chiar dacă proprietarul posesorul sau reprezentantul autovehiculului se prezintă la fața locului până la venirea evacuatorului, sau în timpul ridicării mijlocului de transport pe platforma de transportare, conducătorul auto nu-și poate lua mijlocul de transport la fața locului, trebuie să aștepte până ce mijlocul de transport este ridicat, transportat și depozitat la parcare specială, motivându-se că doar în acest fel agentul economic își poate recupera banii pentru chemare. Aceste situații nu pot fi acceptate în detrimentul cetățeanului și urmează a fi detaliate pentru a nu admite aplicarea abuzivă a legii.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Principalele prevederi ale prezentului proiect de lege vine să specifice cazurile când agentul constator este în drept să dispună ridicarea și aducerea vehiculului la parcare.

Litera b) de la alineatul (2) se propune a fi modificat și va avea următorul conținut:

„ b) a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare și întrunește una din următoarele condiții:

1. blochează accesul altor vehicule;
2. se află pe trecere pentru pietoni sau la o distanță mai mică de 10 m înainte de aceasta;
3. lățimea minimă a căii de circulație lăsată la dispoziția pietonilor cu mobilitate limitată este mai mică de 1,5 metri;
4. blochează accesul la scări, rampe sau planuri înclinate de bordură, destinate persoanelor cu dizabilități și altor grupuri cu mobilitate redusă;
5. creează obstacole pentru activitatea autovehiculelor speciale destinate întreținerii și reparării drumurilor, salubritate și a serviciilor de utilitate publică;
6. se află pe trecerile la nivel cu calea ferată și mai aproape de 50 m față de acestea;
7. se află în tuneluri, pe poduri, viaducte, rampe și sub acestea;
8. se află în stațiile vehiculelor de rută;
9. se află în intersecție și la o distanță mai mică de 15 m de la acestea;
10. nu respectă cerințele agentului de circulație, atunci când se creează obstacole desfășurării unor evenimente publice, trecerii coloanelor oficiale sau se periclitează prin aceasta siguranța publică;
11. se află în locurile rezervate pentru parcare și/sau încărcarea autovehiculelor electrice;

12. se află în locurile de staționare rezervate persoanelor cu dizabilități. Ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin 2 lit. b) se va decide dacă nu a fost posibil schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia.”

Se specifică în proiectul de lege că ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin 2 lit. b) de staționare și parcare interzisă după ce agentul constatator va încerca schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia.

În proiectul de lege se desfășoară procedura când proprietarul sau posesorul mijlocului de transport staționat sau parcat interzis sau reprezentantul acestora se prezintă la locul aflării mijlocului de transport până la începutul transportării vehiculului, având dreptul de a achita pe loc plata serviciilor de chemare a mijlocului special și după caz de ridicare, iar la prezentarea confirmării de plată să i se restituie mijlocul de transport fără a fi transportat la parcare specială sau la subdiviziunea de poliție. Agentul economic se obligă să ofere dreptul persoanei de a achita în numerar sau cu cardul bancar, iar prezența instrumentelor de plată sunt puse în seama agentului economic.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul de lege va îmbunătăți și va aduce mai multă claritate pentru aplicarea legii.

Implementarea prevederilor proiectului nu presupune cheltuieli suplimentare din bugetul de stat.

În toate cazurile descrise de Regulamentul circulației rutiere - de staționare și parcare interzisă, autovehiculele sunt ridicate și transportate și depozitate la parcare specială. Acest fapt indică o lacună în legislație, ori sancțiunea poate fi aplicată și fără ridicarea vehiculului dacă vehiculul nu creează obstacole sau pericol iminent.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

Nu este aplicabil

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul legii pentru modificarea unor acte normative va fi plasat pe pagina web oficială a Parlamentului Republicii Moldova (www.parlament.md), directoriul „Procesul legislativ”, secțiunea „Proiecte de acte legislative”.

Proiectul va fi supus consultărilor publice cu toate părțile interesate și va urma avizarea oficială în condițiile cadrului normativ.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu art. 35 din Legea cu privire la actele normative nr. 100/2017, fiind solicitată efectuarea expertizei anticorupție de către Centrul Național Anticorupție.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă după recepționarea raportului de expertiză anticorupție în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de lege.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Se propune modificarea Codului contravențional nr. 218/2008.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Guvernul va aduce în concordanță actele sale normative cu prevederile prezentei legi.

Digitally signed by Istratii Dorian
Date: 2025.02.07 16:23:10 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova

MOLDOVA EUROPEANĂ



Deputat în Parlament

Dorian ISTRATII



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr.21-831 din 18.02.2025

Ministerul Justiției

e-mail: secretariat@justice.gov.md

Cancelaria de Stat

e-mail: cancelaria@gov.md

la nr.25-158-1527 din 12.02.2025

Ca urmare a examinării *proiectului de lege pentru modificarea Codului contravențional (inițiativa legislativă nr.31 din 07.02.2025)*, înaintat în ordinea art.58 din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr.797/1996, în limitele competențelor funcționale, comunicăm următoarele.

În conformitate cu prevederile art.42 alin.(4) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative: „Dacă se modifică un singur act normativ, în denumire se indică numărul, anul și denumirea integrală a actului normativ modificat”. Prin urmare, recomandăm transpunerea **denumirii proiectului de lege** în următoarea redacție: „pentru modificarea Codului contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008”.

În continuare, referitor la propunerea de la **art.439 alin.(2) lit.b) pct.2** din proiect, menționăm despre importanța analizării suplimentare a oportunității includerii distanței „mai mică de 10 metri înainte de aceasta”, în contextul prevederilor pct.69 lit.d) din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.357/2009, care statuează că: „Oprirea este interzisă pe trecerile pentru pietoni și la o distanță mai mică de 5 m înainte de acestea”.

Totodată, în partea ce vizează redacția propusă la **art.439 alin.(2) lit.b) pct.3** semnalăm că, potrivit prevederilor pct.7 din Regulamentul circulației rutiere: „Trotuar - este elementul drumului destinat circulației pietonilor care se află în imediata apropiere de partea carosabilă sau este separat de el cu o zonă verde”. În consecință, de regulă, trotuarele sunt proiectate și construite din punct de vedere al rezistenței, pornind de la prezumția că pe ele vor circula doar pietoni.

În același timp, relevăm că propunerea de excludere a unuia dintre factorii principali care demotivează conducătorii auto să nu circule sau să staționeze pe trotuare (ridicarea și aducerea vehiculului la parcare) va duce la sporirea numărului de vehicule care staționează pe trotuar, dar nu sunt pasibile de a fi evacuate, și nu în ultimul rând, va duce la sporirea gradului de uzură și degradare a trotuarelor.

Prin urmare, în privința normei înaintate, menționăm că, potrivit pct.5.4.1 din Codul practic în construcții CP D.02.11–2014 Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale: „Lățimea trotuarelor trebuie stabilită în funcție de categoria străzilor și a drumurilor și de volumul traficului de pietoni, precum și de amplasarea în limitele trotuarelor a pilonilor, stâlpilor, copacilor etc. Lățimea părții pietonale a trotuarului trebuie adoptată aplicând calcul ca multiplu

al 0,75 m – lățimea unei benzi de circulație pietonală, dar nu mai mică decât cea stipulată în СНиП 2.07.01.”. Totodată, potrivit recomandărilor stabilite în tabelul nr.1 din CP D.02.11-2014, lățimea minimă a trotuarului pe unele categorii de străzi trebuie să fie 4,50 m.

În consecință, având în vedere că doar administratorul drumului deține informația cu privire la parametrii tehnici de rezistență ai trotuarului, fluxul de pietoni și alte condiții rutiere relevante, acesta, în temeiul art.16 lit.e) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, beneficiază de autonomie în stabilirea reglementărilor privind regimul de acces, circulație, staționare și parcare a diferitelor categorii de vehicule.

Respectiv, în baza celor descrise, propunem autorului de a fi examinată posibilitatea de expunere a **art.439 alin.(2) lit.b) pct.3** din proiect cu următorul cuprins: „3. se află pe trotuar, banda/pista pentru bicicliști sau banda rezervată vehiculelor de rută.”.

La **art.439 alin.(2) lit.b) pct.3 și 4** din proiect, evidențiem că propunerile de norme legale se referă la pietoni cu necesități speciale, însă nu sunt luate în calcul și pietonii cu cărucioarele pentru copii.

În continuare, la **art.439 alin.(2) lit.b) pct.5**, au fost omise un șir de autospeciale, cum sunt: „serviciul de salvatori și pompieri, a poliției, serviciul de ajutor medical urgent și alte servicii specializate”, astfel, se recomandă includerea acestora în textul proiectului legii.

La **art.439 alin.(2) lit.b) pct.9** relevăm că în cazul în care se utilizează expresia normativă la singular, atunci întreaga terminologie utilizată urmează să respecte același stil, respectiv, cuvântul „acestea” se va substitui cu cuvântul „acesta”.

Tot la **art.439 alin.(2) lit.b)**, propunem a se **renunța la alineatul** ce reglementează că „Ridicarea și aducerea vehiculului la parcare în cazurile prevăzute la alin.(2) lit.b) se va decide dacă nu a fost posibil schimbarea locului de aflare a mijlocului de transport de îndată printr-o solicitare telefonică adresată proprietarului sau posesorului acestuia”, deoarece lasă la discreția (care poate fi una părtinitoare) a agentului constatatator aplicarea normei prevăzute la alin.(2) lit.b), precum și lasă loc de eventuale devieri ale conduitei acestuia. Nu în ultimul rând construcția normativă a prevederii este lipsită de substanță normativă și nu întrunește exigența de previzibilitate.

În partea ce vizează **art.439 alin.(3¹)** din proiect, remarcăm că întreaga prevedere legală propusă este expusă într-o formă excesiv de tehnică, care după natura sa se încadrează în categoria unui act subordonat legii și nu a unui act normativ primar. Respectiv, se propune **expunerea prevederii de la alin.(3¹) într-o redacție nouă**, după cum urmează: „(3¹) Condițiile în care se efectuează ridicarea autovehiculului și cazurile de încetare a procedurii de ridicare se stabilesc de Guvern.”.

De asemenea, tot în cazul prevederii propuse la **art.439 alin.(3¹)**, menționăm că, în textul „Persoanele care au decis ridicarea vehiculului sau care au executat ridicarea vehiculului sunt obligați să ofere posibilitatea *achitării plății serviciilor de chemare a mijlocului special, sau după caz de ridicare*, iar la prezentarea confirmării de plată să restituie mijlocul de transport fără a-l transporta la parcare specială sau la subdiviziunea de poliție” se operează cu noțiuni diferite în raport cu prevederile

pct.36 din Regulamentul privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.557/2018.

Potrivit pct.36 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.557/2018: „*Cheltuielile pentru serviciile de ridicare, transportare și depozitare a mijlocului de transport în cadrul procesului contravențional sunt suportate de către conducătorul, proprietarul sau posesorul legal al mijlocului de transport în privința căruia a fost aplicată sancțiunea contravențională. Plățile se achită doar pentru serviciile efectiv prestate, în baza calculelor prezentate de către agentul economic care a prestat serviciul în cauză*”.

Astfel, analizând tarifele aprobate pentru prestarea serviciilor de ridicare, transportare și depozitare a mijlocului de transport, constatăm că, costul pentru serviciile de îmbarcare, transportare și debarcare, nu sunt divizate. Respectiv, costul serviciilor este același (maxim) indiferent dacă unitatea de transport a fost sau nu transportată. Totodată, dacă conducătorii auto se prezintă până la începerea procedurii de transportare, apare posibilitatea ca evacuatorul să perceapă taxe pentru evacuare și transportare de la mai multe persoane, transportată fiind doar o unitate de transportare. Ca urmare, apare necesitatea revizuirii abordării normative pentru a exclude riscul ca pentru același serviciu să fie achitată plata de mai multe ori, dar și delimitarea serviciilor și a plății pentru acestea, după cum urmează: chemare, îmbarcare, transportare, debarcare, depozitare.

Complementar, prin prisma propunerii de la alin.(3¹), devine necesară **completarea art.439 alin.(2) lit.b)** din proiect **cu pct.13** cu următorul cuprins: „**13.** nu se află persoane, animale de companie și nu aparțin persoanelor cu dizabilități, cu condiția că nu prezintă pericol iminent.”.

Pe de altă parte, amintim că, potrivit pct.69 lit.g) și lit.h) din Regulamentul circulației rutiere: „Oprirea este interzisă în dreptul marcajului longitudinal continuu, în cazul în care conducătorii de vehicule care circulă în același sens vor fi impuși să treacă peste acest marcaj, precum și în locurile în care, prin aceasta, devine imposibilă observarea indicatorului sau a semnalului semaforului”.

În aceste condiții normative, având în vedere că limitarea vizibilității mijloacelor de semnalizare a circulației rutiere, dar și faptul că impunerea altor conducători auto să nu respecte prevederile Regulamentului circulației rutiere creează un pericol iminent pentru siguranța circulației rutiere, **suplimentar propunem completarea art.439 alin.(2) lit.b) cu două puncte noi**, după cum urmează:

„**14.** se află în dreptul marcajului longitudinal continuu, în cazul în care conducătorii de vehicule care circulă în același sens vor fi impuși să treacă peste acest marcaj;

15. se află în locurile în care, prin parcare a vehiculului, devine imposibilă observarea indicatorului sau a semnalului semaforului.”.

Consecutiv evocăm că, în conformitate cu art.16 lit.a), lit.b) și lit.i) din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier: „De competența autorităților administrației publice locale este administrarea, întreținerea, repararea și dotarea cu mijloace de semnalizare a drumurilor publice locale și a construcțiilor rutiere, în conformitate cu exigențele siguranței traficului rutier; amenajarea drumurilor publice locale pentru sistematizarea și organizarea traficului rutier în vederea garantării

siguranței lui; elaborarea și aprobarea proiectelor de sistematizare a traficului rutier cu avizul poliției rutiere”. În acest context, autoritățile administrației publice locale în comun cu serviciile abilitate ale poliției, aprobă decizii referitoare la modul de organizare a circulației rutiere în vederea asigurării siguranței la trafic. Astfel, staționarea vehiculului în locurile unde autoritățile abilitate au decis că chiar și oprirea poate diminua nivelul de siguranță rutieră, poate crea un pericol iminent care impune eliminarea neîntârziată al acestuia. În rezultat, propunem **completarea art.439 alin.(2) lit.b) cu un punct nou (pct.16)**, după cum urmează:

„**16.** se află în zona de acțiune a indicatorului rutier 3.31 „Oprire interzisă”.”.

În final, la **Art.II din proiectul legii**, reliefăm că, termenul de 1 (una) lună pentru aducerea în concordanță a actelor subordonate legii, este unul prea scurt, care riscă să nu fie suficient, ținând cont de termenii stabiliți de legislația aferentă elaborării și promovării actelor normative, precum și legislația aferentă asigurării transparenței decizionale. În acest caz, intervenim cu propunerea de substituie cu termenul de „3 (trei) luni”.

Secretar general

Angela ȚURCANU

Executori: Silvia Muntean (tel. 022250672); Andrei Slanina (tel. 022250539); Marin Guțu (tel. 022233267)



AGENȚIA SERVICII PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA
PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

MD-2012, mun. Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, nr. 42

42 Aleksandr Pushkin str., MD-2012 Chisinau

tel.: +373 22 50 46 54, fax: +373 22 21 22 59, e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

Nr. 01/2116 din 13.02.2025

La nr. 25-158-1527 din 12.02.2025

Ministerul Justiției

Cancelaria de Stat

Ca urmare a examinării a proiectului de lege *pentru modificarea Codului contravențional* (**inițiativa legislativă nr. 31 din 07.02.2025**), Agenția Servicii Publice, în limita competențelor funcționale, comunică lipsa de obiecții.

Director adjunct

Sergiu MANIC



CONGRESUL AUTORITĂȚILOR LOCALE DIN MOLDOVA

Str. Columna 106 A, Chișinău, Republica Moldova (secretariat)
Tel: 22-35-09, Fax: 22-35-29, mob. 079588547, info@calm.md, www.calm.md

Nr.54 din 19 februarie 2025

Către: CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII
MOLDOVA

MINISTERULUI JUSTȚIEI REPUBLICII MOLDOVA
(pentru generalizare)

Aviz

*la proiectul de Lege pentru modificarea Codului contravențional
(inițiativa legislativă nr. 31 din 07.02.2025)*

1. Considerații generale

Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) a examinat proiectul de Lege pentru modificarea Codului contravențional (inițiativa legislativă nr. 31 din 07.02.2025), în continuare Proiect.

CALM a analizat prevederile Proiectului în cauză prin prisma respectării principiilor de organizare, funcționare și a intereselor autorităților administrației publice locale (APL), stabilind următoarele.

2. Legislația aplicabilă

- ❖ Constituția Republicii Moldova, adoptată la 29 iulie 1994;
- ❖ Carta Europeană a Autonomiei Locale din 15.10.1985, publicată în ediția oficială "Tratate internaționale", 1999, volumul 14, pag.14;
- ❖ Legea privind descentralizarea administrativă, nr. 435-XVI din 28.12.2006;
- ❖ Legea privind administrația publică locală, nr. 436-XVI din 28.12.2006;
- ❖ Codul contravențional al Republicii Moldova, nr. 218/2008.

3. Constatări/obiecții

CALM, în rezultatul examinării Proiectului, nu a depistat devieri de la respectarea principiilor de organizare, funcționare și a intereselor APL.

În același timp atragem atenția că din punct de vedere atât a tehnicii juridice, cât și clarității reglementărilor, sintagma de la finele alin. (3¹) a art. 439 din Proiect: „Interzicerea accesului proprietarului pentru achitarea taxelor de ridicare și depozitare și ridicarea vehiculului va fi considerată încălcarea principiului fundamental privind proprietatea, conform articolului 9 din

Constituția Republicii Moldova și va fi sancționată conform legii” necesită concretizare și chiar referință la articolul concret din Partea specială a Codului contravențional al Republicii Moldova.

Ținând cont de cele menționate, CALM consideră că Proiectul poate obține un Aviz favorabil.

Cu respect,

Viorel FURDUI
Director Executiv al CALM



Exec.: V. Rusu, expert CALM
tel. 0795 88 165; 022 22 35 09



**Ministerul Afacerilor Interne
al Republicii Moldova**

Nr. 38/518 din 17 februarie 2025
La nr. 25-158-1527

Ministerul Justiției
copie: **Cancelaria de Stat**

Ministerul Afacerilor Interne a examinat inițiativa legislativă nr. 31 din 7 februarie 2025 pentru modificarea Codului contravențional și comunică despre susținerea conceptuală a acesteia, comunicând următoarele.

Potrivit Notei de fundamentare, inițiativa legislativă vine să specifice cazurile când agentul constatat este în drept să dispună ridicarea și aducerea vehiculelor la parcare, mai ales în situațiile când există locuri de parcare amenajate, însă nu există marcaje și semne rutiere, ceea ce, potrivit Notei de fundamentare, se interpretează ca fiind staționare sau parcare în locuri interzise (*uzual - parcare neregulamentară*).

Referitor la modificările propuse pentru art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul Contravențional, care s-au argumentat ca fiind necesare prin faptul că cuvintele „*lăsat într-un loc interzis pentru parcare*” trezește interpretări defectuase ale legii contravenționale în virtutea faptului că Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, operează cu noțiuni precum 1) oprire; 2) staționare; 3) parcare interzisă și nicidecum cu „*lăsare*”, se menționează că soluția urmează a fi identificată în simplificarea normei legale, dar nu prin completarea acesteia cu prevederi care se regăsesc în Regulamentul circulației rutiere, nefiind necesară repetarea acestora în Codul contravențional.

Mai mult ca atât, ținem să precizăm că aspectele invocate se regăsesc reglementate la Capitolul II „*Cazurile și modul de ridicare a mijloacelor de transport*” din Regulamentul privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 557/2018.

Astfel, se propune ca art. 439 alin. (2) lit. a) din Codul contravențional să aibă următorul cuprins: „*a) staționarea sau parcare a acestuia poate genera o situație de accident de circulație, un pericol iminent pentru interesul public, pentru ordinea publică sau pentru securitatea participanților la trafic;*”. Totodată, în scopul înlăturării interpretărilor născute în jurul cuvintelor „*lăsat într-un loc interzis pentru parcare*” se propune abrogarea art. 439 alin. (2) lit. b) din Codul contravențional.

Subsecvent, în calitate de propunere pentru îmbunătățirea inițiativei legislative, Ministerul Afacerilor Interne subliniază că asigurarea securității traficului rutier reprezintă o atribuție conferită de lege atât Poliției, cât și administrației publice locale.

Legislatorul, la art. 400 alin. (1) și art. 423¹⁰ alin. (2) din Codul contravențional, a stabilit competența de constatare și examinare a contravențiilor

indicate la art. 238 alin. (2) din Codul contravențional *„Încălcarea regulilor de oprire și neacordarea de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier”* agenților constatatori din cadrul Poliției și administrației publice locale.

În această ordine de idei, pentru înlăturarea dublărilor de atribuții și conflictului de competență între agentul constator al Poliției și cel al administrației publice locale, se consideră oportun ca ultimei să-i fie atribuită, în mod exclusiv, atribuția de examinare și constatare a contravenției reglementate de art. 238 alin. (2) din Codul contravențional. În acest mod, Poliția va constata și examina faptele contravenționale reglementate de art. 238 alin. (1), (3)-(4) din Codul contravențional.

Cu atât mai mult că, potrivit art. 29 alin. (1) lit. l) 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 nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, primarul exercită în teritoriul administrat atribuția de bază de asigurare a securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat, iar în conformitate cu art. 14 alin. (2) lit. f) din Legea nr. 436/2006 competența de a decide asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor, fondului locativ în condițiile Legii nr. 75/2015 cu privire la locuințe, precum și a întregii infrastructuri economice, sociale, medicale și de agrement de interes local, aparține consiliilor locale.

Prin urmare, în contextul normelor consemnate supra, se consideră judicios ca administrația publică locală să fie implicată nemijlocit și de sine stătător în procesul de prevenire și combatere a ilegalității privind staționarea și parcare în locuri interzise, prin atribuirea acestei competențe exclusiv acesteia.

Respectiv, în vederea delimitării atribuțiilor polițienești de cele ale administrației publice locale, se propune, la art. 400 alin. (1) din Codul contravențional, textul „228–243,” să se substituie cu textul „228–237, 238 alin.(1), (3)-(4), 239–243,”.

De asemenea, s-a constatat că oprirea, staționarea și parcare nu generează doar situații de accident, dar atentează și la alte drepturi, libertăți și valori ocrotite de lege, ilegalități ale căror gravitate este mult mare, iar consecințele acestora sunt mai grave, comparativ cu ilegalitățile pentru care există, la moment, răspunderea contravențională. Astfel, se consideră oportun recalificarea faptelor ilegale prin completarea art. 238 alin. (4) din Codul contravențional. Astfel, se propune la articolul 238 alin. (4), după textul *„care a generat o situație de accident de circulație”* se completează cu textul *„, , un pericol iminent pentru ordinea publică sau pentru securitatea participanților la trafic”*.

În concluzie, se solicită respectuos revizuirea inițiativei legislative prin prisma recomandărilor și propunerilor formulate mai sus.

Executor: Petru Jalbă
Telefon: 022 255-625
E-mail: petru.jalba@mai.gov.md

str. bd. Ștefan cel Mare, 75, mun. Chișinău, MD-2012, tel. +373 255 830
E-mail: secretariat@mai.gov.md Pagina web: www.mai.gov.md



**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,
e-mail: secretariat@justice.gov.md*

14.03.2025 nr. 04/1-2672

Cancelaria de Stat

Copie: Ministerul Afacerilor Interne

**Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**

Agenția Servicii Publice

În contextul solicitării Cancelariei de Stat nr. 25-158-1527 din 12.02.2025, se remite Avizul la proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional (inițiativa legislativă nr. 31 din 07.02.2025).

Anexă:

Avizul la proiectul de lege pentru modificarea Codului contravențional – 7 (șapte) file;

Avizul Ministerului Afacerilor Interne – 3 (trei) file;

Avizul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale – 4 (patru) file;

Avizul Agenției Servicii Publice – 1 (una) filă.

Avizul Congresului Autorităților Locale din Moldova – 2 (două) file.

Secretar de stat

Stanislav COPEȚCHI