

Aprobat în ședința Guvernului din \_\_\_\_\_2026

Decizia protocolară nr. \_\_\_\_\_/2026

## AVIZ

### **la proiectul de lege cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto (inițiativa legislativă nr. 419 din 19 decembrie 2025)**

Guvernul a examinat proiectul de lege cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto, înaintat cu titlu de inițiativă legislativă (nr. 419 din 19 decembrie 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, proiectul de lege a fost elaborat în scopul stabilirii regulilor generale cu privire la parcarile și parcajele auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova. În vederea realizării acestui obiectiv, autorii proiectului propun reglementarea relațiilor aferente amenajării, exploatării și controlului parcarilor auto, pentru a eficientiza gestionarea spațiului urban, a asigura fluidizarea traficului rutier și a asigura un sistem transparent și echitabil de plată pentru utilizarea parcarilor.

Astfel, deși scopul declarat al proiectului de lege este de a reglementa și a eficientiza utilizarea și administrarea parcarilor și parcajelor auto, propunerea legislativă se dovedește a fi insuficientă și generală, nereușind să abordeze esențialul problematicii parcarilor și parcajelor auto.

Cadrul normativ aferent domeniului parcarilor auto este reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 672/1998 cu privire la parcarile auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova. Prin urmare, se remarcă necesitatea actualizării și modificării actului normativ menționat, fără a fi necesară adoptarea unei legi organice distincte, ori adoptarea unei legi speciale pentru un domeniu cu caracter preponderent tehnic și administrativ, care poate fi eficient reglementat prin acte normative de nivel inferior, contravine principiilor bunei guvernări și proporționalității reglementării. În acest sens, aspectele vizate de proiect (organizare, amenajare, funcționare, administrare, drepturi și obligații) urmează a fi reglementate prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 672/1998, fără a fi însă edificat un nou cadru normativ la nivel primar.

Totodată, se indică faptul că reglementarea detaliată a parcarilor și parcajelor auto prin lege organică reduce flexibilitatea autorităților publice centrale și locale

de a adapta rapid politicile și regulile în funcție de necesități, evoluțiile tehnologice și urbanistice, precum și de dinamica traficului urban.

Subsecvent, se constată că în proiectul de lege se face trimitere preponderentă la regulamente subsecvente ce urmează a fi elaborate și aprobate de către autoritățile administrației publice locale, fără a se institui un cadru normativ de tip regulament-cadru sau regulament-tip, care să stabilească principii generale, cerințe minime obligatorii și repere normative clare pentru elaborarea acestora, precum și o delimitare clară a competențelor și atribuțiilor autorităților publice implicate în domeniu.

În aceeași ordine de idei, se evidențiază că la elaborarea inițiativei legislative nu au fost luate în considerare actele Uniunii Europene ce conțin reglementări relevante în domeniul parcarilor și care urmează a fi transpuse în legislația națională, cum ar fi: Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei din 7 aprilie 2022 de completare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește stabilirea de standarde care detaliază nivelul de servicii și de securitate al spațiilor de parcare sigure și securizate și procedurile de certificare a acestora, Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale și Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

Astfel, potrivit pct. 70 din capitolul 14 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificată prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a elaborat proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova (număr unic 369/MIDR/2026).

Totodată, se relevă că inițierea proiectului de lege derivă și din prevederile Agendei de reforme aferente Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, în special Reforma 2.2.7 „Dezvoltarea spațială”, care prevede alinierea cadrului național de amenajare a teritoriului și urbanism la standardele Uniunii Europene, prin revizuirea cadrului de reglementare și aprobarea de regulamente, metodologii și orientări pentru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Odată cu deschiderea negocierilor de aderare, viziunea Republicii Moldova privind mobilitatea urbană durabilă, inclusiv din perspectiva gestionării parcarilor, integrată în contextul capitolului 14 din Programul național de aderare 2025-2029 și al Strategiei de mobilitate 2030, se concentrează pe transformarea orașelor în

spații prietenoase cu mediul, sigure și interconectate.

În acest sens, facem următoarea mențiune importantă referitor la lansarea spre consultare publică a proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova la data de 2 martie 2026 și ulterior la data de 25 martie 2026, cu autoritățile administrației publice locale din țară. Complementar, proiectul de lege vizat a fost remis spre avizare și expertiză de compatibilitate la data de 15 aprilie 2026, conform deciziei luate în cadrul ședinței secretarilor generali din 14 aprilie 2026.

Scopul proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova vizează reglementarea principalelor instrumente de gestionare a mobilității urbane, inclusiv:

- stabilirea competențelor autorităților publice în procesul de elaborare, consultare și aprobare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- definirea principiilor de bază aplicabile planificării mobilității urbane; reglementarea dezvoltării urbane orientate spre transportul public;
- reducerea nivelului de poluare prin împuternicirea autorităților administrației publice locale de a institui zone cu nivel scăzut de emisii;
- implementarea sistemelor de transport inteligente;
- stabilirea drepturilor și obligațiilor autorităților administrației publice locale și ale proprietarilor de autovehicule în organizarea parcarilor cu plată și gestionarea vehiculelor abandonate sau fără stăpân.

Prin urmare, considerăm că dezvoltarea sistemului de parcări cu plată reprezintă un instrument esențial al planificării mobilității urbane. Prin prisma acestui aspect, apreciem că va avea loc reducerea congestiei în centrele urbane prin descurajarea tranzitului auto personal. Din această perspectivă, evidențiem că nu mai este vorba doar despre situația unde se parchează autovehiculul personal, dar și despre modul cum se reglementează accesul în zonele aglomerate.

Armonizarea cu legislația Uniunii Europene presupune și faptul că parcare pe spațiul public nu va mai fi gândită ca o utilizare a unui spațiu urban și/sau rural, dar ca un serviciu în interes public, urmând a fi stabilite zone tarifare diferențiate și, în final, acest lucru va asigura un echilibru între nevoile locatarilor și fluidizarea spațiului comun. Nu în ultimul rând, pentru a ne alinia la aquis-ul european (regulamentele TEN-T), urmărim să asigurăm trecerea de la planificarea tradițională a transportului la una integrată, care corelează transportul public, pistele de biciclete, zonele pietonale și parcările. Pe de altă parte, reglementarea separată a acestui domeniu ar conduce atât la fragmentarea cadrului normativ, cât și la incoerență în documentele de planificare urbană.

În contextul celor expuse, menționăm că proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă, ce reglementează inclusiv modalitatea de gestionare a parcarilor, nu reprezintă doar o simplă intervenție normativă, ci constituie pilonul central al unei schimbări de paradigmă.

Adițional, urmează a fi luate în considerare prevederile Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități și ale

Legii nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, care stabilesc cerințe pentru asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă în spațiile de parcare, în egală măsură cu ceilalți cetățeni, cu reflectarea sancțiunilor pentru situația de nerespectare a obligațiilor de incluziune a persoanelor sus-menționate.

În acest context, în baza avizelor recepționate din partea autorităților publice cu competențe în domeniu și a coerenței cu prevederile cadrului normativ existent, evidențiem următoarele observații, de ordin conceptual și tehnico-legislativ, asupra proiectului de lege:

Denumirea capitolului II „Definiții” nu corespunde uzanțelor de tehnică legislativă, care consacră utilizarea termenului „Noțiuni” pentru elementele structurale ce conțin explicarea termenilor utilizați în actul normativ.

În altă ordine de idei, cu referire la conținutul capitolului II, urmează a se ține cont de prevederile art. 45 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, potrivit cărora explicarea noțiunilor face parte din dispozițiile generale ale actului normativ.

Mai mult decât atât, capitolele reprezintă elemente de structură complexe ale actului normativ. Prin urmare, acestea nu pot fi constituite dintr-un singur articol.

La art. 4:

- Noțiunea de „agent constatator” se va exclude, din considerentul că este deja reglementată în Codul contravențional nr. 218/2008, iar introducerea unei definiții autonome a „agentului constatator” într-un act normativ distinct creează un paralelism normativ și riscul unor interpretări divergente privind competențele de constatare și sancționare a faptelor contravenționale.

- Noțiunea „regulamentul privind organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto” se va exclude, întrucât potrivit regulilor de tehnică legislativă, actul normativ nu este un dicționar juridic, fapt pentru care nu este justificată definirea noțiunilor doar în cazul în care la momentul adoptării actului se știe cu certitudine că un termen este pasibil de mai multe interpretări sau dacă se imprimă un alt sens decât cel uzual și se optează pentru o anumită interpretare. Suplimentar, se va ține cont de faptul că, având în vedere complexitatea relațiilor sociale, atribuirea semnificației atotcuprinzătoare a unei noțiuni este practic imposibilă. Astfel, explicarea sensului unor termeni în actele normative determină pericolul nedefinirii exacte a acestora, fapt ce poate face dificilă aplicarea actului.

- Noțiunile de „parcare” și „parcaj” în sensul utilizat în proiect au conotații similare, iar diferențierea se bazează pe includerea parcajului în infrastructura drumului public, însă această distincție nu este reflectată uniform în restul textului proiectului.

Totodată, se va reține că, din perspectiva sistemului fiscal, aceste noțiuni sunt deja utilizate în Codul fiscal nr. 1163/1997 și în actele autorităților publice locale, în calitate de obiect al taxei locale. Introducerea unor definiții diferite într-o lege separată creează risc de interpretare divergentă și necorelare cu baza de

impunere fiscală, încălcându-se astfel prevederile art. 54 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Aceeași obiecție este valabilă și pentru definirea noțiunilor de „taxă pentru parcaj” și „taxă pentru parcare”.

- Noțiunea „parcare specială” se va defini în corelare cu noțiunea similară 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, conform Regulamentului enunțat, „parcarea specială” este parcarea cu pază care corespunde cerințelor Regulamentului cu privire la parcările auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 672/1998, și asigură depozitarea mijlocului de transport și recuperarea acestuia de către proprietar, posesor sau reprezentantul acestora doar cu permisiunea subdiviziunii specializate ori teritoriale a Poliției din care face parte agentul constatator care a dispus ridicarea acestuia.

- Cu privire la noțiunile de „taxă pentru parcare” și „taxă pentru parcaj” se constată că acestea sunt deja reglementate expres în Codul fiscal nr. 1163/1997, drept plăți de natură fiscală datorate bugetelor locale, a căror mărime se stabilește de către consiliile locale, în limitele competenței conferite de lege. Instituirea cumulativă a mai multe plăți (taxă fiscală, tarif, tarif suplimentar, precum și „alte plăți” stabilite prin regulamentul autorității administrației publice locale) pentru același serviciu generează riscul unor costuri finale disproporționate sau chiar excesive pentru utilizatori, afectând principiul proporționalității intervenției statului și previzibilitatea normei juridice. Totodată, această abordare creează o marjă excesivă de discreție pentru autoritățile locale în stabilirea obligațiilor pecuniare, contrar cerințelor de claritate și securitate juridică.

Mai mult decât atât, conform art. 290 din Codul fiscal nr. 1163/1997, subiecții impunerii pentru „taxa pentru parcare” sunt persoanele juridice sau fizice, înregistrate în calitate de întreprinzător, care prestează servicii de parcare, iar pentru „taxa pentru parcaj” sunt persoane juridice sau fizice, posesoare de autovehicule, care utilizează parcajul. Respectiv, „taxa pentru parcare” este achitată de către operatori, iar „taxa pentru parcaj” – de către utilizatori.

Totodată, proiectul nu clarifică raportul juridic dintre „taxa fiscală” și „tarif”, în special în situația în care, potrivit art. 12 din proiect, operatorul este îndreptățit să perceapă doar „tariful”, fără a se preciza dacă taxa fiscală se include în acesta sau se achită separat.

Prin introducerea noțiunii de „tarif”, a cărei plată utilizatorul o va achita în funcție de perioada de timp a utilizării locului de parcare și parcaj, rezultă o suprapunere și o confuzie între „taxă” și „tarif” și creează percepția că autorii proiectului de lege au stabilit că plătitori ai taxelor locale pentru parcare și parcaj sunt doar operatorii, ceea ce este în contradicție cu prevederile Codului fiscal. De altfel, plata pentru locul de parcaj nu poate fi asimilată drept taxă locală de parcaj, care se varsă integral în bugetul local, cu excepția situațiilor în care administrarea locului de parcaj revine unei subdiviziuni a autorității publice locale, și nu unui

operator privat. Pentru excluderea oricăror confuzii în procesul de aplicare, aceste neconformități față de prevederile legale urmează a fi remediate, deoarece, la momentul actual, între noțiunile de „taxă pentru parcaj” și „tarif” nu există nicio diferențiere. Prin urmare, având în vedere argumentele expuse privitor la noțiunile de „taxă pentru parcare”, „taxă pentru parcaj” și „tarif”, se recomandă excluderea cuvintelor „sau autoritate publică locală” din noțiunea de „operator”, astfel încât plătitori ai taxelor locale (de parcare și parcaj) vor fi doar operatorii privați care vor administra parcări/parcaje în urma câștigării concursurilor/licitațiilor, iar plătitori de tarife vor fi utilizatorii parcărilor/parcajelor.

- Noțiunea de „operator” are un caracter general și nu este corelată expres cu art. 5 alin. (3) din proiect. În vederea asigurării clarității și a unității terminologice, se recomandă completarea acesteia cu cuvintele „de parcare”.

De asemenea, în proiect se utilizează neuniform termenii „vehicul” și „autovehicul”, deși aceștia au conținut juridic diferit potrivit Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009. Această neconcordanță contravine art. 54 alin. (1) lit. c) și d) din Legea nr. 100/2017, fapt ce impune unificarea terminologiei și utilizarea consecventă a termenului „autovehicul”, cu definirea expresă a acestuia în articolul de noțiuni.

La art. 5 alin. (3), ce prevede că operatorul de parcare este împuternicit să dispună măsuri de disciplinare față de utilizatorul autovehiculului, inclusiv prin aplicarea tarifului suplimentar pentru serviciul de blocare sau deblocare a roților mijlocului de transport, precum și prin ridicarea autovehiculului, conform regulamentului aprobat la nivel local, se constată că, mecanismul propus nu conține reglementări explicite cu privire la modul de constatare a încălcării regulamentului, la competențele, împuternicirile și limitele persoanei care constată încălcarea și dispune aplicarea măsurii restrictive, și nu în ultimul rând, cu privire la garanțiile procedurale minime de care trebuie să beneficieze utilizatorul autovehiculului.

De asemenea, lipsesc mențiuni referitoare la procedura de contestare a aplicării acestor măsuri, în special în situațiile în care operatorul de parcare are statut de agent economic privat, aspect ce poate genera incertitudini privind protecția drepturilor persoanelor vizate. Astfel, se relevă necesitatea corelării acestor prevederi cu reglementările existente în materia răspunderii contravenționale, în sensul art. 439 din Codul contravențional și al Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 557/2018.

Art. 6 alin. (2) are un caracter general și declarativ, întrucât obligația respectării normelor urbanistice, de accesibilitate și de siguranță rutieră este deja prevăzută de legislație. Totodată, utilizarea unor sintagme generale, fără trimitere la cadrul normativ aplicabil, poate genera incertitudine în aplicare. În acest sens, se recomandă fie excluderea alineatului ca fiind redundant, fie completarea acestuia prin indicarea expresă a actelor normative relevante.

La art. 7:

- alin. (1) și (2) sunt contradictorii în ceea ce privește stabilirea taxelor pentru parcare/parcaj, ori alin. (1) prevede că metodologia se aprobă pe baza regulamentului emis de autoritatea publică locală, în timp ce alin. (2) face referire directă la Codul fiscal, creând o neconcordanță între sursa normativă care reglementează modul de stabilire a taxelor;

- alin. (3) contravine dispozițiilor art. 297 alin. (5) din Codul fiscal, care prevăd că autoritățile publice locale nu au dreptul să stabilească cotele taxelor locale diferențiat, în funcție de amplasament.

Conform prevederilor titlului VII din Codul fiscal, legislația fiscală stabilește în mod clar și imperativ subiecții impunerii, baza impozabilă, precum și modul de calcul și percepere a taxelor locale. Aceste dispoziții definesc un cadru unitar și obligatoriu la nivel național, care nu poate fi modificat prin alte acte normative elaborate de autoritățile publice locale.

Prin urmare, un regulament emis de autoritatea publică locală nu poate modifica criteriile de impunere, modul de stabilire a cotelor sau baza de calcul prevăzute de Codul fiscal, întrucât aceasta ar încălca principiul legalității și ierarhia actelor normative stabilite de legislația fiscală. Singurele excepții vizează taxele locale prevăzute la art. 289 alin. (2) lit. n<sup>1</sup>) și p) din Codul fiscal, pentru care mecanismul de administrare și modalitatea de percepere pot fi stabilite de către autoritatea publică locală, în limitele competențelor conferite de Cod. Chiar și în aceste situații, regulamentul nu poate stabili criterii sau norme care depășesc cadrul legal prevăzut de Codul fiscal.

Suplimentar, Codul fiscal prevede în mod expres că autoritatea publică locală nu are dreptul să instituie taxe locale suplimentare și cotele taxelor locale se stabilesc exclusiv prin deciziile consiliilor locale. Pe parcursul anului fiscal (calendaristic), stabilirea de taxe locale conform Codului fiscal sau anularea ori modificarea taxelor locale se permite numai concomitent cu modificarea bugetelor locale.

În forma actuală, proiectul de lege nu clarifică modul în care deciziile consiliului local privind stabilirea impozitelor și taxelor locale vor fi corelate cu deciziile privind adoptarea regulamentului de organizare și funcționare a parcarilor/parcajelor și cu decizia de stabilire a tarifelor, ceea ce ridică probleme procedurale și de legalitate. Lipsa unei corelări explicite poate genera situația în care prevederile regulamentului să fie contrare cu decizia deliberativă, încălcând principiul legalității și cadrul unitar prevăzute de Codul fiscal.

- alin. (4) instituie posibilitatea perceperii de către autoritățile administrației publice locale a unor „alte plăți, cu titlu de serviciu”, în cazul încălcării regulamentului privind organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto, fără a stabili natura juridică a acestor plăți, condițiile de aplicare, limitele sau quantumul acestora. O asemenea formulare conferă o marjă excesivă de discreție autorităților administrației publice locale și contravine cerințelor de claritate, previzibilitate și securitate juridică ale normei. Totodată, prin faptul că

aceste plăți sunt aplicabile ca urmare a încălcării unor reguli, ele reprezintă, în esență, sancțiuni administrative mascate, care nu pot fi instituite prin regulament al autorității administrației publice locale. Potrivit principiului legalității sancțiunilor, precum și cadrului reglementat de Codul contravențional, sancțiunile și regimul aplicării acestora pot fi stabilite exclusiv prin lege. În acest sens, se recomandă excluderea alin. (4).

Art. 8 alin. (1):

- la lit. a), se impune substituirea noțiunii de „automate de plată” cu noțiunea „terminal de plată în numerar”, conform terminologiei consacrate prin Codul fiscal și a semnificației de dispozitiv automatizat, care permite prestatorului de servicii de plată primirea și/sau eliberarea numerarului, este destinat executării unui serviciu de plată de la/către utilizatorii serviciilor de plată și funcționează în regim autonom, fără prezența fizică (participarea) a altei persoane decât utilizatorul serviciilor de plată ce depune și/sau primește numerarul;

- la lit. d) se va ține cont de faptul că, în esență, „abonamentul lunar/anual” nu reprezintă o metodă de plată, ci o formă de organizare sau de acces la serviciul de parcare, distinct de instrumentele efective de achitare;

- după lit. d) se va completa cu o nouă literă, referitoare la utilizarea serviciului guvernamental de plăți electronice (MPay), în calitate de modalitate suplimentară de plată pentru serviciile presate de operatorii de parcări/parcaje, cu următorul cuprins: „e) prin serviciul guvernamental de plăți electronice MPay;”. În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 712/2020 cu privire la serviciul guvernamental de plăți electronice (MPay), serviciul MPay este un instrument unic pentru încasarea plăților de la persoanele fizice și juridice în procesul prestării serviciilor, colectării impozitelor, taxelor, încasării plăților pentru amenzi și majorări de întârziere (penalități) și altor plăți în contul unic trezorerial al Ministerului Finanțelor.

De precizat că serviciul MPay nu include și nu suportă plăți prin SMS, motiv pentru care includerea acestora ca metodă generală de plată necesită o delimitare clară față de serviciul MPay.

La art. 9 este necesar de a face claritate privind veniturile colectate pentru serviciile de parcare sau parcaj. În cazul în care operator este autoritatea publică locală, tariful aplicat pentru serviciul de parcare/parcaj nu este altceva decât un venit colectat de către subdiviziunea din cadrul aparatului primăriei.

Cu referință la „tariful suplimentar” aplicat în cazul încălcării prevederilor regulamentului de funcționare a parcărilor/parcajelor auto, pentru a se aprecia corect dacă se califică sau nu ca venit colectat, este important de clarificat cine încasează și gestionează acest tarif suplimentar în calitate de operator (privat sau subdiviziunea autorității publice locale).

De asemenea, norma are un caracter general și incomplet, întrucât nu precizează sfera veniturilor vizate și regimul aplicabil în cazul delegării gestionării parcărilor către operatori. În lipsa unor clarificări privind mecanismul de colectare și direcționare a veniturilor, norma nu asigură suficientă claritate și previzibilitate

în aplicare. Se recomandă completarea articolului prin corelare cu dispozițiile privind administrarea și delegarea serviciului.

În ceea ce privește capitolul V, se constată că nu este asigurat un echilibru adecvat între drepturile și obligațiile utilizatorilor și cele ale operatorilor. În timp ce utilizatorilor le sunt stabilite obligații generale și vagi, drepturile acestora sunt limitate și formulate impropriu din punct de vedere juridic, iar operatorilor le sunt conferite drepturi cu caracter sancționator, fără a fi prevăzute obligații corespunzătoare și garanții procedurale.

În același timp, la art. 10 lit. c), cuvintele „cerințele tehnicii securității antiincendiare” urmează a fi substituită cu cuvintele „regimul de protecție împotriva incendiilor”, în conformitate cu prevederile Legii nr. 267/1994 privind apărarea împotriva incendiilor. Totodată, despre necesitatea respectării regimului de protecție împotriva incendiilor se va învedera și la art. 14 alin. (4) lit. c).

În aceste condiții, în această formă capitolul nu respectă principiile proporționalității, clarității și securității juridice. Astfel, se recomandă revizuirea integrală a capitolului V.

La art. 13 alin. (1), este necesară stabilirea gradului de încărcare urbană și pentru parcaje, nu doar pentru parcări.

Cu referire la art. 14, privind adjudecarea prin licitație a parcajelor și terenurilor destinate parcărilor, acordarea dreptului operatorilor adjudecatori prin licitație de a aplica măsuri restrictive asupra autovehiculelor, fără norme procedurale clare, fără implicarea unei autorități publice și fără mecanisme de contestare, contravine cadrului contravențional existent și principiilor legalității și securității juridice. Lipsa reglementării obligațiilor și responsabilităților operatorilor privați creează premise pentru practici abuzive și tratamente neuniforme ale utilizatorilor.

Suplimentar, modul de organizare și desfășurare a licitațiilor publice este reglementat de Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, care vizează atribuirea contractelor pentru bunuri, servicii și lucrări. Din conținutul alineatului respectiv nu este clar dacă autorul a avut în vedere aplicarea procedurii de licitație conform Legii nr. 131/2015 sau dacă atribuirea spațiilor urmează să se efectueze în baza unui alt tip de concurs public de natură civilă sau administrativă. Potrivit Legii nr. 131/2015, achiziția publică presupune procurarea de bunuri, servicii sau lucrări în beneficiul autorității contractante. În cazul reglementat de proiect, autoritățile publice locale nu dobândesc bunuri sau servicii, dar transmit dreptul de folosință asupra unor spații pentru organizarea parcărilor. Prin urmare, atribuirea acestor terenuri nu poate fi realizată în temeiul Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice, întrucât aceasta se aplică exclusiv raporturilor de procurare și nu celor de înstrăinare sau dare în folosință a proprietății publice.

De remarcat că termenul „adjudecare” nu corespunde prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice, care operează cu noțiunea de „atribuire de contracte de achiziții publice”.

La art. 15, se apreciază drept incertă și deficitară stabilirea competenței

generice a autorităților indicate la lit. a) - c), pentru asigurarea controlului respectării acestei legi. Or, nu sunt clare limitele competențelor autorităților nominalizate, în contextul în care proiectul de lege nu prevede expres drepturile, obligațiile și atribuțiile legale ale fiecărei entități în parte. În acest sens, se va reține că drepturile, obligațiile și atribuțiile autorităților menționate urmează a fi prevăzute în mod obligatoriu în cadrul legal primar (în speță – Legea cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto).

La art. 16:

- în măsura în care nu este stabilită răspunderea contravențională pentru comiterea unor fapte, prevederile alin. (1) din proiect au un caracter declarativ, motiv pentru care se vor exclude;

- cu referire la alin. (2), se va reține că competența unui organ în constatarea și examinarea unor contravenții poate fi stabilită în exclusivitate de Codul contravențional. Drept urmare, norma nominalizată se va exclude;

- în raport cu prevederile alin. (3), se consemnează că regimul oricărui tip de răspundere (disciplinară, civilă, contravențională sau penală) poate fi reglementată doar prin lege. Respectiv, nu poate fi acceptată propunerea autorilor de stabilire a unei forme de răspundere potrivit unui regulament aprobat prin hotărâre a Guvernului.

În contextul celor expuse mai sus, Guvernul nu susține proiectul de lege cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto.