

Proiect

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Secțiunea 1 Dispoziții generale

Articolul 1. Obiectul și scopul legii

(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane durabile.

(2) Prezenta lege se aplică raporturilor juridice privind planificarea, organizarea și gestionarea mobilității urbane durabile, inclusiv instrumentelor și măsurilor pentru gestionarea spațiului urban, a parcărilor publice cu plată și a vehiculelor abandonate.

(3) Scopul prezentei legi este de a stabili cadrul normativ și condițiile pentru dezvoltarea și implementarea unui sistem de mobilitate durabilă, echitabilă, eficientă și incluzivă, în calitate de instrument pentru consolidarea coeziunii sociale și teritoriale, care să contribuie la dezvoltarea economică rezilientă prin asigurarea accesibilității și conectivității durabile, la creșterea siguranței traficului urban și la realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale.

Articolul 2. Principii de bază ale mobilității urbane durabile

(1) Mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea planificării și dezvoltării urbane cu transportul de persoane și de mărfuri, la nivel de cartier, de oraș și de municipiu.

(2) Mobilitatea urbană durabilă se bazează pe următoarele principii:

a) principiul participării populației și a altor părți interesate la procesul de planificare, de implementare și de monitorizare a politicilor și a măsurilor de mobilitate urbană;

b) principiul cooperării și al coordonării între autoritățile administrației publice locale, autoritățile administrației publice centrale și ceilalți actori relevanți;

c) principiul planificării integrate și multinivel a mobilității urbane, de la nivelul întregului teritoriu până la nivelul cartierului;

d) principiul corelării dezvoltării urbane și a utilizării terenurilor cu sistemele de mobilitate și cu densitatea urbană;

e) principiul prioritizării mobilității active și a transportului public în raport cu utilizarea vehiculelor personale;

f) principiul asigurării accesibilității universale și a incluziunii sociale prin dezvoltarea unui sistem de transport adaptat nevoilor tuturor categoriilor de utilizatori;

g) principiul dezvoltării echitabile, integrate și interoperabile a tuturor modurilor de transport, cu prioritate a modurilor de transport nepoluante;

h) principiul monitorizării, evaluării și îmbunătățirii continue a performanței sistemului de mobilitate urbană durabilă.

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

dezvoltare orientată spre transportul public – proiectarea și realizarea spațiilor urbane și suburbane pentru a integra comunități, activități, clădiri și spațiul public, cu asigurarea unor conexiuni facile prin mersul pe jos și cu bicicleta, precum și prin asigurarea unor conexiuni și servicii de transport public eficiente către restul orașului;

format vectorial – format electronic de stocare și de reprezentare a datelor spațiale prin entități geometrice (puncte, linii, poligoane) și atributele asociate acestora, compatibil cu sistemele informaționale geografice, care permite prelucrarea și editarea acestora;

nod multimodal pentru pasageri – punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru pasageri, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, cum ar fi stațiile de tipul parchează și călătorește, și care acționează ca interfață în interiorul nodurilor urbane și între acestea, precum și între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;

nod urban – zonă urbană în care elementele infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport de pasageri și de marfă, de exemplu porturile, inclusiv terminalele pentru pasageri, aeroporturile, gările feroviare, terminalele de autobuz și terminalele multimodale de marfă amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura pentru modurile active de transport;

plan de logistică urbană durabilă – parte componentă a planului de mobilitate urbană durabilă, conceput pentru a optimiza transportul de mărfuri, de livrare și de aprovizionare comercială în zonele urbane, vizând reducerea congestionării traficului, minimizarea perturbărilor în zonele rezidențiale și a impactului asupra mediului;

plan de mobilitate urbană durabilă – documentație complementară documentăției de amenajare a teritoriului și de urbanism, care vizează îmbunătățirea, în mod durabil, a accesibilității zonei urbane funcționale și a mobilității în interiorul acesteia, incluzând zonele de transfer în respectiva zonă urbană sau în proximitatea acesteia, pentru persoane, întreprinderi și bunuri, în special în vederea îmbunătățirii calității vieții;

regenerare urbană – proces de transformare și de revitalizare a zonelor urbane degradate sau subutilizate, în scopul de a crea spații funcționale, atractive și durabile. Procesul în cauză implică reabilitarea clădirilor, modernizarea infrastructurii, îmbunătățirea spațiilor publice și sociale, precum și integrarea soluțiilor transportului public și a soluțiilor de mediu;

sistem de transport inteligent – sistem în care se aplică tehnologii ale informației și ale comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv în ceea ce privește infrastructura, vehiculele și utilizatorii, în gestionarea traficului și a mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;

terminal multimodal de marfă – structură prevăzută cu echipamente pentru transbordare între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminalele în porturi, de-a lungul căilor navigabile interioare și în aeroporturi, precum și terminalele feroviar-rutiere;

transport public – transport rutier de persoane în trafic local sau municipal;

vehicul abandonat – vehicul de orice categorie, inclusiv caroseria sau subansamblurile sale, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni și în privința căruia există o prezumție rezonabilă de renunțare la dreptul de proprietate din partea proprietarului.

Secțiunea a 2-a

Competența autorităților publice

în domeniul gestionării mobilității urbane durabile

Articolul 4. Competența organului central de specialitate

(1) Elaborarea, promovarea și coordonarea politicilor publice în domeniul mobilității urbane țin de competența Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (denumit în continuare *organ central de specialitate*).

(2) Organul central de specialitate are următoarele atribuții specifice:

a) elaborează și coordonează politicile și acțiunile de sprijin guvernamental în domeniul mobilității urbane durabile;

b) avizează planul de mobilitate urbană durabilă, în baza consultării Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

c) asigură reprezentarea la nivel internațional în cadrul structurilor de cooperare informală privind mobilitatea urbană durabilă.

(3) Organul central de specialitate instituie Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

(4) Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este un organ colegial consultativ, ale cărui decizii au caracter de recomandare.

(5) În componența Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă sunt incluși:

- a) administratorii elementelor de infrastructură de importanță națională sau regională amplasate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale vizate;
- b) reprezentanții autorităților administrației publice centrale responsabile de domeniile de politici aferente infrastructurii prevăzute la litera a);
- c) reprezentantul Punctului național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă;
- d) experți în domeniul mobilității urbane durabile, inclusiv din mediul academic;
- e) reprezentanți ai societății civile.

(6) Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă se aprobă de către organul central de specialitate.

Articolul 5. Competența Punctului național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă

(1) Calitatea de punct național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă se asigură de către structura organizațională desemnată de către Guvern.

(2) Punctul național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă are următoarele atribuții:

- a) asigură suportul autorităților administrației publice locale în procesul de elaborare sau de actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- b) asigură secretariatul Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- c) asigură monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă, iar datele aferente acestuia sunt integrate în sistemele informaționale geografice de stat, deținute și administrate de către Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru, conform cadrului normativ privind infrastructura națională de date spațiale;
- d) asigură publicarea datelor privind mobilitatea urbană colectate pe site-ul web oficial al autorității și pe alte platforme disponibile.

Articolul 6. Competența autorităților administrației publice locale

(1) De competența autorităților administrației publice locale țin:

- a) inițierea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și actualizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, în cazul orașelor și municipiilor;
- b) stabilirea zonelor cu nivel scăzut de emisii (denumite în continuare *ZNSE*), a regulilor de acces în acestea, precum și a excepțiilor și a reducerilor aferente;

c) aprobarea regulamentului privind funcționarea parcărilor auto cu plată pe domeniul public sau privat al unității administrativ-teritoriale;

d) aprobarea regulamentului privind evacuarea vehiculelor abandonate de pe domeniul public sau privat pe teritoriul unității administrativ-teritoriale;

e) reglementarea amplasării autogărilor în cadrul componentei de reglementare a planului urbanistic general.

(2) Planurile de mobilitate urbană durabilă aprobate se transmit Punctului național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă, în format digital vectorial, în termen de 30 de zile de la data aprobării acestora.

(3) Autoritățile administrației publice locale transmit anual, până la data de 31 mai, Punctului național de contact pentru planul de mobilitate urbană durabilă datele privind mobilitatea urbană la nivel local, în conformitate cu setul de indicatori aprobat de Guvern.

Secțiunea a 3-a **Planificarea mobilității urbane durabile**

Articolul 7. Planul de mobilitate urbană durabilă

(1) Obiectivul principal al planului de mobilitate urbană durabilă (denumit în continuare *PMUD*) este îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației dintre acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, naval, feroviar și rutier) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și de transport.

(2) PMUD se adresează tuturor formelor de mobilitate și de transport, incluzând transportul public și privat, de mărfuri și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(3) PMUD este obligatoriu pentru orașele situate în centrul nodurilor urbane.

(4) PMUD este elaborat, aprobat și implementat de către autoritățile administrației publice locale ale altor orașe și municipii, cu condiția respectării prezentei legi.

(5) Reglementările privind modul de utilizare a terenurilor stabilite prin documentațiile de urbanism și măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane prevăzute în planul de mobilitate urbană durabilă se corelează și se integrează, în vederea asigurării coordonării proiectelor de dezvoltare la nivel local.

(6) PMUD este elaborat în conformitate cu metodologia aprobată de către Guvern.

(7) Metodologia prevăzută la alin. (6) cuprinde cel puțin:

a) conținutul-cadru al PMUD, inclusiv componentele strategică și operațională;

b) etapele de elaborare, avizare, aprobare, implementare, monitorizare și revizuire a PMUD;

c) componentele minime ale analizei situației existente;

d) cerințele tehnice privind elaborarea PMUD în format digital, inclusiv componenta în sistem informațional geografic;

e) cadrul de evaluare a conformității PMUD.

(8) PMUD cuprinde două secțiuni:

a) componenta strategică, care conține analiza situației și stabilește viziunea și obiectivele pe termen lung;

b) planul de acțiuni, care detaliază măsurile concrete, calendarul și resursele necesare pentru atingerea obiectivelor stabilite în componenta strategică.

(9) Parcărilor publice li se alocă capitole distincte atât în componenta strategică, cât și în planul de acțiuni, capitole în care se fundamentează construcția, elaborarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare și de staționare.

(10) PMUD poate fi modificat integral sau parțial. Modificarea parțială constă exclusiv în actualizarea planului de acțiuni.

(11) În cazul modificării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor prezentei legi. În situația actualizării planului de acțiuni, autoritățile administrației publice locale notifică punctului național de contact pentru PMUD actualizarea, în termen de 30 de zile de la aprobare.

(12) În procesul elaborării și modificării PMUD autoritățile administrației publice locale asigură transparența, în conformitate cu Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

Articolul 8. Obiectivele, direcțiile de acțiune și factorii de planificare în elaborarea PMUD

(1) La elaborarea PMUD se urmăresc următoarele obiective strategice:

a) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a participanților vulnerabili;

b) promovarea mobilității urbane durabile prin dezvoltarea transportului public și a modurilor active de deplasare;

c) reducerea impactului transportului asupra mediului și promovarea mobilității cu emisii reduse sau cu emisii zero de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici;

d) asigurarea accesibilității sistemului de transport pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă;

e) dezvoltarea unui sistem de mobilitate urbană integrat și eficient.

(2) În vederea realizării obiectivelor prevăzute la alin. (1), PMUD poate include următoarele direcții de acțiune:

a) redistribuirea echitabilă a spațiului stradal între transportul individual motorizat, transportul public și modurile active de transport;

b) dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști;

c) dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;

d) dezvoltarea nodurilor multimodale și îmbunătățirea conectivității între modurile de transport;

e) prioritizarea transportului public prin măsuri de organizare a circulației și prin dezvoltarea infrastructurii aferente;

f) integrarea infrastructurii feroviare în planificarea teritorială și urbană, în vederea reducerii efectului de fragmentare;

g) utilizarea sistemelor de transport inteligente și a soluțiilor digitale pentru gestionarea mobilității urbane;

h) colectarea și analiza periodică a datelor privind mobilitatea urbană pentru fundamentarea procesului decizional;

i) optimizarea conectivității cu rețeaua națională și internațională de transport;

j) dezvoltarea infrastructurii de alimentare și de reîncărcare pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero.

(3) Planificarea și proiectarea mobilității urbane durabile se realizează având în vedere următorii factori:

a) necesitățile populației și ale mediului de afaceri;

b) siguranța circulației rutiere;

c) accesibilitatea serviciilor și a infrastructurii de transport;

d) eficiența și atractivitatea transportului public;

e) promovarea modurilor active de transport;

f) reducerea impactului transportului asupra mediului, inclusiv asupra calității aerului și a nivelului de zgomot;

g) utilizarea eficientă a spațiului public și a infrastructurii de transport;

h) integrarea modurilor de transport și dezvoltarea mobilității multimodale.

(4) Monitorizarea implementării PMUD se realizează pe baza indicatorilor de performanță stabiliți în plan, care pot include, după caz:

a) repartiția modală a deplasărilor;

b) durata medie a deplasărilor;

c) timpul de deplasare al transportului public;

d) nivelul de utilizare a transportului public și a modurilor active de transport;

e) gradul de accesibilitate a infrastructurii de transport;

f) disponibilitatea și gradul de utilizare a locurilor de parcare;

g) nivelul emisiilor generate de transport și al poluării fonice;

h) alți indicatori relevanți pentru evaluarea implementării PMUD.

Secțiunea a 4-a

Instrumente de gestionare a spațiului urban

Articolul 9. Dezvoltarea orientată spre transportul public

(1) Autoritățile administrației publice locale asigură integrarea principiului dezvoltării orientate spre transportul public în activitatea de planificare și de dezvoltare a localității, precum și în elaborarea documentației de amenajare a teritoriului și de urbanism.

(2) Obiectivul dezvoltării orientate spre transportul public constă în asigurarea accesului echitabil al populației la oportunitățile și la serviciile urbane, prin integrarea transportului public, a modurilor active de deplasare și a planificării

urbane, cu utilizarea eficientă a resurselor și cu reducerea impactului asupra mediului.

(3) Dezvoltarea orientată spre transportul public are la bază următoarele principii:

a) principiul asigurării mobilității de bază pentru toți locuitorii, prin asigurarea de trasee accesibilizate, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;

b) principiul proiectării spațiilor publice care permit utilizări multiple și activități diverse, dotate cu mobilier urban, cu iluminat și cu semnalizare adecvate, cu elemente de vegetație și cu amenajare peisagistică, precum și a clădirilor cu funcții orientate către spațiul public;

c) principiul proiectării străzilor astfel încât să fie asigurată deplasarea în condiții de siguranță a bicicliștilor, prin amenajări rutiere specifice precum benzi, piste, drumuri și altele asemenea, destinate circulației cu biciclete, ori prin reducerea limitelor de viteză stabilite pentru vehicule pe anumite sectoare de drum, precum și prin asigurarea rețelelor cicliste complete, cu elemente de umbrire adecvate, cu suprafețe netede și cu parcuri securizate;

d) principiul îmbunătățirii accesului la bunuri, la servicii și la transport public printr-o rețea densă de rute pietonale și prin rute pentru biciclete, care să creeze conexiuni scurte, variate și directe;

e) principiul reducerii dependenței de vehicule personale prin asigurarea transportului public accesibil, rapid, predictibil, sigur, cu frecvență și capacitate adecvate;

f) principiul stimulării utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta, prin introducerea taxelor de parcare și prin limitarea creșterii necontrolate a numărului de parcaje;

g) principiul concentrării dezvoltării urbane în jurul stațiilor de așteptare a transportului public de mare capacitate;

h) principiul reducerii necesarului de deplasare și al activării spațiilor publice pe tot parcursul zilei prin promovarea unui mix de utilizări rezidențiale și nerezidențiale;

i) principiul reutilizării terenurilor urbane existente.

Articolul 10. Accesibilitatea, prioritizarea și calitatea transportului public

(1) În planurile urbanistice generale și/sau în planurile urbanistice zonale prin care se propun noi extinderi sau densificări ale zonelor urbane, se asigură în mod obligatoriu extinderea serviciilor de transport public și a infrastructurii aferente, cu prioritizarea finanțării și a implementării în prima etapă.

(2) În cadrul acțiunii de organizare a terenurilor pentru noile extinderi urbane, prin intermediul documentației de urbanism elaborate în condițiile legii, se vor identifica și asigura rute pentru transportul public și accesul direct și facil al pietonilor și al bicicliștilor la serviciile de transport public.

(3) Atât în zonele propuse spre urbanizare, cât și în zonele deja urbanizate propuse spre regenerare urbană sau renovare, modurile de transport vor fi

prioritizate încă de la etapa de proiectare, în următoarea ordine: mers pe jos; mers cu bicicleta; transport public; autoturism personal.

(4) Benzile rezervate vehiculelor de rută vor fi prevăzute la etapa de proiectare a zonelor propuse spre urbanizare.

(5) La planificarea și proiectarea rutelor de transport public în orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, autoritățile administrației publice locale stabilesc următoarele obiective specifice privind accesibilitatea transportului public:

a) cel puțin o stație de așteptare a transportului public existentă sau propusă este situată pe o rază de cel mult 300 m față de instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare;

b) stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților sunt amplasate în zone atractive, la o distanță de 400-600 m una față de alta;

c) cel puțin 60 % din populație se află la mai puțin de 500 m distanță de o linie de transport public cu interval de circulație de cel mult 20 de minute între vehiculele de pe aceeași rută;

d) serviciile de importanță regională sau națională sunt interconectate cu serviciile locale prin gări sau noduri multimodale pentru pasageri.

Secțiunea a 5-a

Creșterea atractivității modului activ de transport și a transportului public

Articolul 11. Instituirea zonelor urbane cu nivel scăzut de emisii

(1) Stimularea utilizării modului activ de transport se efectuează prin instituirea ZNSE.

(2) ZNSE se instituie în orașele situate în centrul nodurilor urbane.

(3) Instituirea ZNSE se efectuează în baza evaluărilor privind calitatea aerului, nivelul de trafic și impactul asupra mediului.

(4) Pentru localitățile urbane, altele decât cele stabilite la alin. (2), ZNSE se instituie în cazul înregistrării unor depășiri ale normelor maxime admisibile privind concentrațiile de substanțe poluante în aer.

(5) Metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE se aprobă de către Guvern.

(6) Autoritățile administrației publice locale stabilesc regulile de acces în ZNSE, care includ standardele de emisii și/sau obligativitatea achitării unei taxe de acces.

(7) Intrările în ZNSE se semnalizează prin indicatoare rutiere și panouri informative, care indică în mod clar standardele de emisii și/sau tarifele de acces pentru vehicule.

(8) Controlul achitării taxei de acces și al respectării standardelor de emisii în ZNSE se realizează prin supraveghere cu mijloace tehnice certificate.

(9) Autoritățile administrației publice locale sunt în drept să evalueze ZNSE în planurile de mobilitate urbană durabilă.

Articolul 12. Gestionarea ZNSE

(1) Taxele de acces prevăzute la art. 11 alin. (6) se instituie și se aplică în conformitate cu legislația aplicabilă taxelor rutiere.

(2) În interiorul perimetrului ZNSE, accesul vehiculelor este permis doar dacă acestea îndeplinesc cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) respectă standardele de emisii stabilite pentru zona respectivă;
- b) achită taxa de acces instituită;
- c) beneficiază de exceptare sau de reducere de la plata taxei, conform criteriilor aprobate de autoritatea administrației publice locale.

(3) Prevederile alin. (2) nu se aplică următoarelor categorii de vehicule:

- a) vehiculelor aparținând sistemului național de apărare, ordine publică și securitate națională;
- b) vehiculelor serviciilor publice de intervenție și urgență;
- c) vehiculelor de transport public de persoane;
- d) vehiculelor persoanelor fizice care au domiciliul sau reședința în perimetrul ZNSE;
- e) vehiculelor persoanelor juridice care își desfășoară activitatea în perimetrul ZNSE.

Articolul 13. Fluidizarea circulației transportului public

Orașele situate în centrul nodurilor urbane implementează, în funcție de prioritățile stabilite prin planurile de mobilitate urbană durabilă, următoarele sisteme de transport inteligente:

- a) sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public;
- b) sisteme de management al transportului public;
- c) sisteme de bilete electronice;
- d) sisteme de management al parcarilor.

Articolul 14. Siguranța traficului rutier

(1) Autoritățile administrației publice locale au obligația să realizeze intervenții pentru calmarea traficului, ca modalitate de control al vitezei de deplasare pe sectoarele de drum unde, în baza evaluărilor de siguranță rutieră sau a datelor privind traficul și accidentele rutiere, se constată depășirea limitelor legale de viteză ori o viteză neadaptată situației rutiere.

(2) Autoritățile administrației publice locale au obligația să asigure pe anumite segmente de drum public din interiorul localităților, în special în zonele din preajma instituțiilor de învățământ, cu trafic pietonal intens și cu nivel scăzut de emisii, instituirea limitei de viteză de 30 km/h.

(3) Impactul măsurilor de calmare a traficului asupra activității stradale și a mediului va fi estimat prin studii ex-ante și prin evaluări de siguranță rutieră.

(4) Pentru orașele situate în centrul nodurilor urbane, PMUD include și modelul de transport realizat prin intermediul programelor informatice de simulare a traficului, care se actualizează cu o periodicitate de 5 ani.

(5) Autoritățile administrației publice locale vor întreprinde măsuri pentru reglementarea deplasării vehiculelor de transportare a mărfurilor și a operațiunilor de livrare/aprovizionare a unităților comerciale, în funcție de zonă, de ore de vârf și de tipuri de vehicule, și prin raportare la domeniul de activitate pentru care se desfășoară transportul, în funcție de contextul urban, prin intermediul planului de logistică urbană durabilă în calitate de parte componentă a PMUD.

Secțiunea a 6-a

Organizarea parcărilor publice cu plată

Articolul 15. Parcarea publică cu plată ca serviciu public local

(1) Parcarea publică cu plată constituie serviciu public de gospodărie comunală, organizat și prestat de către autoritățile administrației publice locale.

(2) Autoritățile administrației publice locale au competența de a institui, organiza, gestiona și dezvolta serviciul public de parcare publică cu plată pe teritoriul unității administrativ-teritoriale.

(3) Serviciul public de parcare publică cu plată poate fi prestat prin una dintre următoarele modalități:

- a) direct de către autoritatea administrației publice locale;
- b) prin intermediul întreprinderilor municipale;
- c) prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat.

(4) Parcărilor publice cu plată se organizează pe terenuri din domeniul public sau privat al unității administrativ-teritoriale, aflate în administrarea autorităților administrației publice locale.

Articolul 16. Tarife, plată și destinația veniturilor

(1) Tarifele pentru serviciul public de parcare publică cu plată, deblocarea roții vehiculului și evacuarea acestuia se stabilesc prin decizie a consiliului local/municipal.

(2) Tarifele prevăzute la alin. (1) se stabilesc distinct pentru fiecare serviciu și se achită exclusiv pentru serviciul efectiv prestat.

(3) Achitarea tarifului de parcare reprezintă contraprestația pentru utilizarea serviciului public de parcare publică cu plată și constituie condiția obligatorie pentru utilizarea locului de parcare.

(4) Veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare publică cu plată se utilizează cu prioritate pentru:

- a) întreținerea, modernizarea și extinderea parcărilor;
- b) dezvoltarea infrastructurii rutiere locale;
- c) implementarea măsurilor de siguranță rutieră și de mobilitate urbană durabilă;
- d) subvenționarea transportului public;
- e) implementarea sistemelor de transport inteligente stabilite la art. 13.

(5) Autoritățile administrației publice locale pot institui abonamente, facilități, reduceri sau scutiri pentru anumite categorii de utilizatori, în condiții stabilite prin regulament local.

Articolul 17. Asigurarea respectării regimului parcurii publice cu plată

(1) Regulile de utilizare a serviciului de parcare publică cu plată, modalitățile de achitare a plății, drepturile și obligațiile utilizatorilor, precum și atribuțiile administratorului serviciului se stabilesc prin regulament aprobat de către consiliul local/municipal.

(2) Neachitarea tarifului de parcare sau utilizarea neregulamentară a parcurii publice cu plată constituie contravenție și se sancționează conform Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008.

(3) În cazul neachitării tarifului de parcare sau al utilizării neregulamentare a parcurii publice cu plată, agentul constator din cadrul autorității administrației publice locale este în drept să aplice, prin proces-verbal de constatare și/sau de sancționare, următoarele măsuri:

a) sancțiune contravențională, dacă proprietarul sau utilizatorul vehiculului este prezent;

b) blocarea roții vehiculului, dacă proprietarul sau utilizatorul nu este prezent;

c) evacuarea vehiculului într-un spațiu special amenajat.

(4) Cheltuielile aferente deblocării roții și/sau evacuării vehiculului, precum și depozitării acestuia se suportă de către proprietarul sau utilizatorul vehiculului, în condițiile stabilite prin regulament local.

(5) Achitarea sancțiunii pecuniare și/sau a cheltuielilor specificate la alin. (4) nu exonerează proprietarul sau utilizatorul vehiculului de plata tarifului de parcare aplicat până la momentul evacuării vehiculului.

(6) Evacuarea vehiculului într-un spațiu special amenajat este dispusă în cazul în care proprietarul vehiculului sau utilizatorul acestuia nu a solicitat deblocarea roții în termenul stabilit prin regulament local, dar nu mai devreme de 72 de ore de la aplicarea măsurii de blocare.

(7) Procedura de blocare, deblocare, evacuare, eliberare și restituire a vehiculului, precum și căile de contestare se stabilesc prin regulament local, cu respectarea principiilor legalității, proporționalității și dreptului la apărare.

Secțiunea a 7-a Evacuarea vehiculelor abandonate

Articolul 18. Constatarea și identificarea proprietarului

(1) Constatarea faptului că un vehicul este abandonat pe teren proprietate publică sau privată a statului ori a unităților administrativ-teritoriale se efectuează de către funcționarii publici din cadrul autorităților administrației publice locale.

(2) În urma constatării se întocmește procesul-verbal care cuprinde în mod obligatoriu următoarele elemente:

- a) datele de identificare ale vehiculului (număr de înmatriculare, marcă, model, culoare, număr de identificare VIN etc.);
- b) locul și data constatării;
- c) descrierea stării tehnice aparente a vehiculului;
- d) măsurile propuse;
- e) numele și calitatea persoanei care a efectuat constatarea.

(3) Autoritatea administrației publice locale întreprinde demersuri rezonabile și diligente pentru identificarea proprietarului sau a deținătorului legal al vehiculului, prin consultarea registrelor de evidență a vehiculelor și a altor baze de date oficiale.

(4) Posesorul Registrului de stat al vehiculelor asigură autorităților administrației publice locale accesul la Registrul de stat al vehiculelor, în scopul exercitării de către acestea a atribuțiilor prevăzute de prezenta lege.

Articolul 19. Somația și ridicarea vehiculului

(1) În cazul în care, în urma verificărilor efectuate, proprietarul sau deținătorul legal al vehiculului este identificat, autoritatea administrației publice locale emite o somație scrisă prin care solicită înlăturarea voluntară a vehiculului în termen de 15 zile de la data comunicării somației.

(2) În cazul în care vehiculul prezintă semne distinctive care permit identificarea acestuia, însă proprietarul sau deținătorul legal nu poate fi identificat în urma verificărilor efectuate, autoritatea administrației publice locale afișează o înștiințare pe vehicul și publică informațiile esențiale privind vehiculul pe site-ul web oficial al autorității și, după caz, în alte mijloace de informare publică prevăzute de regulamentul local, acordând un termen de 15 zile pentru revendicarea sau înlăturarea vehiculului.

(3) În cazul în care vehiculul nu prezintă semne distinctive care să permită identificarea proprietarului sau a deținătorului legal, autoritatea administrației publice locale aplică măsurile de înștiințare prevăzute la alin. (2).

(4) Dacă la expirarea termenului prevăzut la alin. (1)-(3) vehiculul nu a fost înlăturat ori proprietarul sau deținătorul legal nu a fost identificat sau nu s-a prezentat pentru revendicarea acestuia, autoritatea administrației publice locale dispune ridicarea și transportarea vehiculului într-un spațiu special amenajat pentru depozitare.

(5) Ridicarea se dispune prin dispoziție a primarului sau a persoanei împuternicite, în condițiile stabilite prin regulament local.

(6) În cazul în care proprietarul sau deținătorul legal este identificat ulterior ridicării vehiculului, autoritatea administrației publice locale îi comunică în scris acestuia informațiile privind ridicarea, locul depozitării și condițiile de restituire a vehiculului.

Articolul 20. Regimul juridic ulterior al vehiculului ridicat

(1) Dacă, în termen de 60 de zile de la data ridicării vehiculului, proprietarul vehiculului sau reprezentantul său legal nu solicită restituirea acestuia și nu achită

cheltuielile aferente ridicării și depozitării, se prezumă în mod rezonabil renunțarea la dreptul de proprietate asupra vehiculului.

(2) După intervenirea prezumției de renunțare la dreptul de proprietate asupra vehiculului, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este abandonat, cu transmiterea acestuia în proprietatea unității administrativ-teritoriale.

(3) Sesizarea instanței de judecată se efectuează concomitent cu notificarea scrisă a proprietarului vehiculului sau a reprezentantului său legal și cu actualizarea informației privind vehiculul evacuat pe site-ul web oficial al autorității administrației publice locale.

(4) În temeiul hotărârii definitive a instanței de judecată prin care se constată caracterul de bun abandonat, vehiculul trece în proprietatea unității administrativ-teritoriale.

(5) Procedura detaliată privind depozitarea, restituirea și contestarea măsurilor se stabilește prin regulament aprobat de consiliul local/municipal, cu respectarea dreptului la apărare și a principiului proporționalității.

Articolul 21. Drepturile și garanțiile proprietarului

(1) Proprietarul vehiculului sau reprezentantul său legal are dreptul să solicite restituirea vehiculului ridicat în orice moment până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești, cu condiția achitării integrale a cheltuielilor de ridicare, de transport, de depozitare și de eliberare, stabilite conform regulamentului local.

(2) Autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure proprietarului sau reprezentantului său legal accesul la informațiile privind locul de depozitare, starea vehiculului și documentele procedurii, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești.

(3) Dacă autoritatea administrației publice locale a dobândit dreptul de proprietate asupra vehiculului în temeiul hotărârii judecătorești definitive, dar nu l-a valorificat încă prin înstrăinare, proprietarul anterior sau reprezentantul său legal are dreptul să solicite restituirea vehiculului, cu achitarea integrală a tuturor cheltuielilor prevăzute la alin. (1), precum și a cheltuielilor de înregistrare a dreptului de proprietate.

(4) În cazul în care vehiculul a fost valorificat prin vânzare, fostul proprietar sau succesorii săi au dreptul, în termen de 3 ani de la data vânzării, să solicite restituirea excedentului rezultat din diferența dintre prețul de vânzare și totalul cheltuielilor efectuate de către autoritate, respectiv ridicarea vehiculului, transportul, depozitarea și evaluarea acestuia, înregistrarea dreptului de proprietate și organizarea licitației.

(5) Cererea de restituire a excedentului se soluționează de către autoritatea administrației publice locale în termen de maximum 30 de zile de la depunere. Refuzul total sau parțial al restituirii poate fi contestat în condițiile Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018.

(6) Actele administrative emise în temeiul prezentei secțiuni pot fi contestate în condițiile Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018.

Articolul 22. Evidența vehiculelor supuse procedurii de evacuare

(1) Autoritățile administrației publice locale țin evidența vehiculelor constatate, ridicate, depozitate și valorificate, în format fizic și electronic.

(2) Informațiile privind vehiculele ridicate sunt făcute publice, inclusiv prin publicare pe site-ul web oficial al autorității administrației publice locale, în condițiile Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal.

Secțiunea a 8-a Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 23. Dispoziții tranzitorii

(1) Autoritățile administrației publice locale ale orașelor prevăzute la art. 7 alin. (3), care au aprobat PMUD anterior intrării în vigoare a prezentei legi, au obligația de a le actualiza în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a legii, în conformitate cu dispozițiile acesteia.

(2) Orașele situate în centrul nodurilor urbane au obligația să instituie, până la data de 1 decembrie 2030, în baza prevederilor PMUD, benzi rezervate vehiculelor de rută pentru segmentele liniilor de transport public pe care se circulă cu o viteză medie de deplasare mai mică de 15 km/h.

Articolul 24. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor art. 7 alin. (3), art. 11 și art. 12, care intră în vigoare la 1 ianuarie 2028.

(2) Guvernul, în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi:

a) va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în concordanță cu prezenta lege;

b) va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;

c) va desemna Punctul național de contact pentru PMUD;

d) va aproba metodologia de elaborare a PMUD;

e) va aproba setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;

f) va aproba metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE.

(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, va aproba Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea PMUD.

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Necesitatea elaborării și promovării proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă, până în luna octombrie a anului 2026, derivă din prevederile pct. 52 al Capitolului 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025. De asemenea, elaborarea proiectului de lege a fost determinată și de prevederile Agendei de reforme aferente Planului de creștere pentru Republica Moldova pentru anii 2025-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, în special de Reforma 2.2.7: Dezvoltarea spațială, care prevede alinierea cadrului național de amenajare a teritoriului și urbanism la standardele UE prin: (ii) revizuirea cadrului de reglementare prin aprobarea de regulamente/metodologii/orientări pentru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care include și planificarea investițiilor. În același timp, proiectul de lege creează cadrul juridic necesar pentru implementarea prevederilor Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024 (Obiectivul General 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă: Direcția prioritară 2.5. Promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în marile orașe; Direcția prioritară 2.10. Organizarea mai bună a fluxurilor de trafic, care traversează orașele (centură de ocolire, rețele de parcuri, scheme de livrare).
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Republica Moldova se confruntă cu provocări structurale în domeniul mobilității urbane, generate de creșterea accelerată a parcului auto, de infrastructura rutieră și pietonală insuficient adaptată volumului de trafic, de nivelul ridicat de congestionare în zonele urbane și periurbane, precum și de performanța redusă a sistemelor de transport public. Potrivit datelor oficiale prezentate de Agenția Servicii Publice, numărul total al vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova a crescut de la circa 1,2 milioane în anul 2023 la aproape 1,3 milioane în anul 2024, depășind 1,35 milioane în prima jumătate a anului 2025. Această creștere constantă, de aproximativ 150.000 de unități în mai puțin de doi ani, generează presiuni semnificative asupra infrastructurii rutiere urbane și asupra capacității administrative a autorităților publice locale de a gestiona fluxurile de trafic. Cele mai recente date (septembrie 2025) indică o concentrare majoră a parcului auto în municipiul Chișinău, unde sunt înregistrate peste 387 mii de vehicule, dintre care aproximativ 278 mii reprezintă autoturisme. Municipiul Bălți înregistrează peste 57 mii de mijloace de transport, dintre care peste 38 mii sunt autoturisme. Localitățile Ialoveni, Orhei, Cahul, Hîncești, Anenii Noi și Strășeni formează, de facto, zone funcționale interconectate cu municipiul Chișinău, generând fluxuri zilnice semnificative de mobilitate pendulară. Creșterea rapidă a numărului de autoturisme private, în special a celor rulate, reflectă o cerere sporită de mobilitate individuală, în contextul unei oferte limitate și insuficient coordonate de transport public. În același timp, multe autorități ale administrației publice locale întâmpină dificultăți în exercitarea atribuțiilor privind dezvoltarea transportului public local și gestionarea infrastructurii rutiere, din cauza resurselor financiare limitate, capacității administrative reduse și cooperării intercomunitare insuficiente.

Nivelul scăzut de coordonare între unitățile administrativ-teritoriale, precum și lipsa unor mecanisme instituționale clare de cooperare metropolitană conduc la fragmentarea serviciilor de transport public, lipsa integrării tarifare și operaționale și utilizarea inefficientă a resurselor disponibile. În consecință, sistemele de transport urban și suburban nu oferă alternative viabile la utilizarea autoturismului personal, ceea ce amplifică problemele de congestionare, poluare și siguranță rutieră.

În acest context, planificarea mobilității urbane durabile reprezintă un instrument esențial pentru abordarea integrată a problemelor de transport, utilizare a terenurilor, protecție a mediului și siguranță rutieră. Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), promovate de Comisia Europeană, constituie documente strategice care urmăresc dezvoltarea unor sisteme de transport accesibile, sigure, eficiente și cu impact redus asupra mediului, prin prioritizarea mobilității active, a transportului public și a soluțiilor de management al traficului.

Deși legislația Uniunii Europene nu impune în mod direct obligația elaborării PMUD, accesarea mai multor instrumente financiare europene este condiționată de existența unor astfel de planuri elaborate conform recomandărilor metodologice europene. În contextul statutului Republicii Moldova de stat candidat la aderarea la Uniunea Europeană, alinierea cadrului național la bunele practici europene în domeniul mobilității urbane devine o necesitate strategică.

La nivel național, în prezent nu există un cadru normativ care să reglementeze în mod expres obligația elaborării PMUD, conținutul minim al acestora, procedura de aprobare, mecanismele de monitorizare și corelarea cu documentele de planificare spațială și urbanistică. Lipsa unor orientări și standarde metodologice naționale conduce la abordări neuniforme, lipsă de coerență între documentele strategice locale și dificultăți în implementarea proiectelor de mobilitate.

Capacitatea administrativă limitată a autorităților administrației publice locale, în special din orașele mici și din mediul rural, se manifestă prin insuficiența personalului specializat, lipsa expertizei tehnice în domeniul mobilității urbane și resurse financiare reduse pentru elaborarea și implementarea documentelor strategice. În multe cazuri, planurile de dezvoltare existente sunt învechite și nu reflectă realitățile demografice, economice și de mediu actuale.

Un alt instrument esențial în gestionarea mobilității urbane îl constituie organizarea parcarilor cu plată, în special în zonele urbane aglomerate. Deși cadrul normativ național (inclusiv Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legea nr. 1402/2002 cu privire la serviciile publice de gospodărie comunală, Codul fiscal nr. 1163/1997 și Legea drumurilor nr. 509/1995) conferă autorităților administrației publice locale competențe privind administrarea domeniului public și organizarea serviciilor de gospodărire comunală, acesta nu instituie un mecanism juridic clar de constatare și sancționare a neachitării tarifelor de parcare.

În lipsa unor atribuții explicite de aplicare a măsurilor coercitive și a unei proceduri clare de constatare și executare a obligațiilor de plată, autoritățile administrației publice locale nu pot asigura funcționarea eficientă a sistemelor de parcare cu plată. Această lacună normativă generează pierderi bugetare, reduce eficiența măsurilor de gestionare a traficului și limitează capacitatea administrațiilor locale de a utiliza instrumentele economice pentru descurajarea utilizării excesive a autoturismelor în zonele centrale.

Potrivit prevederilor art. 16 lit. g) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, *„De competența autorităților administrației publice locale este asigurarea evacuării de pe drumurile publice și depozitării în locuri special amenajate vehiculelor, a caroseriilor sau subansamblurilor, devenite inutile din punct de vedere tehnic sau abandonate”*.

Cu toate acestea, legislația națională, inclusiv Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă și Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, nu conțin reglementări referitoare la modul de constatare a faptului că vehiculul este abandonat, modul de notificare a proprietarului

vehiculului, precum și acțiuni care urmează a fi întreprinse dacă proprietarul nu poate fi identificat sau nu solicită recuperarea vehiculului.

Totodată, prevederile Legii nr. 131/2007 se aplică doar vehiculelor abandonate în zona drumurilor publice, ceea ce împiedică autoritățile APL să întreprindă măsuri în raport cu vehiculele abandonate pe alte terenuri proprietate a APL, cum ar fi parcuri și curțile imobilelor, care sunt în afara zonei drumului, dar au impact negativ atât din punct de vedere ecologic, cât și estetic.

În lipsa unui cadru normativ coerent privind planificarea mobilității urbane durabile și a unor instrumente eficiente de gestionare a parcărilor publice, autoritățile administrației publice locale nu dispun de mecanisme adecvate pentru a răspunde provocărilor generate de creșterea accelerată a parcului auto și de transformările socio-economice actuale. Prin urmare, intervenția legislativă propusă este necesară pentru instituirea unui cadru unitar, predictibil și aliniat bunelor practici europene, care să permită dezvoltarea unor sisteme de mobilitate urbană sigure, eficiente și durabile.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

- În vederea asigurării unor orientări naționale, legea stabilește principiile de bază care urmează a fi luate în considerare la planificarea mobilității urbane.
- Sunt stabilite atribuțiile organului central de specialitate (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale), atribuțiile Punctului național de contact pentru PMUD, precum și atribuțiile autorităților administrației publice locale.

Astfel, MIDR urmează a fi responsabil de:

- elaborarea și coordonarea politicilor și acțiunilor de sprijin guvernamental în domeniul mobilității urbane durabile, inclusiv:
 - o aprobarea Programului național privind planurile de mobilitate urbană durabilă;
 - o elaborarea metodologiei de elaborare a PMUD;
 - o elaborarea metodologiei de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE;
 - o elaborarea setului național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;
- instituirea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă
- avizarea PMUD, în baza consultării Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- asigurarea reprezentării la nivel internațional în cadrul structurilor de cooperare informală privind mobilitatea urbană durabilă.

Punctul național de contact pentru PMUD urmează a fi responsabil de:

- asigurarea suportului autorităților administrației publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- asigurarea secretariatului Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- asigurarea monitorizării domeniului mobilității urbane durabile, elaborarea registrului planurilor de mobilitate urbană durabilă și introducerea acestuia în Sistemul informațional geografic de stat „Geoportalul tematic pentru datele spațiale ale Agenției Geodezie, Cartografie și Cadastru”;

Autoritățile administrației publice locale vor fi responsabile de inițierea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și actualizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

➤ În secțiunea a 3-a Planificarea mobilității urbane durabile, este stabilită obligativitatea elaborării PMUD de către orașele aflate în centrul nodurilor urbane (municipiile Chișinău și Bălți).

Totodată, sunt stabilite obiectivele strategice urmărite la elaborarea PMUD, și anume:

- creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a participanților vulnerabili;
- promovarea mobilității urbane durabile prin dezvoltarea transportului public și a modurilor active de deplasare;
- reducerea impactului transportului asupra mediului și promovarea mobilității cu emisii reduse sau zero;
- asigurarea accesibilității sistemului de transport pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă;
- dezvoltarea unui sistem de mobilitate urbană integrat și eficient.

Totodată, sunt stabilite direcțiile de acțiune în vederea atingerii obiectivelor strategice:

- redistribuirea echitabilă a spațiului stradal între transportul individual motorizat, transportul public și modurile active de transport;
- dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști;
- dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- dezvoltarea nodurilor multimodale și îmbunătățirea conectivității între modurile de transport;
- prioritizarea transportului public prin măsuri de organizare a circulației și dezvoltarea infrastructurii aferente;
- integrarea infrastructurii feroviare în planificarea teritorială și urbană în vederea reducerii efectului de fragmentare;
- utilizarea sistemelor de transport inteligente și a soluțiilor digitale pentru gestionarea mobilității urbane;
- colectarea și analiza periodică a datelor privind mobilitatea urbană pentru fundamentarea procesului decizional;
- optimizarea conectivității cu rețeaua națională și internațională de transport;
- dezvoltarea infrastructurii de alimentare și reîncărcare pentru vehicule cu emisii reduse sau zero.

Planificarea și proiectarea mobilității urbane durabile se realizează având în vedere următorii factori:

- necesitățile populației și ale mediului de afaceri;
- siguranța circulației rutiere;
- accesibilitatea serviciilor și infrastructurii de transport;
- eficiența și atractivitatea transportului public;
- promovarea modurilor active de transport;
- reducerea impactului transportului asupra mediului, inclusiv asupra calității aerului și nivelului de zgomot;
- utilizarea eficientă a spațiului public și a infrastructurii de transport;
- integrarea modurilor de transport și dezvoltarea mobilității multimodale.

Subsecvent sunt stabiliți indicatorii de monitorizare a PMUD:

- repartiția modală a deplasărilor;
- durata medie a deplasărilor;
- timpul de deplasare al transportului public;
- nivelul de utilizare a transportului public și a modurilor active de transport;
- gradul de accesibilitate a infrastructurii de transport;
- disponibilitatea și gradul de utilizare a locurilor de parcare;
- nivelul emisiilor generate de transport și al poluării fonice;
- alți indicatori relevanți pentru evaluarea implementării PMUD.

➤ În subsidiar, secțiunile 4–5 introduc o serie de reglementări aferente instrumentelor de gestionare a spațiului urban prin stabilirea principiilor dezvoltării orientate spre transport public, precum și reducerea nivelului de poluare prin împuternicirea APL să creeze Zone cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE) și implementarea sistemelor de transport inteligente.

Instituirea ZNSE răspunde unei necesități stringente, generate de impactul tot mai pronunțat al traficului rutier asupra calității aerului în localitățile urbane. Potrivit datelor Agenției Europene de Mediu, poluarea atmosferică reprezintă cel mai semnificativ risc de mediu pentru sănătatea populației din Europa, iar traficul rutier constituie una dintre principalele surse de emisii de oxizi de azot și particule fine în mediul urban.

Experiența statelor membre ale Uniunii Europene demonstrează că ZNSE reprezintă un instrument eficient și flexibil de reducere a emisiilor poluante în mediul urban. Orașe precum Londra, Amsterdam, Berlin sau Stockholm au implementat astfel de zone, înregistrând reduceri semnificative ale concentrațiilor de particule fine și oxizi de azot, precum și îmbunătățiri măsurabile ale stării de sănătate a populației rezidente.

Prin împuternicirea APL să instituie ZNSE, prezenta lege creează cadrul juridic necesar pentru ca autoritățile locale să poată adopta restricții și/sau mecanisme de taxare diferențiată în funcție de categoria de emisii a vehiculelor, descurajând utilizarea vehiculelor poluante și stimulând tranziția către modalități de transport mai curate. Totodată, instrumentul respectă principiul subsidiarității, lăsând la latitudinea fiecărei autorități locale decizia privind oportunitatea, întinderea teritorială și regimul specific al zonei, în funcție de condițiile locale concrete.

Astfel, autoritățile administrației publice locale vor putea institui ZNSE în cadrul cărora se impun restricții și/sau taxare pentru accesul vehiculelor în vederea îmbunătățirii calității aerului.

Orașele aflate în centrul nodurilor urbane urmează să implementeze sisteme de transport inteligente, precum:

- sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public;
- sisteme de management al transportului public;
- sisteme de bilete electronice;
- sisteme de management al parcarilor;

➤ În secțiunile 6–7 sunt stabilite drepturile și obligațiile autorităților administrației publice locale și ale proprietarilor vehiculelor în procesul de organizare a parcarilor publice cu plată, precum și procedura de evacuare a vehiculelor abandonate.

Necesitatea reglementării, în cadrul aceluiași proiect de act normativ care stabilește cadrul privind elaborarea și aprobarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, a procedurilor de organizare a parcarilor cu plată pe domeniul public sau privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și a mecanismelor de evacuare a vehiculelor abandonate, este justificată de faptul că aceste instrumente sunt indispensabile pentru asigurarea unei mobilități urbane eficiente și durabile.

Totodată, reglementările referitoare la procedurile de organizare a parcarilor cu plată și la mecanismele de evacuare a vehiculelor abandonate au un domeniu de aplicare restrâns, care nu justifică elaborarea unor acte normative distincte, fiind oportună integrarea acestora în același act normativ.

Astfel, parcările auto cu plată pe teren public urmează a fi un serviciu public de gospodărire comună prestat de către APL, prin intermediul întreprinderilor municipale sau prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat.

Pentru neachitarea tarifului de parcare sau pentru utilizarea neregulamentară a parcării publice cu plată, autoritatea administrației publice locale urmează a fi împuternicită să dispună: aplicarea sancțiunilor contravenționale, blocarea roții vehiculului sau evacuarea vehiculului către un spațiu special amenajat.

Referitor la evacuarea vehiculelor abandonate, se introduc condiții de constatare a abandonului vehiculului:

vehicul abandonat – vehiculul de orice categorie, inclusiv caroseria sau subansamblurile sale, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, și există o prezumție rezonabilă de renunțare la dreptul de proprietate din partea acestuia;

Criteriul temporal de cel puțin 6 luni pentru calificarea unui vehicul drept abandonat reprezintă un prag rezonabil, necesar pentru a distinge staționarea de lungă durată de abandonul efectiv și pentru a evita aplicarea măsurii unor vehicule utilizate ocazional, fiind corelat cu termenele de somare și notificare prevăzute de proiect.

În același timp sunt stabilite cerințe privind somarea proprietarului vehiculului abandonat, drepturile și garanțiile acestuia înainte și după evacuarea vehiculului.

Nu în ultimul rând, este stabilit regimul juridic al vehiculelor evacuate care nu sunt recuperate de către proprietar, și anume: dacă în termen de 60 de zile de la data ridicării, proprietarul sau deținătorul legal nu solicită restituirea vehiculului și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este abandonat, cu transmiterea acestuia în proprietatea autorității administrației publice locale.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului de lege au fost examinate mai multe opțiuni de reglementare și de acțiune instituțională, în scopul asigurării unei alinieri eficiente, realiste și conforme cu legislația Uniunii Europene, având în vedere statutul Republicii Moldova de țară candidată:

Opțiunea 1: Lipsa oricărei intervenții normative (menținerea status quo-ului)

Această opțiune presupunea continuarea aplicării cadrului existent, bazat pe reglementări dispersate privind transportul public, urbanismul și protecția mediului, fără o lege-cadru dedicată mobilității urbane durabile.

Se impune a reține că:

Prin urmare, această opțiune a fost respinsă pe considerente de eficiență administrativă, predictibilitate instituțională și asigurare a conformității.

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

Această opțiune viza modificarea punctuală a Legii nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legii nr. 1402/2002 cu privire la serviciile publice de gospodărie comună, Codului fiscal nr. 1163/1997, Legii drumurilor nr. 509/1995, precum și Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.

Se impune a reține că: Această abordare ar fragmenta reglementările aferente mobilității urbane, fără a crea un cadru coerent pentru implementarea integrată a politicilor de mobilitate. O reglementare fragmentată nu ar fi oferit administrațiilor locale un instrument unic de planificare și monitorizare (PMUD) și nici cadrul de raportare necesar către nivelul național și partenerii europeni.

În consecință, această opțiune a fost considerată necorespunzătoare din perspectiva unității și clarității reglementării, fiind preferată adoptarea unui act normativ dedicat, cu caracter special.

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ distinct (Lege)

– creează un cadru instituțional clar, prin desemnarea MIDR ca autoritate responsabilă și stabilirea competențelor APL în domeniul planificării mobilității durabile.

– instituie obligația elaborării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru mun. Chișinău și mun. Bălți;

– integrează principiile europene de planificare orientată spre transport public și reducerea emisiilor;

– facilitează accesul la finanțări externe și la programe de cooperare europeană;
– consolidează coordonarea între politicile de urbanism, transport, mediu și dezvoltare regională.

Această opțiune asigură claritate, coerență și eficiență în transpunerea normelor europene, fiind în deplin acord cu practica statelor membre și cu recomandările Comisiei Europene pentru statele candidate.

Totodată, ea oferă vizibilitate instituțională și facilitează comunicarea oficială cu structurile europene. Prin urmare, soluția integrată a fost considerată cea mai eficientă și sustenabilă opțiune pentru a răspunde nevoilor actuale și viitoare ale mobilității urbane în Republica Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impact asupra autorităților publice centrale:

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale devine autoritatea națională responsabilă pentru coordonarea domeniului mobilității urbane durabile.

Aceasta implică:

- constituirea și operarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- elaborarea de metodologii, ghiduri și regulamente subsecvente;
- monitorizarea implementării PMUD.

În acest sens, prin Hotărârea Guvernului nr. 826/2025 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în cadrul MIDR a fost instituită Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent.

Impact asupra autorităților publice locale:

Competențele autorităților administrației publice locale urmează a fi completate cu atribuții aferente:

- elaborării și aprobării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD);
- instituirii Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE);
- organizării parcarilor cu plată pe terenurile din domeniul public sau privat al APL;
- evacuării vehiculelor abandonate.

Elaborarea PMUD nu este un domeniu nou pentru APL, având în vedere că acesta urmează să înlocuiască planul de mobilitate a localității stabilit în Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.

În vederea instituirii și gestionării Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisie, parcarilor cu plată și procesului de evacuare a vehiculelor abandonate, autoritățile administrației publice locale urmează să decidă privind instituirea subdiviziunilor responsabile de domeniile respective sau să delege atribuțiile respective către subdiviziunile existente.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea legii nu necesită alocări bugetare semnificative imediate, fiind preponderent un cadru de reglementare.

Având în vedere că în cadrul MIDR a fost instituită Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent, aprobarea proiectului de lege nu va genera cheltuieli suplimentare la nivel central.

Elaborarea metodologiei de elaborare a PMUD, setului național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local, Regulamentului de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă va fi asigurată de către Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent.

Costul mediu de elaborare a unui PMUD complet (analiză, consultări, GIS, plan de acțiune) constituie 1,5–3 milioane de lei pentru municipii mari (Chișinău, Bălți).

Având în vedere că elaborarea Planurilor de mobilitate a localităților deja este parte componentă a Planului urbanistic general, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul

urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, Planul de mobilitate a localităților urmează a fi înlocuit cu Planul de mobilitate urbană durabilă. În consecință, elaborarea PMUD nu va genera cheltuieli suplimentare pentru APL.

Măsurile aferente PMUD sunt eligibile pentru finanțare din:

- Fondul Național pentru Dezvoltare Regională și Locală (FNDRL);
- Programele UE – *Interreg NEXT România–Republica Moldova, Green Cities Facility, Team Europe Initiative – Urban Partnerships*;

Pentru țările membre UE, măsurile aferente PMUD sunt eligibile pentru finanțare din:

- Fondurile aferente Mecanismului pentru interconectarea Europei;
- Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune, inclusiv Interreg și URBACT;
- Orizont Europa, inclusiv misiunile și acțiunile CIVITAS;
- programul InvestUE, Mecanismul de redresare și reziliență (MRR) și planul REPowerEU;
- programul Europa digitală;
- Mecanismul pentru o tranziție justă;
- Fondul pentru inovare.

Impactul financiar al legii este pozitiv pe termen lung și sustenabil bugetar, dat fiind că:

- necesită investiții inițiale moderate, cu acoperire din fonduri externe și venituri proprii ale APL;
- generează economii structurale, reducerea poluării și creșterea eficienței cheltuielilor publice în domeniul transportului și urbanismului;
- permite Republicii Moldova să acceseze fonduri europene și să îndeplinească angajamentele de decarbonizare și modernizare a infrastructurii de mobilitate.

Cheltuielile aferente organizării serviciului de parcare cu plată și a procedurilor de evacuare a vehiculelor abandonate urmează a fi acoperite din resursele financiare colectate ca urmare a prestării serviciului respectiv.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Adoptarea Legii privind mobilitatea urbană durabilă va avea un impact pozitiv și stimulativ asupra sectorului privat, în special în domeniile:

- transport, logistică și servicii de mobilitate;
- construcții, urbanism și inginerie civilă;
- energie și tehnologii verzi;
- servicii digitale și management urban inteligent (ITS, aplicații de mobilitate, soluții GIS).

Efecte directe asupra operatorilor economici:

- Operatorii de transport public și privat vor beneficia de reguli clare și standarde unitare privind prioritizarea și infrastructura dedicată transportului public și vor fi stimulați să înnoiască parcul auto prin achiziția de vehicule electrice sau hibride.

- Sectorul construcțiilor și infrastructurii va beneficia de creșterea cererii pentru lucrări de infrastructură rutieră urbană, piste ciclabile, stații de reîncărcare, terminale intermodale și de posibilitatea certificării lucrărilor în conformitate cu standardele europene de construcție durabilă. Aceasta va genera un impact pozitiv prin extinderea pieței interne și crearea de noi locuri de muncă.

- Sectorul tehnologic și energetic va putea beneficia de creșterea cererii pentru echipamente de mobilitate electrică (stații de încărcare, softuri de management, senzori, aplicații de transport inteligent).

De asemenea, mediul urban mai curat și infrastructura eficientă sporesc atractivitatea investițională, turistică și comercială a orașelor, favorizând creșterea investițiilor în tehnologii verzi și dezvoltarea de noi servicii de mobilitate și logistică.

În ansamblu, legea favorizează dezvoltarea unei economii urbane verzi și contribuie la modernizarea infrastructurii de afaceri în orașele Republicii Moldova, fără a impune costuri administrative excesive operatorilor economici.

4.4. Impactul social
Implementarea prezentei legi va avea un impact social pozitiv semnificativ, contribuind la creșterea calității vieții în orașele Republicii Moldova. Principalele efecte pozitive sunt: - reducerea poluării atmosferice și a zgomotului urban, cu beneficii directe asupra sănătății publice (scăderea incidenței bolilor respiratorii și cardiovasculare); - creșterea siguranței rutiere prin măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezelor în zonele rezidențiale și școlare și prioritizarea pietonilor și bicicliștilor; - îmbunătățirea accesului la transport public de calitate, predictibil și accesibil pentru toate categoriile de cetățeni. Legea promovează echitatea în mobilitate, asigurând accesul echitabil la infrastructură și servicii de transport pentru: - persoanele cu venituri mici și locuitorii zonelor periferice, prin dezvoltarea transportului public integrat și accesibil; - persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, prin reglementarea standardelor de accesibilitate urbană; - tinerii și vârstnicii, prin îmbunătățirea siguranței și a confortului infrastructurii pietonale. De asemenea, reducerea emisiilor din transport contribuie la scăderea nivelului de poluare a aerului, ceea ce implică economii indirecte pentru sistemul de sănătate publică (reducerea cazurilor de boli respiratorii, alergii, afecțiuni cardiovasculare); Creșterea mobilității active (mers pe jos, bicicletă, trotinete) susține un stil de viață sănătos și reduce sedentarismul, iar spațiile publice mai sigure și mai atractive sporesc interacțiunea socială și coeziunea comunitară. Conform estimărilor bazate pe studiile Comisiei Europene (Urban Mobility Package, 2021), implementarea integrală a măsurilor de mobilitate durabilă poate reduce cu 15–25% costurile sociale ale poluării și accidentelor rutiere. În plus, legea consolidează participarea cetățenilor la procesul decizional local, impunând consultarea publică obligatorie în toate etapele de elaborare și actualizare a PMUD. Aceasta contribuie la creșterea încrederii în administrația publică locală, consolidarea responsabilității civice și a comportamentelor de mobilitate sustenabilă.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu este aplicabil
4.5. Impactul asupra mediului
Proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă are un impact ecologic pozitiv major, prin orientarea politicilor publice și a investițiilor urbane către reducerea poluării, eficiență energetică și adaptare la schimbările climatice. Legea contribuie direct la atingerea obiectivelor stabilite în: - Strategia Națională de Mediu 2030, - Contribuția Determinată la Nivel Național (NDC) a Republicii Moldova, și - Agenda Verde Europeană (European Green Deal). <u>Efectele pozitive anticipate se referă la:</u> - Prin promovarea transportului electric, hibrid și a mobilității active (pietonală și ciclistă), legea contribuie la scăderea emisiilor de CO₂, NO_x și PM₁₀; - Se estimează o reducere cu 20–30% a emisiilor din transport în orașele mari până în 2040, în funcție de gradul de implementare a PMUD; - Zonele cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE) vor limita accesul vehiculelor poluante și vor genera o ameliorare semnificativă a calității aerului în centrele urbane. - Prin promovarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), legea determină o reorganizare a spațiului public în favoarea pietonilor, bicicliștilor și transportului public; - Contribuie la crearea de coridoare verzi urbane, zone pietonale și spații de recreere cu efect benefic asupra biodiversității locale și microclimei urbane.

- Scăderea traficului auto poluant și creșterea ponderii transportului electric duc la diminuarea poluării fonice în zonele rezidențiale și instituționale; - Zonele de calmare a traficului și infrastructura modernizată reduc vibrațiile și deteriorarea construcțiilor istorice. Implementarea legii va contribui la reducerea amprente de carbon a orașelor și la adaptarea infrastructurii urbane la schimbările climatice. <u>Astfel, impactul de mediu al legii este preponderent pozitiv, prin:</u> - reducerea poluării atmosferice și fonice; - scăderea consumului de combustibili fosili; - creșterea suprafețelor verzi și a spațiilor publice de calitate; - îmbunătățirea rezilienței urbane și a calității mediului de viață. Efectele pozitive se vor manifesta progresiv, odată cu elaborarea și implementarea PMUD, contribuind direct la obiectivul național de neutralitate climatică până în 2050.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu este aplicabil
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul de lege nu are ca scop transpunerea legislației UE.
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
Proiectul de lege asigură implementarea parțială a Recomandării (UE) 2023/550 a Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile [notificată cu numărul C(2023) 1524].
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
Proiectul a fost supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative. În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul de lege și nota de fundamentare au fost plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md, la compartimentul Transparență decizională/ Anunțuri de inițiere a politicilor, precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16293 Proiectul de lege a fost avizat de: - Cancelaria de Stat; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Educației și Cercetării; - Ministerul Culturii; - Ministerul Sănătății; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Mediului; - Ministerul Energiei; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru; - Congresul Autorităților Locale din Moldova; - Primăria mun. Chișinău; - Primăria mun. Bălți. - I.P. Oficiul Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul a fost supus expertizei juridice și, respectiv, expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr. 100/2017 privind actele normative.

Obiecțiile și propunerile formulate au fost examinate și, în cea mai mare parte, acceptate și încorporate în textul proiectului, conform tabelului de sinteză, iar aspectele care nu au fost preluate au fost argumentate corespunzător.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Ca urmare a aprobării proiectului de lege, vor fi necesare ajustări ale următoarelor acte normative:

- Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, în vederea includerii Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă ca alternativă pentru Planul de mobilitate a localității;
- abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 672/1998 privind parcarile auto cu plată;
- Codul contravențional nr. 218/2008, prin stabilirea expresă a faptelor contravenționale și a sancțiunilor aferente accesului neautorizat în ZNSE și neachitării tarifului de parcare, precum și condițiile de imobilizare și evacuare a vehiculului, în acord cu principiul legalității răspunderii contravenționale;

- Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402/2002, în vederea includerii serviciului de parcare publică cu plată ca serviciu public de gospodărie comunală.

- Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, în vederea completării anexei nr. 3 cu indicatoare destinate semnalizării ZNSE.

Consecvent, Guvernul va aproba proiectul de lege privind taxele rutiere, prin care va fi reglementată inclusiv taxa de acces în ZNSE, în calitate de taxă rutieră.

Totodată, Guvernul urmează să aprobe următoarele acte normative:

- metodologia de elaborare a PMUD;
- setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;
- va desemna Punctul național de contact pentru PMUD;
- metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE.

Subsecvent, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

- va aproba Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- va institui Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

- va elabora metodologia de elaborare a PMUD;
- va elabora setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;
- va aproba Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- va institui Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.
- va elabora metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE

În proiectul de lege referitor la taxele rutiere urmează a fi reglementată taxa de acces în ZNSE;

Totodată, Guvernul urmează să desemneze Punctul național de contact pentru PMUD, precum și să aprobe metodologia de elaborare a PMUD și setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

SINTEZA
la proiectul de Lege
privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare prealabilă			
Direcția generală mobilitate urbană a PMC (Nr. 1-09/2-02- 891 din 25.03.2026)	1.	Avînd în vedere faptul că: - una din măsurile esențiale de mobilitate urbană este și evitarea/redirecționarea fluxului de automobile care tranzitează zilnic localitățile, pe artere sau centuri de ocolire; - anume acest proiect de lege stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane; - în cele mai multe cazuri centurile de ocolire sau terenurile pe care acestea urmează a fi dezvoltate nu se află în gestiunea autorităților publice locale, considerăm că proiectul de lege propus trebuie să conțină prevederi, referitor la examinarea și planificarea dezvoltării centurilor de ocolire a localităților, punctele de tangență și colaborarea autorităților publice locale cu Administrația Națională a Drumurilor în acest sens.	Nu se acceptă Drumurile de ocolire a localităților fac parte din rețeaua drumurilor naționale. Consecvent, potrivit prevederilor art. 18 alin. (1) lit. b) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, rețeaua rutieră face parte din Planul de amenajare a teritoriului național. Totodată, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. c) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, componenta reglementatoare a planului urbanistic general conține prevederi care vizează stabilirea traseelor și caracteristicilor căilor de comunicație care trebuie menținute, modificate sau construite. Subsecvent, art. 37 alin. (2) din același act normativ statuează că <i>„documentația de urbanism transpune, la nivel de localitate, prevederile cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național și în planurile regionale”</i>. Având în vedere cele menționate, armonizarea dezvoltării rețelelor naționale și locale de transport se realizează prin corelarea planului urbanistic general cu Planul de amenajare a teritoriului național și cu planurile regionale.
	2.	Recomandăm constituirea noțiunii de „transport public” și utilizarea sa în cadrul acestui act legislativ cu excluderea altor forme de adresare la această noțiune.	Se acceptă
	3.	La art. 3, la noțiunea „regenerare urbană” recomandăm de corectat greșeala gramaticală „modernizaera” în „modernizarea”. La același articol, la noțiunea de „vehicul abandonat” recomandăm de modificat sintagma în „vehiculul de orice categorie, aflat în staționare neîntreruptă pe domeniul	Se acceptă de principiu Noțiunea de „vehicul abandonat” a fost modificată după cum urmează: „vehicul abandonat – vehiculul de orice categorie, inclusiv caroseria sau subansamblurile sale, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost

	public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există indicii temeinice că acesta nu respectă condițiile legale pentru a circula pe drumurile publice.”	lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există o prezumție rezonabilă de renunțare la posesie din partea acestuia”
4.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. f recomandăm de modificat sintagma în modul dat: „asigurarea accesibilității infrastructurii pietonale și de transport public, în special pentru personale cu venituri reduse și/sau persoanele cu nevoi speciale”.	Se acceptă
5.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. g recomandăm de modificat sintagma în modul dat: „asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil în orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții”.	Se acceptă
6.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. h recomandăm de modificat sintagma în următorul mod: „asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni, persoane cu mobilitate redusă și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri multimodale pentru pasageri și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu”.	Nu se acceptă La articolul 8 alin. (1) lit. h) se diferențiază modurile de deplasare indiferent de particularitățile utilizatorilor infrastructurii. În același timp informăm că, potrivit prevederilor art. 3 din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, <u>„accesibilitate”</u> semnifică: <i>ansamblu de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, a infrastructurii transporturilor, precum și a mediului informațional și comunicațional, incluzând tehnologiile și sistemele informaționale și de comunicații, la necesitățile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă, factor esențial pentru asigurarea în societate a exercitării drepturilor și îndeplinirii obligațiilor persoanelor menționate.</i>
7.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. m recomandăm de modificat sintagma în „promovarea transportului sigur și ecologic”.	Nu se acceptă La nivel național nu există un mecanism de clasificare a transportului în funcție de nivelul de siguranță.
8.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. o recomandăm de modificat sintagma în „creșterea numărului de utilizatori pentru modurile active de transport în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare/staționare destinate acestora și crearea locurilor de parcare pentru biciclete în locurile de concentrare a cererilor de parcare”.	Se acceptă de principiu Art. 8 alin. (1) lit. o) a fost modificată după cum urmează: „o) <i>creșterea numărului de utilizatori ai modurilor active de transport, în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare și staționare destinate acestora și prin dezvoltarea infrastructurii aferente modurilor active de transport</i>”

9.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. r recomandăm de modificat sintagma în „prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi rezervate vehiculelor de rută, în vederea măririi vitezei comerciale”, în acest sens recomandăm includerea în noțiuni și a termenului de viteză comercială și utilizarea sa în cadrul acestei legi.	Nu se acceptă Art. 8 alin. (1) lit. r) a fost reformulată în conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 100/2017. În acest sens au fost excluse prevederile referitoare la scopul benzilor rezervate vehiculelor de rută.
10.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. b recomandăm de modificat sintagma în „creșterea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice urbane”.	Se acceptă
11.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. f recomandăm de modificat sintagma în „accesibilizarea spațiului public și sporirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă și/sau persoanele din diferite categorii de vulnerabilitate”.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 3 din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, „accesibilitate” semnifică: <i>ansamblu de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, a infrastructurii transporturilor, precum și a mediului informațional și comunicațional, incluzând tehnologiile și sistemele informaționale și de comunicații, la necesitățile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă, factor esențial pentru asigurarea în societate a exercitării drepturilor și îndeplinirii obligațiilor persoanelor menționate.</i> Astfel, completarea art. 8 alin. (2) lit. f) cu textul propus este redundantă.
12.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. l recomandăm de modificat sintagma în „îmbunătățirea infrastructurii pentru pietoni, inclusiv pentru persoane cu mobilitate redusă din punctul de vedere al capacității, confortului, siguranței și continuității”.	Nu se acceptă La art. 8 alin. (2) lit. l) se diferențiază modurile de deplasare indiferent de particularitățile utilizatorilor infrastructurii. Totodată, potrivit pct. 7 din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, „<i>Pietoni se consideră și persoanele care se deplasează în cărucioare pentru invalizi fără motor, cei care duc bicicleta, ciclomotorul, motocicletă, săniuța, un cărucior manual, cărucioare pentru copii sau fotolii rulante pentru invalizi</i>”. Subsecvent, adaptarea infrastructurii pentru persoane cu mobilitate redusă este dictată de lit. f) a aceluiași alineat.
13.	La art.9 alin.(1) abreviatul (DOT) urmează a fi exclusă, întrucât este deja prevăzută la art.2 alin.(2) lit.d).	Se acceptă

14.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 9, alin. 3, lit. f recomandăm de modificat sintagma în „stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și reducerea volumului de parcuri pentru autovehicule și crearea locurilor de parcare pentru biciclete în locurile de concentrare a cererilor de parcare”.	Nu se acceptă Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, inclusiv a parcarilor, este specificată la lit. c) a aceluiași alineat.
15.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 9, alin. 3, lit. g recomandăm de modificat sintagma în „concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate, precum și salubritatea, întreținerea și renovarea tuturor stațiilor în mod frecvent pentru a asigura accesul tuturor rezidenților și angajaților la transport public de calitate”.	Nu se acceptă Prevederile referitoare la salubritatea, întreținerea și renovarea tuturor stațiilor în mod frecvent se referă la modul de întreținere a spațiului urban și sunt improprie proiectului de lege. Aceste reglementări sunt caracteristice Regulamentelor locale cu privire la salubritate.
16.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 10 recomandăm de adăugat un alineat care să conțină „Constituirea a cel puțin a unei zile publice destinate mobilității urbane, desfășurate anual, de stimulare a utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta pentru populație”.	Nu se acceptă Având în vedere că, potrivit prevederilor art. 8 alin. (1) lit. m), promovarea transportului ecologic reprezintă una dintre direcțiile de acțiune ce trebuie avute în vedere la elaborarea PMUD, articolul 10 a fost exclus din proiectul de lege. Totodată, instituirea „Zilei Mobilității Urbane” poate constitui o modalitate de promovare a transportului ecologic și/sau cu emisii zero; însă aceasta depășește cadrul de reglementare al proiectului de lege examinat, care se referă exclusiv la promovarea prin măsuri de planificare și reglementare a accesului.
17.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 11, alin. 5, lit. b recomandăm de modificat sintagma în „ Cel puțin o stație de autobuz, de troleibuz, sau de alt tip de transport public, existentă sau propusă să fie situată pe o rază de 300 de metri față de instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare”.	Se acceptă
18.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 11, alin. 5, lit. c recomandăm de modificat sintagma în „stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta sau conform determinărilor autorităților contractante a serviciilor de transport public local de călători și luând în considerare specificul geografic și de densitate” deoarece în conformitate cu cadrul Normativ în construcții	Se acceptă

		NCM B.01.05.:2019, pct. 11.16, distanțele între stațiile transportului public de pasageri în hotarele construite se aplică: pentru autobuz, troleibuz - 400 – 600 m.	
19.		La art.12 alin. (4) este prevăzută posibilitatea instituirii zonelor cu nivel scăzut de emisie (ZNSE) care se semnalizează cu indicatoare rutiere, astfel este de menționat necesitatea implicită a modificării Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului RM nr. 357 din 13.05.2009 în scopul instituirii indicatoarelor rutiere de intrare în ZNSE, de ieșire din ZNSE, precum și panou adițional pentru semnalizarea necesității achitării tarifelor pentru ZNSE cu tarife de acces.	Se acceptă
20.		În cadrul secțiunii nr. 5, art. 15, alin. 1 recomandăm de modificat sintagma în „Autoritățile administrației publice locale în comun cu INSP au obligația să realizeze intervenții pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului”	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 16 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 131/2007, de competența autorităților administrației publice locale este: „a) <i>administrarea, întreținerea, repararea și dotarea cu mijloace de semnalizare a drumurilor publice locale și a construcțiilor rutiere, în conformitate cu exigențele siguranței traficului rutier;</i> b) <i>amenajarea drumurilor publice locale pentru sistematizarea și organizarea traficului rutier în vederea garantării siguranței lui;</i>”. Astfel, măsurile de calmare a traficului urmează doar să fie coordonate cu serviciile abilitate ale Poliției, în temeiul art. 7 din Legea nr. 131/2007.
21.		La art. 16 – 18 este prevăzută posibilitatea instituirii de către APL a parcarilor publice cu plată ca serviciu public local, în baza de tarif. Astfel, pentru cazul prevăzut la art.16 alin.(3) lit.a) și anume, prestarea serviciului public cu plată direct de către APL, se constată necesitatea implicită a modificării prevederilor Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997, în scopul instituirii posibilității de încasare a plăților pentru serviciul public de parcare cu plată, cât și pentru ZNSE, sub formă de tarif, precum și posibilitatea stabilirii acestor tarife în dependență de zona din localitate (a se vedea art.6, 288-291, 297 alin.(4) lit.d) ale Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997).	Se acceptă În prezent, MIDR elaborează proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative, care vizează stabilirea mecanismului de reglementare a taxelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Astfel, având în vedere că taxa de acces în ZNSE urmează să constituie o taxă rutieră, aceasta va fi reglementată, în procesul de definitivare a proiectului respectiv, fie printr-o lege distinctă, fie prin includerea în Codul fiscal.

		Taxa actuală de parcaj prevăzută de Codul Fiscal se potrivește doar pentru parcajele/parcările de reședință sau pentru riverani, dar nu asigură posibilitatea APL de a încasa plăți diferențiate geografic precum și după unitate de timp (ora, zi, săptămână, lună) pentru serviciul public de parcare cu plată în baza unui tarif.	
22.		La art.18 alin.(3), pentru a exclude interpretări eronate, considerăm necesar completarea alineatului cu următoarea propoziție: ”Achitarea acestor cheltuieli nu îl exonerează de plata tarifului de parcare aplicat până la momentul evacuării vehiculului”.	Se acceptă
23.		La art.18 alin.(4), considerăm că termenul de 48 de ore stabilit, este insuficient din motivul că, 48 de ore reprezintă doar 2 zile pline lucrătoare, iar în cazul în care, aplicarea măsurii de blocare a roții a survenit spre sfârșitul săptămânii de lucru, termenul de evacuare se suprapune cu zilele de weekend, fapt care poate duce la încălcări de termene din partea operatorului evacuării. Totodată, considerăm că evacuarea mașinii este o măsură mai drastică, care implică cheltuieli mai considerabile pentru conducătorul auto și care ar trebui aplicată doar în cazurile în care blocarea roții nu a produs efectul scontat. De asemenea considerăm că trebuie acordat timp suficient utilizatorului pentru a achita tariful de parcare. Astfel considerăm că termenul respectiv urmează a fi extins la cel puțin 72 ore, dar considerăm că termenul potrivit ar fi de 5 zile în acest caz. Totodată, profitând de oportunitate, și având în vedere că una din măsurile de mobilitate urbană este și contracararea aglomerării și fenomenului de parcare în locuri interzise, considerăm oportun de a fi inițiate și operate modificări la Codul Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 în scopul înnăspirii sancțiunilor pentru staționarea sau parcare în locuri interzise. Actualmente, art.238 alin.(2) al acestuia stabilește pentru aceasta contravenție o amendă de la 18 la 30 de unități convenționale. De regulă acestea se aplică la limita minimă, fapt ce presupune o plată reala achitata in termen de	Se acceptă parțial Modificările la Codul contravențional pot fi operate doar printr-un proiect de lege separat.

		72 ore în marime de 450 lei, iar dacă contravenientul încheie cu agentul constatator la fața locului acordul de recunoaștere, plata va constitui doar 225 lei în termen de 72 ore. Și asta doar pentru cazurile când sunt constatate și documentate. Asta ar constitui echivalentul în bani cam pentru 11 ore de parcare cu un tarif de 20 lei/oră. Or, o sancțiune de acest fel ar trebui să depășească înzecit costul de parcare legal. Până în anul 2022 acest articol prevedea și aplicarea a 4 puncte de penalizare, care de asemenea ulterior au fost excluse. Astfel, considerăm că acest fapt stimulează și încurajează parcare sau staționarea în locuri interzise, utilizarea autovehiculelor personale (fie și pe distanțe sau perioade scurte), în detrimentul transportului public, parcărilor organizate, care implicit duce la aglomerarea municipiului și în special a centrului istoric.	
	24.	De asemenea considerăm necesar instituirea la nivelul Codului Contravențional al Republicii Moldova a sancțiunilor contravenționale pentru încălcarea regulilor de parcare stabilite de APL în cadrul parcărilor publice cu plată (inclusiv neachitarea tarifului).	Nu se acceptă Nerespectarea unui regulament aprobat de autoritățile administrației publice locale, inclusiv neachitarea tarifului, nu poate fi sancționată în temeiul Codului contravențional. Potrivit art. 1 alin. (2) din Codul contravențional nr. 218/2008, norma contravențională poate face trimitere doar la acte normative publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Întrucât actele aprobate de autoritățile administrației publice locale nu sunt publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, acestea nu pot constitui temei pentru norme de trimitere în Codul contravențional, iar sancționarea nerespectării acestora nu este posibilă.
Primăria mun. Bălți (Nr. P03-13/701 din 17.03.2026)	25.	Art.3 al Codului urbanismului și construcțiilor (în continuare – CUC) prevede noțiunea: plan de mobilitate a localității – documentație complementară documentăției de amenajare a teritoriului și de urbanism, care are drept scop principal îmbunătățirea accesului către localități și a interconexiunii acestora, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și ecologic, precum și integrarea corespunzătoare a mobilității și diferitor moduri de transport; Se solicită clarificarea dacă PMUD	Se acceptă Planul de mobilitate a localității urmează a fi substituit cu planul de mobilitate urbană durabilă, fapt indicat și în nota de fundamentare la compartimentele 4.1 și 4.2.

		prezintă același document ca scop și conținut. Art.39 CUC specifică că plan de mobilitate a localității este partea componentă a Planului Urbanistic General. Respectiv, este necesar de a explica clar diferența între aceste două noțiuni.	
26.		Noțiunea ”plan de urbanism” se recomandă de a substitui cu ”documentație de urbanism”, conform noțiunii utilizate în CUC.	Se acceptă
27.		În sensul art.9 al proiectului, se solicită de a explica noțiunile utilizate ”spații publice dinamice”, ”elemente de peisagistică și față de active ale clădirilor” sau de a prezenta clarificări în privința caracteristicilor concrete ale acestor spații și elemente.	Se acceptă Prevederile art. 9 alin. (3) lit. b) au fost reformulate în vederea simplificării formulării și utilizării unor noțiuni caracteristice actelor normative.
28.		În privința conținutului general al art. 11 alin. (5), considerăm că acesta ține de indicatori de control recomandate pentru un plan de acțiuni la nivel local.	Se acceptă Alineatul (5) a fost reformulat, fiind pus în sarcina APL să-și stabilească la nivel local obiectivele specifice enumerate la literele a) – d).
29.		Noțiunea ”terenurile de utilizare rezidențială” se recomandă de a corela cu modul de folosință a terenurilor pentru construcții și amenajări sau de a substitui cu noțiunea ”zone rezidențiale” utilizată în CUC.	Se acceptă
30.		Se propune de a uniformiza noțiunile ”stațiile de autobuz, troleibuz”, ”stațiile de așteptare a transportului public”.	Se acceptă
31.		La art.11 alin.(5) lit.b) se propune formularea: ”Stațiile de așteptare a transportului public să fie situate pe o rază... de la instituțiile...”, din motiv că stațiile prezintă construcții provizorii.	Se acceptă
32.		Se solicită precizarea, dacă în sensul art.11 alin.(5) lit.c) ”densitatea” prezintă densitatea populației.	Se acceptă Art. 11 alin. (5) lit. c) a fost reformulată în conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 100/2017. Astfel, aceasta a fost redactată după cum urmează: „c) stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta”.

	33.	În contextul art.12 alin.(5) și art.19, menționăm că apare necesitatea de a reglementa detaliat mecanismul de interacțiune a autorităților publice locale cu poliția și de a specifica clar dacă staționarea vehiculului abandonat prezintă o contravenție și se examinează în conformitate cu prevederile Codului Contravențional	Prevederile art. 12 alin. (5) au fost modificate. Astfel, respectarea condițiilor de acces în ZNSE urmează a fi verificată doar de Poliție. În acest sens, urmează a fi operate modificări ale Codului contravențional. Totodată, staționarea vehiculului constituie o contravenție doar în cazul nerespectării prevederilor Regulamentului circulației rutiere.
	34.	În sensul art.21, în cazul când are loc ”valorificarea prin vânzare”, apare necesitatea includerii în conținutul art.22 alin.(1) cheltuielilor pentru organizarea unei licitații publice, ținând cont că procedura poate fi oprită în orice moment.	Nu se acceptă Deși licitațiile pot fi organizate de către angajații autorităților, fără a implica cheltuieli directe, potrivit pct. 3 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136/2009, sursele financiare pentru organizarea acestora provin din taxa de participare la licitație, care este nerambursabilă și se transferă la contul organizatorului.
	35.	Se solicită clarificarea dacă regulamentul local menționat în art.17 alin.(4) de organizare a parcarilor cu plată este sau poate fi partea componentă a PMUD și dacă e același regulament indicat în art.21 alin. (3).	Se acceptă Regulamentul prevăzut la art. 17 alin. (4) de organizare a parcarilor cu plată nu poate fi parte componentă a PMUD. În PMUD se va examina necesarul de parcuri și repartizarea teritorială a acestora, iar Regulamentul se referă la modul de funcționare și administrare a parcarilor deja amenajate. Regulamentul menționat la art. 21 alin. (3) urmează să reprezinte un act normativ distinct.
	36.	Se propune ca atribuția administrației publice locale de a elabora, aproba și aplica un regulament local de organizare a parcarilor cu plată să fie expusă într-un aliniat aparte, inclusiv cu introducerea acestei competențe de bază în Legea RM nr.436/2006 privind administrația publică locală.	Se acceptă parțial
Primăria mun. Ungheni	37.	Articolul 4 – Organul central de specialitate Problema identificată: Articolul stabilește atribuțiile organului central de specialitate, însă nu sunt prevăzute termenele pentru avizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Propunere de completare: Se propune completarea articolului 4 alin. (2) cu o literă nouă:	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. art. 60 alin. (1) din Codul administrativ nr. 116/2018, „ <i>Termenul general în care o procedură administrativă trebuie finalizată este de 30 de zile, dacă legea nu prevede altfel</i> ”. Astfel, în proiectul de lege nu a fost indicat un termen pentru avizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, urmând a fi aplicat termenul general prescris de Codul administrativ.

		„f) avizează planurile de mobilitate urbană durabilă în termen de cel mult 60 de zile de la data prezentării acestora.”	
38.	Articolul 4 alin. (3) – Grupul național pentru optimizarea PMUD Problema identificată: Competențele și componența Grupului național nu sunt definite. Propunere de completare: Se propune completarea articolului cu un alineat nou: „Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este constituit din reprezentanți ai autorităților administrației publice centrale și locale, instituțiilor de cercetare, mediului academic și experților în domeniul mobilității urbane.” De asemenea: Grupul național are următoarele atribuții: •consultarea proiectelor de PMUD; •formularea recomandărilor privind dezvoltarea politicilor de mobilitate urbană; •facilitarea schimbului de bune practici. Problemă identificată: Lipsa unui mecanism de finanțare a PMUD și în consecință nivelul scăzut de aplicabilitate. Propunere de completare: Introducerea unui fond național de finanțare a mobilității urbane durabile	Nu se acceptă. Potrivit prevederilor alin. (4), „(4) <i>Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este un organ consultativ, deciziile lui având caracter de recomandare, care va avea sarcina de consultare a experților în domeniul mobilității urbane</i>”. Astfel, inserarea unor atribuții suplimentare Grupului național este nejustificată. Componența Grupului național pentru optimizarea PMUD urmează a fi stabilită în regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat în temeiul alin. (5). Având în vedere că elaborarea Planurilor de mobilitate a localităților deja este parte componentă a Planului urbanistic general, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, Planul de mobilitate a localităților urmează a fi substituit cu Planul de mobilitate urbană durabilă. În consecință, elaborarea PMUD nu va genera cheltuieli suplimentare pentru APL.	
39.	Articolul 7 – Planul de mobilitate urbană durabilă Problema identificată: PMUD este obligatoriu doar pentru municipiile Chișinău și Bălți. Propunere de modificare: Articolul 7 alin. (3) se propune a fi modificat astfel: „PMUD este obligatoriu pentru municipii și pentru orașele cu o populație > 20 000 de locuitori, precum și pentru alte localități desemnate ca noduri urbane în cadrul rețelelor de transport naționale sau europene.”	Nu se acceptă Planurile de mobilitate urbană durabilă au impact maxim în cazul orașelor mari, cu sistem complex al transportului public și fluxuri considerabile de călători. Astfel, autoritățile administrației publice locale urmează să decidă oportunitatea elaborării PMUD sau a Planului de mobilitate locală, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.	

40.	Articolul 8 – Obiective și direcții de acțiune Problema identificată: Obiectivele sunt formulate general și nu includ unele concepte moderne de planificare urbană. Propunere de completare: Introducerea unei noi litere: „t) dezvoltarea conceptului de oraș de 15 minute, care asigură accesul locuitorilor la servicii esențiale într-un timp redus de deplasare.”	Nu se acceptă Conceptul „oraș de 15 minute” reprezintă un concept doctrinar, specific documentelor de politici publice, neavând un conținut juridic normativ suficient determinat pentru a fi reglementat la nivel de lege. Totodată, obiectivele asociate acestui concept sunt deja reflectate în cadrul proiectului de lege, fiind subsumate atât direcțiilor de acțiune stabilite pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, cât și principiilor dezvoltării orientate spre transport public prevăzute la art. 9 alin. (3), în special la lit. g) și h), care vizează: concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate; reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice prin promovarea unui mix funcțional al utilizărilor urbane.
41.	Articolul 12 – Zonele cu nivel scăzut de emisii Problema identificată: Nu sunt definite criteriile de instituire a acestor zone. Propunere de completare: Introducerea unui alineat nou: „Instituirea zonelor cu nivel scăzut de emisii se realizează în baza evaluărilor privind calitatea aerului, nivelul de trafic și impactul asupra mediului.”	Se acceptă
42.	Articolul 14 – Sisteme de transport inteligente Problema identificată: Nu sunt stabilite standardele privind gestionarea datelor. Propunere de completare: Introducerea unui alineat nou: „Datele colectate prin sistemele de transport inteligente vor fi publicate în format deschis, interoperabil și reutilizabil, în conformitate cu legislația privind datele deschise.”	Nu se acceptă Condițiile asupra sistemelor de transport inteligente urmează a fi inserate în legislația care reglementează domeniul respectiv. Actualmente, MIDR elaborează proiectul de lege privind sistemele de transport inteligent.
43.	Articolul 16 – Parcarea publică cu plată Problema identificată: Nu este prevăzută integrarea politicilor de parcare în planurile de mobilitate. Propunere de completare:	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 7 alin. (7), „(7) PMUD cuprinde patru secțiuni: a) <i>partea descriptivă</i> – cuprinde analiza situației; b) <i>componenta strategică</i> – stabilește viziunea și obiectivele pe termen lung; c) <i>planul de acțiune</i> – detaliază măsurile

		„Politicele privind parcare publică cu plată vor fi elaborate în conformitate cu prevederile planului de mobilitate urbană durabilă.” Se recomandă corelarea politicilor de parcare cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, prin introducerea zonării, a tarifării diferențiate, a sistemelor digitale de gestionare și a parcarilor de tip „park & ride”	concrete, calendarul și resursele necesare pentru atingerea obiectivelor setate în componenta strategică; d) parcări–fundamentează proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare, staționare și control acces la nivel local”. Astfel, PMUD urmează să conțină și aspecte referitoare la fundamentarea dezvoltării infrastructurii pentru parcare. Consecvent, în temeiul art. 16 alin. (1) și art. 17 alin. (1), APL urmează să aprobe Regulamentul de utilizare a serviciului public de parcare cu plată, precum și tarifele aferente serviciului respectiv. Introducerea unor reglementări suplimentare va afecta autonomia APL.
Avizare I			
Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 127 din 17 aprilie 2026)	44.	În Articolul 3 (Noțiuni principale În înțelesul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică: vehicul abandonat– vehiculul de orice categorie, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există o prezumție rezonabilă de renunțare la posesie din partea acestuia): textul „6 luni” considerăm că necesită a fi substituit cu textul cu următorul cuprins: „30 de zile, dacă alte termene nu sunt stabilite în regulamentele privind evacuarea vehiculelor fără stăpân sau abandonate de pe domeniul public sau privat pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, aprobate de către autoritățile administrației publice locale”. Termenul de 6 luni este unul nejustificat de mare, în condițiile în care, multiple vehicule staționează de ani de zile pe străzi și în cartiere, prin aceasta aducând inconveniențe participanților la trafic și altor persoane, totodată, titularii acestora neachitând plățile pentru utilizarea spațiilor publice. Această situație necesită a fi soluționată operativ de către autoritățile administrației publice locale. Impunerea unui asemenea mare termen (de 6 luni), mai constituie și o incursiune nejustificată în autonomia locală.	Nu se acceptă Având în vedere că declararea unui vehicul drept abandonat interferează cu regimul proprietății private, instituirea unui termen redus poate crea un regim juridic susceptibil să afecteze dreptul de proprietate asupra unui bun mobil care, din motive obiective, a fost imobilizat pentru o perioadă mai îndelungată. Ținând cont de practica statelor europene, unde termenul pentru constatarea abandonului variază, de regulă, între 3 și 6 luni, s-a optat pentru stabilirea unui termen de 6 luni, în favoarea protecției dreptului de proprietate, garantat constituțional.

45.	Referitor la Articolul 6 (Competența autorităților administrației publice locale (1)) De competența autorităților administrației publice locale este: e) coordonează amenajarea autogărilor): norma (lit. e) nu satisface criteriile de claritate și previzibilitate. Nu se poate determina care autoritate publică (deliberativă sau executivă) este necesar să se pronunțe pentru amenajarea autogărilor, ce fel de acte administrative este necesar a fi emise (de exemplu, dispoziția primarului sau decizia Consiliului local sau acte permissive în construcție emise de primar (certificat de urbanism, autorizație de construcție), sau altceva, cum ar fi semnarea unor documentații tehnice privind „amenajarea autogărilor”). Se propune revizuirea normei pentru a se preciza detaliile necesare.	Se acceptă Litera e) de la art. 6 alin. (1) a fost reformulată după cum urmează: „e) asigură reglementarea amplasării autogărilor în cadrul componentei de reglementare a planului urbanistic general.”. În consecință, aprobarea reglementărilor urmează a fi efectuată de către organul împuternicit să aprobe documentația de urbanism.
46.	În Articolul 7 (Planul de mobilitate urbană durabilă: 3.1. (4) PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale și a altor localități cu condiția respectării prezentei legi): textul „de autoritățile administrației publice locale și a altor localități” se propune a se substitui cu textul cu următorul cuprins: „și de către autoritățile administrației publice locale din alte unități administrativ-teritoriale decât cele prevăzute la alin. (3),”. Considerăm că actuala redacție a alin. (4) al art. 7 nu este una reușită (gramatical și terminologic).	Se acceptă de principiu În vederea asigurării unei formulări mai clare, alin. (4) va avea următorul cuprins: „(4) PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale și a altor orașe și municipii cu condiția respectării prezentei legi.”
47.	3.2. (9) În cazul actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor prezentei legi. În situația actualizării planului de acțiune autoritățile locale notifică punctului național de contact pentru PMUD în termen de 30 de zile de la aprobare): considerăm că procedura de avizare necesită a se substitui integral cu procedura de notificare (după care, în termenul stabilit, de exemplu, de 30 de zile de la recepționare, să fie posibilă emiterea unor obiecții și propuneri din partea autorității care a recepționat notificarea, iar în cazul lipsei	Nu se acceptă Avizarea PUG de către Autoritatea administrației publice centrale de specialitate în domeniul drumurilor și transporturilor este stabilită și în NCM B.01.02:2016 „Sistematizarea teritoriului și localităților Instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului”. Întrucât planurile de mobilitate urbană durabilă fac parte din planul urbanistic general, acestea sunt supuse avizării. În vederea unei examinări complexe și multidisciplinare, procedura de avizare se

	acestora fiind considerată de drept avizare favorabilă, fără propuneri). Exemplul avizării actuale a documentației de amenajare a teritoriului și de urbanism conform Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 este unul foarte exemplificativ, în sensul că autoritățile publice locale avizează cu anii proiectele prezentate entităților spre avizare, după care, se reiau avizările în mod repetat pentru a fi examinate recomandările introduse, ceea ce reprezintă un consum sporit de resurse publice și o finalitate care nu se realizează (atinge) în termenul util și necesar	realizează cu consultarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.
48.	4. În Articolul 8 (Obiective și direcții de acțiune în elaborarea PMUD (2)) Planificarea și proiectarea pentru mobilitate urbană durabilă este realizată cu respectarea următorilor principii: n) scăderea ratei numărului de autovehicule raportat la numărul populației): cuvântul „numărului” se propune a se substitui cu cuvântul „utilizării”. Doar scopul normei este de a scădea numărul utilizării autovehiculelor (pentru stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta), dar nu de a lipsi populația de autovehicule (i.e. a diminua numărul actual de autovehicule ale populației).	Se acceptă Litera n) de la art. 8 alin. (2) (lit. m) în redacția actuală) a fost reformulată după cum urmează: „m) scăderea ratei utilizării vehiculelor raportat la numărul populației;”.
49.	5. În Articolul 9 (Dezvoltarea orientată spre transport public: 5.1. (1) Autoritățile publice locale, în activitatea lor de planificare și dezvoltare a localității, cât și în documentația de amenajare a teritoriului și de urbanism vor urmări dezvoltarea orientată spre transport public): considerăm necesară uniformizarea în tot textul proiectului a terminologiei „documentația de amenajare a teritoriului și de urbanism” care este terminologia legală, prevăzută de Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 (în text terminologia se utilizează diferit, de ex. art. 11 alin. (10).	Se acceptă Terminologia a fost uniformizată în tot textul proiectului, fiind utilizată noțiunea „documentația de urbanism”, în conformitate cu Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 (art. 7 alin. (5), art. 9 alin. (1) și art. 10 alin. (2)). Totodată, trimiterea la documentația de urbanism de la art. 11 alin. (10) (în redacția inițială) a fost exclusă, ZNSE urmând a fi evidențiate în planurile de mobilitate urbană durabilă (art. 11 alin. (8)).
50.	5.2. (3) DOT are la bază următoarele principii: f) stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe sau tarife de parcare și reducerea volumului de parcuri pentru autovehicule): considerăm	Se acceptă de principiu Textul „reducerea volumului de parcuri pentru vehicule” a fost substituit cu textul „limitarea creșterii necontrolate a numărului de parcaje”.

		necesară excluderea textului „și reducerea volumului de parcuri pentru autovehicule”. Instrumentul de stimulare necesită a fi taxele și tarifele de parcare, dar nu infrastructura propriu-zisă, care ține de calitatea serviciilor prestate consumatorilor.	Utilizarea taxei de parcare ca unic instrument de stimulare a transportului public poate determina creșterea excesivă a nivelului acesteia, cu efecte inechitabile asupra diferitor categorii sociale de participanți la trafic.
51.	6. În Articolul 10 (Accesibilitatea, prioritizarea și calitatea transportului public: 6.1. (2) În cadrul acțiunii de parcelare pentru noile extinderi urbane, prin intermediul documentației de urbanism elaborate în condițiile legii, se vor identifica și asigura rute pentru transportul public și acces direct și facil pentru pietoni și bicicliști la serviciile de transport public): cuvântul „parcelare” se propune a se substitui cu cuvintele „sistematizare și parcelare”. Parcelarea este doar o operațiune tehnico-juridică bazată pe sistematizarea (planificarea) urbană prin documentația de amenajare a teritoriului și de urbanism aprobată.	Se acceptă de principiu Noțiunea de „parcelare” a fost substituită cu sintagma „organizare a terenurilor”.	
52.	6.2. (5) La planificarea și proiectarea rutelor de transport public în orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, autoritățile administrației publice locale stabilesc următoarele obiective specifice privind accesibilitatea transportului public: c) stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta): cuvântul „minimă” este necesar a se substitui cu cuvântul „recomandată”. În caz contrar, norma exercită o incursiune în autonomia locală și dreptul autorităților publice locale de a furniza servicii cât mai calitative consumatorilor (serviciilor de transport, în speță).	Nu se acceptă Indicatorii specificați la alin. (5) sunt obiective specifice pentru documentele de politici publice ale autorităților administrației publice locale și nu reprezintă condiții tehnice aplicate nemijlocit asupra amplasării stațiilor de așteptare a transportului public.	
53. 7	7. În Articolul 11 (Instituirea zonelor urbane cu nivel scăzut de emisie: (7) Controlul achitării taxei de acces se poate face mecanisme care să asigure accesul în mod controlat în interiorul ZNSE sau supraveghere cu mijloace tehnice certificate/omologate): cuvântul „mecanisme” necesită a se substitui cu cuvintele „prin mecanisme”.	Se acceptă Alineatul (7) al art. 11 a fost reformulat după cum urmează: „(7) Controlul achitării taxei de acces și al respectării standardelor de emisii în ZNSE se realizează prin supraveghere cu mijloace tehnice certificate.”. În consecință, omisiunea semnalată a fost înlăturată.	

54.	8. Articolul 16 (Tarife, plată și regimul veniturilor (3) Veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare cu plată constituie venituri ale bugetului local și se utilizează, pentru: a) întreținerea, modernizarea și extinderea parcarilor; b) dezvoltarea infrastructurii rutiere locale; c) implementarea măsurilor de siguranță rutieră și mobilitate urbană durabilă. d) subvenționarea transportului public): după cuvintele „se utilizează” necesită a se completa cu cuvintele „în mod prioritar.”. Având în vedere că veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare cu plată constituie venituri proprii ale bugetelor locale–impunerea obligatorie a autorităților publice locale să le utilizeze în exclusivitate pentru suportarea anumitor cheltuieli constituie o limitare a autonomiei financiare și decizionale a acestora, ceea ce contravine principiilor de bază statuate de art. 109 din Constituția Republicii Moldova.	Se acceptă Art. 16 alin. (3) a fost reformulat după cum urmează: „(3) Veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare publică cu plată se utilizează cu prioritate pentru: a) întreținerea, modernizarea și extinderea parcarilor; b) dezvoltarea infrastructurii rutiere locale; c) implementarea măsurilor de siguranță rutieră și mobilitate urbană durabilă; d) subvenționarea transportului public.”. Totodată, a fost exclusă mențiunea potrivit căreia veniturile respective constituie venituri ale bugetului local, în vederea corelării cu modalitățile de prestare a serviciului prevăzute la art. 15 alin. (3).
55.	9. În Articolul 20 (Regimul juridic ulterior al vehiculului ridicat (1) Dacă, în termen de 30 de zile de la data ridicării, proprietarul sau deținătorul legal nu solicită restituirea vehiculului și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice locale solicită în instanța de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat și trece în gestiunea autorităților administrației publice locale): textul „constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat și trece în gestiunea autorităților administrației publice locale” necesită a se substitui cu textul cu următorul cuprins: „declararea fără stăpân a vehiculului și a faptului ce are valoare juridică, anume a dreptului de proprietate a unității administrativ-teritoriale pe al cărui teritoriu administrativ este staționat”. Menționăm în acest sens prevederile pertinente ale Codului de procedură civilă al Republicii Moldova nr. 225/2003: „Articolul 279. Cauzele examinate în procedură specială	Se acceptă de principiu Redacția art. 20 alin. (1) a fost reformulată prin prisma tuturor avizelor recepționate.

	(1) Instanța judecătorească examinează în procedură specială cauze cu privire la: a) constatarea faptelor care au valoare juridică; Articolul 461 (2) Instanțele judecătorești ale Republicii Moldova examinează cauzele în procedură specială dacă: e) s-a depus o cerere cu privire la declararea fără stăpîn a unui bun mobil care se află pe teritoriul Republicii Moldova sau o cerere cu privire la declararea dreptului de proprietate municipală asupra unui bun imobil fără stăpîn amplasat pe teritoriul Republicii Moldova; (2) În temeiul hotărârii instanței de judecată, administrației publice locale pot iniția procedura comercializarea a vehiculului prin licitația sau transmiterea cu titlu gratuit în condițiile legii”. Totodată, legislația prevede că proprietar al bunurilor este unitatea administrativ teritorială, dar nu autoritățile administrativ-teritoriale, totodată, textul proiectului utilizează inadecvat termenul de „gestiune”, în loc de proprietate.	
56.	10. În Articolul 21 (Drepturile și garanțiile proprietarului: 10.1. (1) Proprietarul sau deținătorul legal al vehiculului are dreptul să solicite restituirea vehiculului ridicat, în orice moment până la pronunțarea deciziei instanței de judecată, cu condiția achitării cheltuielilor de ridicare și depozitare): cuvintele „pronunțarea deciziei” necesită a se substitui cu textul cu următorul cuprins: „rămânerea definitivă și irevocabilă a hotărârii sau deciziei”. Pronunțarea deciziei, presupune exercitarea obligatorie a unei căi de atac împotriva unei hotărâri a instanței de fond (în speță, contestarea nefiind una obligatorie pentru persoana interesată), totodată, aceasta (decizia instanței de judecată) încă nu este irevocabilă dacă este atacată cu recurs.	Se acceptă Art. 21 alin. (1) a fost reformulat după cum urmează: „(1) Proprietarul vehiculului sau reprezentantul său legal are dreptul să solicite restituirea vehiculului ridicat în orice moment până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești, cu condiția achitării integrale a cheltuielilor de ridicare, transport, depozitare și eliberare, stabilite conform regulamentului local.”. Suplimentar, art. 21 a fost completat cu alin. (3) și (4), care garantează dreptul fostului proprietar de a solicita restituirea vehiculului nevalorificat, precum și a excedentului rezultat din vânzarea acestuia.

	57.	10.2. (3) Autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure accesul proprietarului la informațiile privind locul de depozitare și starea vehiculului): este necesară specificarea termenului până când autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure accesul proprietarului la informațiile privind locul de depozitare și starea vehiculului (prima facie, până la „rămânerea definitivă și irevocabilă a hotărârii sau deciziei”, i.e. „până la realizarea condiției prevăzute la alin. (1) din art. 10”).	Se acceptă Art. 21 alin. (3) (alin. (2) în redacția actuală) a fost reformulat, fiind stabilit expres termenul până la care autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure accesul la informații: „(2) Autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure proprietarului sau reprezentantului său legal accesul la informațiile privind locul de depozitare, starea vehiculului și documentele procedurii, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești.”.
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru a Republicii Moldova (Nr.36/01-06/562 din 23.04.2026)	58.	Constatăm că, în art. 2 alin. (2) lit. a) și lit. g), precum și în art. 8 alin. (1) lit. d) și alin. (2) lit. a) din proiectul de lege remis spre avizare, este utilizat termenul „cetățeni” pentru a desemna beneficiarii sistemului de mobilitate urbană durabilă. În acest context, se reține că, utilizarea termenului „cetățeni”, are un caracter restrictiv, întrucât poate fi interpretată ca excluzând alte categorii de persoane, cum ar fi cetățenii străini și apatrizii care, în mod evident, beneficiază deopotrivă de infrastructura și serviciile de mobilitate urbană. În vederea asigurării respectării principiului egalității și a accesului nediscriminatoriu la serviciile publice, recomandăm reformularea prevederilor menționate, prin substituirea termenului „cetățeni” cu termenul „persoane” sau „populație”, utilizat la forma gramaticală corespunzătoare contextului normativ.	Se acceptă Termenul „cetățeni” a fost exclus din tot textul proiectului. La art. 2 alin. (2) lit. a) și art. 8 alin. (2) lit. a) acesta a fost substituit cu termenul „populației”, iar la art. 2 alin. (2) lit. g) – cu termenul „utilizatorilor”. Litera e) de la art. 8 alin. (1) (în redacția inițială), care conținea, de asemenea, termenul respectiv, a fost exclusă în urma comasării direcțiilor de acțiune.
	59.	În ceea ce privește dispoziția art. 5 alin. (2) lit. c) din proiect care prevede atribuția Punctului național de contact pentru PMUD de a elabora registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă, cu introducerea acestora în Sistemul informational geografic de stat „Geoportalul tematic pentru datele spațiale ale Agenției Geodezie, Cartografie și Cadastru” recomandăm revizuirea acestei prevederi, în contextul în care nu sunt clar definite tipurile de date, structura, formatul și responsabilitățile privind furnizarea acestora. Astfel, propunem reformularea prevederii din art. 5 alin. (2) lit. c) după cum urmează: „c) asigură monitorizarea domeniului	Se acceptă Art. 5 alin. (2) lit. c) a fost reformulată în redacția propusă: „c) asigură monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă, iar datele aferente acestuia sunt integrate în sistemele informaționale geografice de stat, deținute și administrate de Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru, conform cadrului normativ privind infrastructura națională de date spațiale;”.

		mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă, iar datele aferente acestuia sunt integrate în sistemele informaționale geografice de stat, deținute și administrate de Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru, conform cadrului normativ privind infrastructura națională de date spațiale”.	
--	--	--	--

60.	Examinând prevederile art. 20 alin. (1)–(2) din proiectul de lege observăm existența unor deficiențe juridice semnificative, de natură să afecteze claritatea normei, securitatea raporturilor juridice și conformitatea acesteia cu principiile constituționale privind protecția dreptului de proprietate. În forma propusă, norma instituie posibilitatea ca, în termen de 30 de zile de la ridicarea vehiculului, în lipsa solicitării de restituire și a achitării cheltuielilor aferente, autoritatea administrației publice locale să sesizeze instanța de judecată pentru constatarea faptului că vehiculul este „fără stăpân sau abandonat”, urmând ca acesta să „treacă în gestiunea” autorității și ulterior să fie valorificat. Notăm că, în primul rând, noțiunile de „vehicul fără stăpân” și „vehicul abandonat”, corespund unor situații juridice diferite. În timp ce bunul fără stăpân presupune inexistența sau neidentificarea proprietarului, abandonul implică o manifestare de voință a proprietarului de a renunța la dreptul său, în condițiile legislației civile. Mecanismul propus echivalează, în esență, cu o formă de transfer al bunului către autoritatea publică în lipsa unei manifestări exprese de voință din partea proprietarului. Simpla nepreluare a vehiculului în termen de 30 de zile și neachitarea cheltuielilor nu pot fi asimilate, în mod automat, unei renunțări la dreptul de proprietate. În aceste condiții, norma riscă să constituie o ingerință disproporționată în dreptul de proprietate, contrară principiilor constituționale și standardelor de protecție a acestuia. De asemenea, termenul de 30 de zile stabilit pentru intervenția autorității este unul redus și nu este însoțit de garanții procedurale suficiente, precum notificarea efectivă a proprietarului, publicarea unei înștiințări ori acordarea unui termen rezonabil pentru conformare. În lipsa acestor garanții, există riscul ca proprietarul să fie lipsit de bun fără a avea o posibilitate reală de a interveni. Sintagma „trece în gestiunea autorităților administrației publice locale” este improprie din punct de vedere juridic,	Se acceptă de principiu Articolul 20 a fost reformulat în conformitate cu recomandările tuturor autorităților.
-----	--	---

	întrucât nu clarifică dacă are loc un transfer al dreptului de proprietate sau doar o preluare în administrare. Or, posibilitatea ulterioară de valorificare a bunului implică în mod necesar existența unui drept de proprietate asupra acestuia. Având în vedere cele expuse, se impune revizuirea substanțială a prevederilor analizate, prin delimitarea expresă între regimul bunurilor fără stăpân și cel al bunurilor abandonate, instituirea unor garanții procedurale adecvate pentru protecția dreptului de proprietate, clarificarea efectelor juridice ale hotărârii judecătorești, corectarea terminologiei utilizate. În acest sens, se propune următoarea redacție a primelor trei alineate din art. 20 al proiectului: „Articolul 20. Regimul juridic ulterior al vehiculului ridicat (1) Dacă, în termen de 60 de zile de la data ridicării vehiculului, proprietarul sau deținătorul, legal notificat, nu solicită restituirea acestuia și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice locale poate sesiza instanța de judecată pentru: a) constatarea caracterului de bun fără stăpân, în cazul în care proprietarul nu a putut fi identificat; sau b) constatarea abandonului bunului, în condițiile legislației civile, în cazul în care proprietarul este cunoscut. (2) În temeiul unei hotărâri judecătorești definitive prin care se constată caracterul de bun fără stăpân sau abandonat, vehiculul trece în proprietatea unității administrativ-teritoriale, iar autoritatea administrației publice locale poate dispune valorificarea acestuia prin licitație publică sau transmiterea cu titlu gratuit în condițiile legii. (3) Sesizarea instanței de judecată este precedată de notificarea proprietarului sau deținătorului legal și de publicarea informației privind vehiculul pe site-ul web oficial al autorității administrației publice locale.” În redacția din proiect, prevederile art. 20 alin. (1)–(2) sunt insuficient fundamentate juridic, prezentând riscuri de interpretare neuniformă și de afectare a dreptului de	
--	--	--

		proprietate. Revizuirea acestora este necesară pentru asigurarea conformității cu principiile statului de drept și pentru garantarea aplicabilității efective a normei.	
--	--	--	--

	61. Potrivit art. 21 alin. (2) din proiect, măsurile dispuse în temeiul prezentei legi pot fi contestate în condițiile legislației privind contenciosul administrativ. În legătură cu acest aspect notăm că, examinând prevederile proiectului de lege referitoare la sesizarea instanței de judecată pentru constatarea caracterului de bun fără stăpân sau abandonat, coroborate cu dispozițiile potrivit cărora măsurile dispuse pot fi contestate în condițiile legislației privind contenciosul administrativ, se constată necesitatea clarificării regimului juridic al procedurii judiciare aplicabile. Cererea de chemare în judecată formulată de autoritatea administrației publice locale, având ca obiect constatarea caracterului de bun fără stăpân sau, după caz, constatarea abandonului bunului, nu reprezintă un litigiu de contencios administrativ, întrucât nu vizează anularea sau verificarea legalității unui act administrativ și nici soluționarea unui conflict juridic între părți. Aceasta constituie, prin natura sa, o cerere de constatare a unei situații juridice, respectiv a unui fapt cu valoare juridică, de care legea leagă nașterea unor efecte juridice ulterioare. În conformitate cu prevederile art. 279 alin. (1) lit. a) din Codul de procedură civilă, instanțele judecătorești examinează în procedură specială cauzele privind constatarea faptelor care au valoare juridică. Or, stabilirea caracterului de bun fără stăpân sau a abandonului unui bun se circumscrie acestei categorii de cauze, fiind o procedură necontencioasă, guvernată de normele procesual civile, și nu de cele ale contenciosului administrativ. Prin urmare, sesizarea instanței de către autoritatea administrației publice locale pentru constatarea caracterului juridic al bunului urmează a fi examinată în procedură specială, în conformitate cu dispozițiile Codului de procedură civilă, dar nu în baza normelor Codului administrativ. În același timp, prevederea potrivit căreia măsurile dispuse în temeiul legii pot fi contestate în condițiile legislației privind contenciosul administrativ este justificată doar în ceea ce privește actele administrative emise de autoritatea publică	Se acceptă de principiu Articolul 21 a fost reformulat în conformitate cu recomandările tuturor autorităților.
--	--	---

	locală, cum ar fi măsura ridicării vehiculului, refuzul restituirii sau alte acte individuale cu caracter administrativ. Acestea, prin natura lor, sunt supuse controlului de legalitate în cadrul contenciosului administrativ. În lipsa unei delimitări exprese între aceste două mecanisme, există riscul confuziei între procedura special civilă și contenciosul administrativ, ceea ce poate genera dificultăți în aplicare, inclusiv calificarea eronată a cererilor de către instanțele judecătorești sau respingerea acestora ca inadmisibile. În acest context, se impune completarea proiectului de lege cu o normă expresă care să stabilească faptul că cererile privind constatarea caracterului de bun fără stăpân sau abandonat se examinează în procedură specială, în conformitate cu legislația procesual civilă, menținându-se totodată prevederea privind posibilitatea contestării actelor administrative în condițiile legislației contenciosului administrativ. O asemenea intervenție legislativă este necesară pentru asigurarea clarității normei, a securității juridice și a aplicării uniforme a cadrului normativ.	
--	---	--

Cancelaria de Stat (Nr. 29-69-4833 din 27 aprilie 2026)	62.	La Nota de fundamentare considerăm oportun estimarea costurilor de implementare pentru APL-uri, precum și identificarea surselor de finanțare (buget de stat, fonduri externe, etc. pentru noile obligații, în special pentru implementarea sistemelor inteligente până în 2030 (art. 13). Aceasta ar trebui să estimeze costurile de implementare pentru fiecare obligație impusă APL-urilor și să propună surse de finanțare concrete.	Se acceptă Caracterul obligatoriu al articolului 13 a fost revizuit. Totodată, estimarea costurilor de implementare a sistemelor de transport inteligente nu este posibilă la etapa actuală, având în vedere lipsa cadrului normativ care reglementează domeniul respectiv.
	63.	La art.6, lit. e), considerăm necesar menționarea expresă a autorității responsabile (deliberativă sau executivă) pentru amenajarea autogărilor și tipul de act administrativ necesar, în scopul evitării blocajelor în aplicare.	Se acceptă Litera e) de la art. 6 alin. (1) a fost reformulată după cum urmează: „e) asigură reglementarea amplasării autogărilor în cadrul componentei de reglementare a planului urbanistic general.”. În consecință, aprobarea reglementărilor urmează a fi efectuată de către organul împuternicit să aprobe documentația de urbanism.
	64.	La art. 7, alin. (4), propunem redactarea sintagmei: „și de către autoritățile administrației publice locale din alte unități administrativ-teritoriale decât cele prevăzute la alin. (3)”, în scopul unificării terminologice.	Se acceptă de principiu În vederea asigurării unei formulări mai clare, alin. (4) va avea următorul cuprins: „(4) PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale și a altor orașe și municipii cu condiția respectării prezentei legi.”
	65.	La art. 8, alin. (2) lit. n), propunem substituirea cuvântului „numărului” cu cuvântul „utilizării” autovehiculelor, scopul legii vizând descurajarea utilizării excesive, nu limitarea dreptului de proprietate.	Se acceptă Litera n) de la art. 8 alin. (2) (lit. m) în redacția actuală) a fost reformulată după cum urmează: „m) scăderea ratei utilizării vehiculelor raportat la numărul populației;”.
	66.	La art. 9, la alin. (3) lit. f), propunem excluderea sintagmei „reducerii volumului de parcuri ” ca instrument de stimulare, lăsând acest rol în sarcina tarifelor. De asemenea, propunem reformularea/excluderea lit. (h) și (i), pentru asigurarea unei succesiuni logice și eliminarea oricărui ambiguități.	Se acceptă de principiu Textul „reducerea volumului de parcuri pentru vehicule” a fost substituit cu textul „limitarea creșterii necontrolate a numărului de parcaje”. Utilizarea taxei de parcare ca unic instrument de stimulare a transportului public poate determina creșterea excesivă a nivelului acesteia, cu efecte inechitabile asupra diferitor categorii sociale de participanți la trafic.
	67.	La art. 10, alin. (2), propunem substituirea cuvântului „parcelării” cu sintagma „sistemizare și parcelare”.	Se acceptă de principiu Noțiunea de „parcelare” a fost substituită cu sintagma „organizare a terenurilor”.

68.	La alin. (5), lit. c), considerăm oportun substituirea cuvântului „minimă” cu cuvântul „recomandată”, pentru a permite APL adaptarea la specificul geografic local.	Nu se acceptă Indicatorii specificați la alin. (5) sunt obiective specifice pentru documentele de politici publice ale autorităților administrației publice locale și nu reprezintă condiții tehnice aplicate nemijlocit asupra amplasării stațiilor de așteptare a transportului public.
69.	La art. 16 alin. (3), considerăm oportun, după cuvântul „utilizează” să se completeze cu sintagma „în mod prioritar” (nu exclusiv), respectând astfel autonomia bugetară locală. Restrângerea utilizării veniturilor pentru anumite destinații contravine art. 109 din Constituția Republicii Moldova și Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală. Deși proiectul respectă principiul descentralizării, anumite prevederi pot afecta autonomia financiară a autorității publice locale. În special, obligația de a implementa sisteme inteligente până în 2030 (art. 13, alin. 1) și destinația specifică a veniturilor din parcuri (art. 16 alin. 3) necesită o corelare precaută cu resursele financiare disponibile ale APL, pentru a nu încălca principiul autonomiei locale prevăzut de cadrul legal în vigoare.	Se acceptă Art. 16 alin. (3) a fost reformulat, veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare publică cu plată urmând a fi utilizate „cu prioritate” pentru destinațiile enumerate la lit. a)–d), fiind exclusă, astfel, restrângerea autonomiei financiare a autorităților administrației publice locale. Totodată, caracterul obligatoriu al implementării sistemelor de transport inteligente până în anul 2030 a fost exclus, art. 13 alin. (1) prevăzând implementarea acestora în funcție de prioritățile fixate la nivel local.
70.	La art. 20 și 21, propunem ajustarea terminologiei în concordanță cu Codul de procedură civilă, utilizând procedura de „declarare fără stăpân” prin hotărâre judecătorească. Specificăm, că restituirea sau valorificarea vehiculului se raportează la momentul „rămânării definitive și irevocabile” a hotărârii, pentru protejarea drepturilor proprietarilor și oferirea siguranței juridice APL: -art. 20 alin. (1), reformularea textului privind constatarea că vehiculul este fără stăpân, în concordanță cu prevederile Codului de procedură civilă referitoare la procedura specială și normele privind dreptul de proprietate al unităților administrativ-teritoriale; -art. 21 alin. (1), substituirea sintagmei „pronunțarea deciziei” cu „rămânerea definitivă și irevocabilă a hotărârii”, precum și indicarea expresă a termenului de asigurare a accesului la informațiile privind vehiculul prevăzută la (alin. (3).	Se acceptă Articolele 20 și 21 au fost reformulate. Potrivit art. 20 alin. (2) și (4), autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat, iar în temeiul hotărârii definitive a instanței vehiculul trece în proprietatea autorității administrației publice locale, noțiunea de „gestiune” fiind exclusă. La art. 21 alin. (1), sintagma „pronunțarea deciziei instanței de judecată” a fost substituită cu sintagma „rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești”, iar la alin. (2) a fost indicat expres termenul de asigurare a accesului la informațiile privind vehiculul – până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești.

	71.	În vederea excluderii riscurilor de acțiuni coruptibile, a evitării disputelor la nivel local, precum și a asigurării unei abordări unitare în cadrul tuturor autorităților publice locale, considerăm oportun elaborarea de către Guvern a unui regulament cadru pentru evacuarea vehiculelor fără stăpân sau abandonate de pe domeniul public sau privat.	Nu se acceptă Se consideră nejustificată limitarea autonomiei locale prin impunerea reglementărilor excesive concentrate în actele normative ale Guvernului. Autoritățile administrației publice locale sunt responsabile de prevenirea corupției și a acțiunilor coruptibile, în aceeași măsură ca și autoritățile administrației publice centrale.
Ministerul Muncii și Protecției Sociale (04.05.2026 nr. 11/2406)	72.	În contextul facilitării accesibilității măsurilor stabilite și a impactului acestor măsuri pentru toate persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, în condiții de egalitate cu ceilalți, la infrastructură, mediul fizic, transport, informație și mijloace de comunicare, la art. 8 alin. 1 lit. f), alin. (2) lit. f), art. 9 alin. (3) lit. a-d) din proiect, urmează a fi completat cu textul „inclusiv persoane cu dizabilități”.	Se acceptă Prevederile vizate au fost completate cu referința expresă la persoanele cu dizabilități, după cum urmează: art. 8 alin. (1) lit. e) (lit. f) în redacția inițială) – „asigurarea accesibilității infrastructurii pietonale și de transport public, în special pentru persoanele cu venituri reduse, cu nevoi speciale și cele cu dizabilități;”; art. 8 alin. (2) lit. f) – „accesibilizarea spațiului public, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;”; art. 9 alin. (3) lit. a) – „asigurarea mobilității de bază pentru toți locuitorii prin asigurarea de trasee accesibilizate, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități;”.
Grupul de Lucru al Comisiei de Stat pentru Reglementarea Activității de Întreprinzător (Nr. 38-78-5117 din 6 mai 2026)	73.	La art.11 se prevede că autoritățile administrației publice locale pot institui zone cu nivel scăzut de emisie și condiționa accesul în zone cu nivel scăzut de emisie (ZNSE) prin achitarea taxei de acces și/sau alte reguli de acces. Astfel de „taxe” sunt echivalente cu taxele locale prevăzute de Codul fiscal, corespunzător regimul juridic și principalele criterii și plafoane de stabilire a taxei în cauză necesită să fie prevăzute de Cod sau, cel puțin de proiectul propus de lege. Impunerea unei astfel de taxe este o obligația cu caracter primar care nu poate fi reglementată plenar la nivel de act al APL și necesită ca legea să prevadă cu suficiente detalii regimul juridic a acestei taxe, așa încât APL prin regulament doar să o pună în aplicare. În același articol se prevede că controlul achitării taxei de acces se poate face mecanisme care să asigure accesul în mod controlat în interiorul ZNSE sau supraveghere cu mijloace tehnice certificate/omologate.	Se acceptă Potrivit prevederilor compartimentului nr. 8 din nota de fundamentare, ulterior aprobării proiectului de Lege, urmează a fi operate modificări în Codul Fiscal nr. 1163/1997 (după caz, Lege specială referitoare la taxele rutiere), în vederea introducerii unei taxe de acces în ZNSE; Totodată, prevederile art. 11 și 12 au fost ajustate în vederea aducerii unei clarități cu privire la modul de instituire a ZNSE și aplicare a taxelor de acces în zonele respective.

74.	Limbajul propus este unul incert și nu este clar la ce „certificare” sau „omologare” se referă concret. Dacă este vorba despre evaluarea/certificarea conformității, atunci aceasta trebuie reglementat într-o Reglementare tehnică corespunzătoare. În privința la mijloace de aceste gen în cadrul național de principiu nu se aplică procedura de „omologare”. Este necesar de a prevedea concret la ce fel de „certificare” se referă și cine trebuie să efectueze această certificare, cu trimitere la actul normativ care o reglementează. În caz contrar să fie exclusă această prevedere din proiect.	Se acceptă Modificările care se impun au fost operate, și anume a fost exclus cuvântul „omologate”.
75.	În art.12 se prevede cine are sau nu are acces în ZNSE și cine poate fi scutit de taxa de acces. Astfel nu este clar de ce din rândul persoanelor scutite nu se includ riveranii (persoanele care își au sediul sau domiciliul în acea zonă), în special în rândul celor scutiți nu e suficient să fie inclus transportul public dar trebuie incluse și vehiculele care aparțin lucrătorilor sau deservește întreprinderile care funcționează în aceste zone. Aceasta fiind necesar nu doar pentru a evita concurența neloială în raport cu întreprinderi echivalente din afara zonei dar și a evita taxarea disproporționată și nejustificată a agenților economici.	Se acceptă Excepțiile de la restricțiile aplicabile ZNSE au fost revizuite.
76.	Cu toate că plata pentru parcare/parcaj în raport cu APL este deja reglementată de Codul fiscal, sub forma taxei pentru parcare și taxei pentru parcaj, mărimea căreia urmează să fie decisă de consiliul local, fără plafonări sau limitări impuse de lege. Totuși în proiect, pe lângă taxa fiscală care deja trebuie aplicată, se mai prevede și un oarecare „tarif” pentru parcare și, complementar încă un „tarif” suplimentar pentru evacuare și deblocarea vehiculului. Pe lângă aceea că autorii nu argumentează din ce cauză toate cheltuielile nu pot fi înglobate într-o singură taxă fiscală (sau într-un singur tarif, cu abrogarea taxei fiscale), fiind administrată doar o singură plată, ceea ce este mult mai eficient, o varietate mai mare de plăți impuse pentru același serviciu creează inevitabil riscul unor prețuri finale disproporționat sau chiar abuziv de înalte	Nu se acceptă <u>Taxa de parcare</u> se achită de către persoanele juridice sau fizice, înregistrate în calitate de întreprinzător, care prestează servicii de parcare și este irelevantă pentru obiectul de reglementare al proiectului de lege. <u>În cazul taxei de parcaj</u>, având în vedere că obiectul impunerii este parcajul, acesta trebuie să fie identificabil și individualizat, pentru a putea fi atribuit unui anumit autovehicul și, implicit, persoanei obligate la achitarea taxei. <i>Articolul 293. Modul de calculare alin. (1) în cazul persoanelor fizice care practică activitate independentă, calculul taxei de parcaj se efectuează de către organele împuternicite de autoritatea administrației publice locale.</i> În consecință, taxa pentru parcaj poate fi aplicată, în mod justificat, în cazul parcarilor rezidențiale, doar în situația în care locatarilor le

	și cu flexibilitate mică în raport cu diferite categorii de utilizatori.	sunt atribuite locuri de parcare determinate, în schimbul achitării taxei corespunzătoare. În consecință, introducerea taxei de parcare ca modalitate de achitare a serviciului de parcare este indispensabilă proiectului de lege promovat.
77.	La fel, din proiect nu este clar dacă tariful stabilit de APL și cel care poate fi perceput de agentul economic care a fost delegat de APL este unul și același tarif și se va percepe printr-un sistem unic. În aceeași ordine de idei, aceste „tarife” suplimentare pentru evacuare și deblocare pot fi percepute în practică ca și amenzi camuflate sub pretextul de „servicii suplimentare” odată ce proiectul nu stabilește regimul lor juridic, criteriile de stabilire sau cel puțin unele plafonări. Dacă pentru parcare ilegală Codul contravențional prevede clar limita maximă și minimă a amenzii, pentru încălcarea regulilor de parcare la fel în lege trebuie să fie prevăzute criterii și plafoane pentru tarifele pe care le poate aproba APL. Totodată, atenționăm că „evacuarea” este o măsură intrusivă, care atentează asupra regimului de proprietate privată și din aceste considerente nicidecum nu poate fi reglementată printr-un act normativ emis de APL.	Nu se acceptă Evacuarea vehiculelor pentru neachitarea serviciului de parcare sau pentru staționarea neconformă nu poate fi calificată drept sancțiune contravențională. Aceasta constituie o măsură administrativă de asigurare, menită să garanteze accesul echitabil al tuturor participanților la trafic la locurile de parcare și să prevină blocarea acestora pe perioade îndelungate de către vehicule ai căror deținători nu își îndeplinesc obligațiile de plată.
78.	La art.15 se prevede că serviciul public de parcare cu plată poate fi prestat prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat. Pe lângă faptul că nu se prevăd detaliile necesare despre modul și procedura de „delegare”, la fel nu se clarifică în detaliu care vor fi obligațiile acestor agenți economici și care este responsabilitatea lor. O marjă prea mare de discreție poate duce la abuzuri din partea agentului economic care va opera cu parcare/parcajul.	Nu se acceptă Se consideră nejustificată introducerea reglementărilor despre modul și procedura de „delegare” a serviciului, având în vedere existența legislației speciale referitoare la parteneriatul public-privat.

	79. Luând în calcul că parcările pot fi adjudecate de agenți economici și aceștia pot să organizeze aceste parcări și parcaje, proiectul vine să le acorde inclusiv dreptul să aplice „măsuri disciplinare” prin blocarea roților vehiculului și evacuare, fapt care duce la încălcarea mai multor principii: - Lipsesc normele procedurale clare în privința modului de constatare a încălcării regulamentului, împuternicirile și limitele efective pentru persoana care constată încălcarea și aplică măsura restrictivă în cauză. Se prevede că procedurile de evacuare și contestare se stabilesc de APL. În paralel, măsura de ridicare a vehiculului parcat neregulamentar este reglementată de Codul contravențional (și dezvoltată într-o Hotărâre de Guvern), măsura se aplică în contextul procedurii contravenționale de către un agent constator care este reprezentatul unei autorități publice, unde prestatorul privat de servicii (de ridicare a vehiculului și aducerea la parcare specială) este cooptat din inițiativa poliției/agentului constator și nu se acordă discreția ca acesta singur să se autosesizeze și cu atât mai mult singur (fără implicarea poliției) să decidă vinovăția deținătorului de vehicul și să aplice la discreția sa măsura restrictivă; - Nu este nicicum clarificat cum se contestă aplicarea acestor măsuri restrictive, în special în situația în care operatorul de parcare este un agent economic privat. Atenționăm că aplicarea legislației civile și de contencios administrativ ar fi inechitabilă și abuzivă, odată ce toată povara de a demonstra nevinovăția cade pe persoana care contestă și efectiv persoana care a abuzat și a aplicat măsura restrictivă nu va mai fi obligată să probeze și să demonstreze încălcarea faptică și vinovăția persoanei care utilizează vehiculul; - Astfel, însăși acordarea unor astfel de drepturi fără garanții procedurale suficiente și fără un mecanism instituțional și procedural clar, poate duce la îngrădirea dreptului fundamental la proprietate privată (vehiculul) și încălcarea principiilor constituționale care îl garantează.	Se acceptă parțial Prevederile art. 17 referitoare la asigurarea respectării regimului parcării publice cu plată au fost modificate în așa fel ca constatarea încălcărilor și aplicarea măsurilor disciplinare să fie aplicate de către agenții constatori ai APL. Totodată, menționăm că Regulamentul privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a mijloacelor de transport în cadrul procesului contravențional, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 557/2018, este aplicabil doar pentru nerespectarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere.
--	--	---

	80.	La analiza situației existente este necesar de clarificat care sunt cauzele că în prezent nu se pun în aplicare normele existente în privința parcărilor și parcajelor, odată ce există deja suficiente reglementări la nivel de lege care permit autorităților publice locale (APL) să desfășoare activități de amenajare și taxare a parcărilor și parcajelor.	Nu se acceptă Cadrul normativ actual nu oferă APL instrumente punitive care să asigure respectarea regimului parcurii publice cu plată, și anume: aplicarea sancțiunii contravenționale, imobilizarea vehiculului și evacuarea acestuia.
	81.	Evident că impunerea unor taxe sau tarife suplimentare pentru parcuri și parcaje va duce implicit la costuri și pentru agenții economici care sunt nevoiți să utilizeze parcurile și parcajele în desfășurarea activității economice. Lipsesc orice estimarea sau analiza de impact în acest sens. Ori cu siguranță întreprinderile mici și micro vor resimți semnificativ astfel de taxări, care ar putea avea efect considerabil asupra competitivității produselor sau serviciilor prestate de acestea.	Nu se acceptă Recunoscând impactul implementării măsurilor instituite prin proiectul de lege, aceste măsuri sunt vitale pentru asigurarea unei funcționări adecvate a sistemului de transport în orașele mari. Neaplicarea acestor măsuri are, de asemenea, impact economic, social și ecologic asupra populației prin ambuteiajele care se creează.
Ministerul Afacerilor Interne (Nr. 38/1802 din 06 mai 2026)	82.	La art. 2: Este inoportună utilizarea sintagmei „principii”, autorul descrie un set de reguli care vor fi luate în calcul la planificarea și proiectarea mobilității urbane. Principiile însăși sunt idei fundamentale care formulează reguli de bază ce determină structura și aplicarea normelor de comportament în cazul dat al autorităților, instituțiilor, persoanelor fizice sau juridice, ce vor fi obligatorii odată cu intrarea în vigoare.	Se acceptă Denumirea art. 2 a fost modificată în „Pilonii de bază ai mobilității urbane durabile”, iar la alin. (2) sintagma „următoarele principii” a fost substituită cu cuvântul „piloni”. Corespunzător, la art. 8 alin. (2), cuvântul „principii” a fost substituit cu cuvântul „factori”.
	83.	La art. 3: Autorul proiectului reglementează noțiunea „vehicul abandonat” care reprezintă vehiculul de orice categorie, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există o prezumție rezonabilă de renunțare la posesie din partea acestuia. Cu privire la termen, nu este clar care va fi mecanismul de stabilire a minimului de 6 luni în care vehiculul stă pe același loc și ce probe necesită a fi administrate în vederea stabilirii acestui fapt. Totodată, este ambiguă sintagma „prezumție	Se acceptă parțial Alineatul (1) a articolului 20 a fost divizat în două alineate cu următorul cuprins: „(1) Dacă, în termen de 60 de zile de la data ridicării autovehiculului, proprietarului autovehiculului sau a reprezentantului său legal nu solicită restituirea acestuia și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, se prezumă în mod rezonabil renunțarea la posesia autovehiculului. (2) După intervenirea prezumției de renunțare la posesia autovehiculului, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că autovehiculul este fără stăpân sau abandonat, cu transmiterea acestuia în proprietatea autorității

	rezonabilă” or, aceasta nu este definită în cadrul proiectului și nici în cadrul actelor normative ce vizează domeniul respectiv. La fel, fiind un element subiectiv, nu este reglementat cum aceasta se va stabili și circumstanțele ce vor fi luate în considerare pentru a concluziona că proprietarul a renunțat la vehicul. În lipsa unei definiții și a unor criterii clare de stabilire a prezumției rezonabile, prezenta norma nu va putea fi aplicată în practică, fapt ce va favoriza abuzarea de această normă din partea autorității constatatoare, astfel intervenind riscul de a se atenta la dreptul de proprietate a persoanei.	<i>administrației publice locale</i>”. În consecință, ambiguitatea sintagmei „prezumție rezonabilă” a fost exclusă. Autoritatea administrației publice locale urmează să prezinte probe pertinente, concludente și utile, care să demonstreze îndeplinirea tuturor condițiilor necesare pentru declararea vehiculului ca fiind abandonat. Instanța de judecată urmează să aprecieze suficiența și relevanța probelor administrate. Reglementarea detaliată, la nivel de lege, a tipurilor de probe, precum și a modalității de colectare și administrare a acestora, este nejustificată, întrucât limitează autoritatea administrației publice locale în alegerea procedurilor tehnice și a strategiei probatorii prin care aceasta poate demonstra existența faptelor relevante.
84.	La art. 7: alin. (1), includerea mijloacelor de transport aerian și naval nu este relevantă în contextul mobilității urbane, întrucât planul de mobilitate urbană durabilă vizează în principal transportul rutier, feroviar și deplasările pietonale sau alternative specifice mediului urban. Se recomandă eliminarea acestor categorii pentru a asigura coerența și aplicabilitatea prevederii. alin. (1) se propune excluderea, ori reformularea utilizării cuvântului „pietonal”, în sensul în care autorul nu specifică în proiect ce semnifică mijloc de transport pietonal;	Se acceptă parțial Cuvântul „pietonal” a fost exclus. Având în vedere că planul de mobilitate urbană vizează și interconexiunea cu transportul internațional și interraional, este esențial ca asigurarea conexiunii cu porturile și aeroporturile să fie planificată în cadrul documentului respectiv.
85.	alin. (8)–(10), sintagma „actualizarea planului de acțiune” se prezumă că se referă la operarea unor modificări asupra acestuia. În acest context, se recomandă utilizarea terminologiei consacrate de Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, pentru a menține uniformitatea și claritatea cadrului normativ. Respectiv, cuvântul „actualizarea” se va substitui cu cuvântul „modificarea”.	Se acceptă La art. 7 alin. (9)–(11) (alin. (8)–(10) în redacția inițială), cuvintele „actualizat” și „actualizarea” au fost substituite cu cuvintele „modificat” și „modificarea”, în conformitate cu terminologia Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Sintagma „actualizarea planului de acțiune” a fost menținută pentru a delimita modificarea integrală a PMUD de intervențiile operate exclusiv asupra planului de acțiune.

86.	alin. (9) se prevede că planul de mobilitate urbană durabilă va fi avizat conform prevederilor prezentei legi, fără ca aceasta să reglementeze expres procedura de avizare. Prin urmare, se va revizui acest aspect.	Nu se acceptă Avizarea PMUD de către organul central de specialitate a fost inserată drept competență a MIDR la art. 4 alin. (2). Totodată, avizarea PUG de către Autoritatea administrației publice centrale de specialitate în domeniul drumurilor și transporturilor este stabilită și în NCM B.01.02:2016 „Sistematizarea teritoriului și localităților Instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului”. Întrucât planurile de mobilitate urbană durabilă fac parte din planul urbanistic general, acestea sunt supuse avizării. În vederea unei examinări complexe și multidisciplinare, procedura de avizare se realizează cu consultarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.
87.	La art. 8: alin. (1), primul enunț, textul „care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD” creează un risc de aplicare neuniformă și nu instituie o obligație juridică clară. Astfel, se recomandă reformularea textului în sens imperativ, pentru a asigura caracterul obligatoriu și previzibilitatea normei.	Se acceptă Primul enunț al art. 8 alin. (1) a fost reformulat după cum urmează: „(1) La elaborarea PMUD se vor avea în vedere următoarele direcții principale de acțiune:”.
88.	Suplimentar, la alin. (1), se remarcă faptul că prevederile prezintă suprapuneri conceptuale, după cum urmează: lit. b), e) și o) vizează promovarea mobilității active; lit. d) și m) se referă la transportul ecologic, iar lit. i) și j) privesc infrastructura pietonală. Respectiv, se sugerează revizuirea și comasarea prevederilor similare și eliminarea redundanțelor.	Se acceptă parțial La art. 8 alin. (1), lit. e) și i) au fost excluse, iar lit. o) a fost reformulată. Referitor la literele d) și m), precizăm că noțiunile „promovarea mobilității cu emisii zero în transportul rutier” și „promovarea transportului ecologic” vizează categorii distincte de transport. Astfel, prima noțiune se referă la transportul rutier de rută, inclusiv transportul public electric, iar cea de-a doua are în vedere toate tipurile de transport care utilizează combustibili alternativi sau alte soluții cu impact redus asupra mediului.
89.	În ceea ce privește alin. (1) lit. b), nu este clar ce reprezintă „modurile active de transport” întrucât, cadrul normativ ce vizează domeniul respectiv nu operează cu astfel de cuvinte. Prin urmare, în scopul facilitării înțelegerii normei, se consideră oportună definirea acestei sintagme în cadrul proiectului.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor pct. 6.15 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, „mod activ reprezintă transport de persoane sau de marfă, prin mijloace nemotorizate, pe baza activității fizice umane, inclusiv cu vehicule cu propulsie

			electrică auxiliară, adică vehicule cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărei asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h”. Noțiunea respectivă este utilizată și în alte acte UE care sunt transpuse în legislația națională.
90.	alin. (2), de asemenea, se atrage atenția asupra unor suprapuneri conceptuale între prevederi, după cum urmează: lit. d) și h) vizează calitatea transportului, lit. l) și m) se referă la infrastructura pentru pietoni și mobilitatea activă, iar lit. j) și f) privesc calitatea spațiului public. În consecință, se recomandă revizuirea textului prin comasarea prevederilor repetitive.		Se acceptă parțial La art. 8 alin. (2), lit. d) se referă la confortul călătoriei cu toate tipurile de transport, iar lit. h) se referă la calitatea serviciului transportului public. Literele l) și m) nu se dublează având în vedere că infrastructura pentru pietoni și infrastructura pentru modul activ de transport sunt două elemente diferite, chiar dacă în unele cazuri acestea pot utiliza aceeași infrastructură. Litera j) a fost exclusă.
91.	Cu toate că proiectul indică ca obiective și direcții de acțiune promovarea modurilor active de transport și reducerea spațiilor de parcare auto, nu instituie reglementări privind parcărilor amenajate și securizate pentru mijloace de deplasare activă (biciclete, trotinete) potențial cu anumite facilități la achitare pentru parcare în deosebi în zona de centru a orașelor, ce în sine semnifică promovarea unui mod activ de deplasare, în sensul obiectului de reglementare a proiectului de lege.		Nu se acceptă Unul dintre principiile mobilității urbane durabile este inserat la art. 8 alin. (2) lit. l) „îmbunătățirea infrastructurii rutiere pentru modul activ de transport din punctul de vedere al fluenței, confortului, siguranței, atractivității și continuității;”. Astfel, infrastructura rutieră pentru modurile active de transport include în sine și infrastructura pentru biciclete și trotinete, inclusiv parcaje pentru acestea.
92.	La art. 10: alin. (5) lit. a) autorul proiectului face trimitere la „anexa care face parte integrantă din prezenta lege”, pe când în cadrul proiectului nu a fost identificată nici o anexă, fapt pentru care prezenta normă necesită a fi revizuită.		Se acceptă Litera a) de la art. 10 alin. (5), care conținea trimiterea la anexă, a fost exclusă, literele b)–e) devenind literele a)–d).

93.	La art. 12: alin. (1) și (2), se face trimitere la art. 11 alin.(5) lit. a), însă alin. (5) nu conține litere. În acest sens, se recomandă revederea și corectarea trimiterii normative, pentru a asigura exactitatea și coerența reglementării.	Se acceptă Art. 12 a fost reformulat, trimiterea eronată la art. 11 alin. (5) lit. a) fiind corectată. În redacția actuală, art. 12 alin. (1) face trimitere la art. 11 alin. (5), care stabilește regulile de acces în ZNSE, inclusiv obligativitatea achitării taxei de acces.
94.	La art.15: alin.(4) se propune completarea alineatului cu următoarea propoziție: „Autoritățile publice locale vor asigura publicarea pe pagina web a hărților parcarilor, a tarifelor și a regulamentelor aplicabile.”. Scopul introducerii acestei completări este asigurarea transparenței, accesibilității informației și previzibilității regulilor de utilizare a parcarilor și parcajelor auto, atât pentru locuitori, cât și pentru vizitatori, prin valorificarea mijloacelor electronice moderne.	Nu se acceptă Proiectul de lege are drept scop instituirea cadrului normativ primar, care să stabilească regulile generale, iar aspectele specifice, inclusiv obligația publicării informațiilor pe pagina web, urmează să fie reglementate prin regulamentele aprobate de consiliile locale.
95.	La art. 17: Întrucât cadrul normativ aferent domeniului nu utilizează termenul „deținător” în raport cu un vehicul, se propune substituirea acestui cuvânt cu cuvântul „proprietar”. În contextul acestei propuneri, se consideră de cuviință revizuirea și a art. 21 alin. (1).	Se acceptă La art. 17 alin. (4) și (5), cuvântul „deținătorul” a fost substituit cu cuvântul „proprietarul”. La art. 21 alin. (1), sintagma „proprietarul sau deținătorul legal al vehiculului” a fost substituită cu sintagma „proprietarul vehiculului sau reprezentantul său legal”.
96.	alin. (2), se propune după textul „este în drept să dispună” să se completeze cu textul „cu întocmirea unui act de constatare”. Această completare este necesară întrucât întocmirea actului de constatare va asigura documentarea măsurii aplicate și va oferi utilizatorului posibilitatea de a contesta tariful suplimentar, blocarea roții sau evacuarea autovehiculului, garantând astfel transparența și respectarea dreptului la contestare.	Se acceptă Art. 17 alin. (3) (alin. (2) în redacția inițială) a fost reformulat, măsurile urmând a fi aplicate de agentul constatator din cadrul autorității administrației publice locale „prin proces-verbal de constatare și/sau sancționare”. Totodată, art. 17 a fost completat cu alin. (2), potrivit căruia neachitarea tarifului de parcare sau utilizarea nereglementară a parcarii publice cu plată constituie contravenție și se sancționează conform Codului contravențional nr. 218/2008.

97.	La art. 18: alin. (1) și (3), se propune excluderea textului „în comun cu serviciile abilitate din subordinea Ministerului Afacerilor Interne”. Această modificare este justificată prin faptul că procedura de constatare este prerogativa directă a autorității administrației publice locale, eliminând necesitatea implicării imediate a altor instituții. O astfel de abordare simplifică responsabilitățile administrative, clarifică competența exclusivă a autorității locale și asigură accelerarea procesului de eliberare a spațiului public. alin. (2) este reglementat faptul că în cazul constatării unui vehicul fără stăpân sau abandonat, persoanele împuternicite ale autorității administrației publice locale în comun cu serviciile abilitate din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, vor constata acest fapt prin proces-verbal. Astfel, potrivit autorului, unul din elementele structurale ale procesului verbal sunt măsurile întreprinse ca urmare a constatării. În această ordine de idei, nu este clar la care măsuri s-a referit autorul în cadrul acestei norme (măsuri de identificare a proprietarului sau măsuri de ridicare a vehiculului). Complementar, la acest subiect este important de subliniat faptul că autoritatea la care face trimitere autorul din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, conform obiectului de reglementare vizat în proiect, este Inspectoratul General al Poliției. Respectiv, Inspectoratul General al Poliției nu deține competențe ca să identifice și să întreprindă anumite măsuri cu privire la vehiculele abandonate sau fără stăpân, prin urmare, cu privire la acest subiect, este necesară consultarea opiniei.	Se acceptă Art. 18 alin. (1) și (3) au fost reformulate, textul „în comun cu serviciile abilitate din subordinea Ministerului Afacerilor Interne” fiind exclus. Constatarea existenței unui vehicul abandonat sau fără stăpân și identificarea proprietarului se efectuează de către persoanele împuternicite ale autorității administrației publice locale, prin consultarea registrelor de evidență a vehiculelor și a altor baze de date oficiale. La alin. (2) lit. d), sintagma „măsurile dispuse” a fost substituită cu sintagma „măsurile propuse”, iar conținutul procesului-verbal a fost completat cu numele și calitatea persoanei care a efectuat constatarea (lit. e)).
98.	La art. 20: Prevede că: „(1) Dacă, în termen de 30 de zile de la data ridicării, proprietarul sau deținătorul legal nu solicită restituirea vehiculului și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice	Se acceptă Articolul 20 a fost revizuit și reformulat prin prisma recomandărilor.

	locale solicită în instanța de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat și trece în gestiunea autorităților administrației publice locale. (2) În temeiul hotărârii instanței de judecată, administrația publică locală poate iniția procedura de comercializare a vehiculului prin licitație sau transmiterea cu titlu gratuit în condițiile legii.”. Urmare examinării acestuia, se constată că prezenta normă are vulnerabilități de constituționalitate. În special, lipsa garanțiilor procedurale (notificare, termen rezonabil, eventuală despăgubire) poate duce la încălcarea dreptului de proprietate. Mai mult, măsura stabilită în cadrul normei poate fi considerată drept una disproporționată în raport cu fapta, în cazul în care: - proprietarul nu a fost informat real și efectiv; - termenul este unul foarte mic (ex. 30 zile); - nu există posibilitatea recuperării valorii bunului, etc. În consecință, se consideră necesară o analiză suplimentară a tuturor circumstanțelor și a procedurii aferente vehiculelor abandonate sau fără stăpân, pe care autoritatea publică intenționează să le preia, în vederea instituirii unor norme clare și transparente în materie, care să nu genereze dubii de constituționalitate.	
99.	La Nota de fundamentare: La pct. 2.1, autorul indică faptul că proiectul de lege va crea cadru juridic necesare pentru implementare „Direcția prioritară 2.10. Organizarea mai bună a fluxurilor de trafic, care traversează orașele (centură de ocolire, rețele de parcuri, scheme de livrare” din Strategia de mobilitate 2030, adoptată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, totuși în proiect nu a fost identificată nici o normă ce ar reglementa intenția formulată. În context, se propune reformularea, sau excluderea referințelor la direcția prioritară de intervenție menționată supra.	Nu se acceptă Aspecte referitoare la schemele de livrare sunt reglementate parțial la art. 14 alin. (5) din proiectul de lege, „administrației publice locale vor lua măsuri pentru reglementarea deplasării vehiculelor de transport marfă și operării de livrare/aprovizionare a unităților comerciale, în funcție de zone, ore de vârf, tipuri de vehicule și prin raportare la domeniul de activitate pentru care se desfășoară transportul, în funcție de contextul urban, prin intermediul PLUD în calitate de parte componentă a planurilor de mobilitate urbană durabilă.”.

			Rețelele de parcuri urmează a fi reglementate în PMUD, fiind o secțiune separată în conformitate cu prevederile art. 7 alin. (7) din proiectul de lege.
100.	La Nota de fundamentare: Ținând cont de pct. 8 unde se propune abrogarea HG nr. 672/1998 privind parcurile auto cu plată, și instituirea unor reglementări în această privință în proiectul de lege, se propune completarea pct. 4.4.1. „Impactul asupra datelor cu caracter personal”, având vedere normele statuate în actul normativ propus spre abrogare, cu referințe la prevederile Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.		Nu se acceptă Nu este clară legătura cauzală între abrogarea HG nr. 672/1998 și Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.
101.	Peste tot cuprinsul proiectului, se recomandă revizuirea modului de utilizare a abrevierilor, or, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, (ex. GIS).		Se acceptă Textul proiectului a fost revizuit în vederea conformării cu art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Abrevierile utilizate în proiect (DOT, PMUD, PLUD, STI, ZNSE) sunt explicate la prima utilizare a denumirii complete (art. 2 alin. (2) lit. d), art. 3 și art. 6 alin. (1) lit. b)).
102.	Suplimentar, învedereăm că autorul urmează a se conforma prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și a expune conținutul proiectului într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație. Actuala formulare din proiect instituie, în mod implicit, o sarcină permanentă asupra subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne de a participa la proceduri administrative gestionate de autoritățile administrației publice locale, fără a fi delimitate clar competențele, condițiile și limitele acestei implicări. O astfel de reglementare nu doar că generează ambiguități operaționale, dar contravine și principiilor autonomiei funcționale și distribuirii clare a atribuțiilor între autoritățile statului.		Se acceptă Textul proiectului a fost revizuit din punct de vedere redacțional și gramatical (inclusiv art. 4 alin. (1), art. 9 alin. (3) lit. g), art. 23). Totodată, sarcina subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne de a participa la procedurile gestionate de autoritățile administrației publice locale a fost exclusă, prin reformularea art. 18 alin. (1) și (3).

	103.	Mai mult, competențele privind identificarea proprietarilor prin accesarea registrelor oficiale pot fi exercitate de către autoritatea publică locală în mod autonom, prin mecanismele de cooperare instituțională deja existente. Prin urmare, instituirea unei obligații exprese de a acționa în comun este redundantă și poate fi substituită cu succes de utilizarea instrumentelor de interoperabilitate a datelor, asigurând astfel un proces decizional mai agil și independent.	Se acceptă Art. 18 alin. (3) a fost reformulat după cum urmează: „(3) Autoritatea administrației publice locale întreprinde demersuri rezonabile și diligente pentru identificarea proprietarului sau a deținătorului legal al vehiculului, prin consultarea registrelor de evidență a vehiculelor și a altor baze de date oficiale.”, obligația de a acționa în comun cu serviciile din subordinea Ministerului Afacerilor Interne fiind exclusă.
Ministerul Sănătății (Nr. 09/1615 din 07.05.2026)	104.	La articolul 2 alin. (1), se propune substituirea textului „la nivel de cartier, oraș și municipiu” cu „la nivel de curte, sector, oraș și municipiu”, cu aplicarea corespunzătoare a modificării pe tot parcursul textului proiectului.	Nu se acceptă Potrivit noțiunii inserate la art. 3, planul de mobilitate urbană durabilă este un document de planificare strategică a mobilității. În același timp, planificarea la nivel de curte este caracteristică unui document de nivel inferior (proiect tehnic, detalii de execuție).
	105.	La articolul 9 alin. (3), se propune completarea cu litera j), cu următorul cuprins: „j) reutilizarea terenurilor urbane existente pentru a încuraja locuirea în proximitatea locurilor de muncă, a instituțiilor de învățământ, a serviciilor și a altor destinații. Planificarea și utilizarea teritoriului se vor realiza inclusiv prin prisma indicatorilor de sănătate publică. În cazul dezvoltărilor rezidențiale care generează creșterea fluxurilor de transport, se va analiza oportunitatea extinderii urbane controlate, în corelare cu dezvoltarea infrastructurii și a nodurilor de transport, în conformitate cu indicatorii de sănătate publică și obiectivele de dezvoltare durabilă.” Această completare va contribui la reducerea poluării aerului și a zgomotului, prevenirea supraaglomerării urbane și dezvoltarea echilibrată a localităților.	Nu se acceptă La art. 9 alin. (3), sunt enumerate principiile care stau la baza dezvoltării orientate spre tranzit. În acest context, considerăm că formularea propusă nu are caracter de principiu general, ci reprezintă mai degrabă o măsură sau o direcție specifică de planificare și utilizare a teritoriului.

	106. La articolul 12, se propune introducerea unor măsuri de stimulare a transportului ecologic și de asigurare a accesului echitabil, precum: exceptarea sau reducerea taxei de acces pentru autovehiculele conduse de persoane cu dizabilități sau care transportă persoane cu dizabilități; acordarea de facilități pentru autovehiculele electrice și hibride cu emisii reduse; instituirea unor măsuri de stimulare pentru utilizarea transportului ecologic (inclusiv facilități la testarea tehnică); dezvoltarea infrastructurii pentru transport electric, inclusiv a stațiilor de încărcare accesibile.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 6 alin. (1) lit. b) din proiectul de lege „b) de competența APL este stabilirea zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE), precum și condițiile de acces, criteriile bazate pe emisii, taxe aplicabile și excepțiile aferente acestora”; În consecință, APL, în funcție de specificul orașului și al zonei în care urmează a fi instituite condițiile speciale de acces, urmează să stabilească excepții și facilități pentru anumite tipuri de transport. Totodată, la stabilirea excepțiilor și facilităților, APL urmează să respecte direcțiile de acțiuni și principiile PMUD stabilite la art. 8 din proiectul de lege, inclusiv promovarea transportului ecologic și a mobilității cu emisii zero în transportul public.
	107. Totodată, se constată utilizarea neuniformă a unor termeni (de exemplu: „transport de rută”, „transport public”, „vehicule de rută”). Se recomandă definirea clară a noțiunilor în articolul destinat definițiilor și utilizarea consecventă a acestora pe întreg parcursul proiectului.	Se acceptă Noțiunea „transport de rută” a fost substituită cu noțiunea „vehicule de rută”. Noțiunile „transport public” și „vehicule de rută” au fost menținute, având în vedere că noțiunea de „transport public” este utilizată în concordanță cu prevederile Legii nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, iar noțiunea de „vehicule de rută” corespunde terminologiei utilizate în Regulamentul circulației rutiere, și se utilizează exclusiv în cazul benzilor rezervate vehiculelor de rută.
	108. Integrarea sănătății publice în planificarea mobilității urbane reprezintă un element esențial. În acest sens, se recomandă includerea explicită a evaluării impactului asupra sănătății populației în procesul de elaborare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), precum și monitorizarea unor indicatori relevanți, cum ar fi: nivelul poluării aerului, nivelul zgomotului urban, rata accidentelor rutiere, nivelul activității fizice a populației, incidența bolilor respiratorii și cardiovasculare.	Se acceptă În temeiul art. 23 alin. (2) lit. d) din proiectul de lege, Guvernul urmează să aprobe setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local. Astfel, sugestia Ministerului Sănătății urmează a fi luată în considerare la elaborarea setului de indicatori.

	109.	De asemenea, se recomandă consultarea autorităților din domeniul sănătății publice la elaborarea și actualizarea PMUD și promovarea conceptului de „oraș sănătos”, în conformitate cu recomandările Organizația Mondială a Sănătății privind mediile urbane sănătoase.	Se acceptă În temeiul art. 4 alin. (3) din proiectul de Lege, (3) MIDR instituie Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Astfel, în componența grupului urmează a fi inclus și un reprezentant al Ministerului Sănătății.
Ministerul Energiei (Nr. 04-1166 din 07 mai 2026)	110.	În scopul atingerii Țintelor de decarbonizare în sectorul transporturilor (SER-T), stabilite conform Planului Național Integrat privind Energia și Clima pentru perioada 2025-2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025. Astfel, documentul strategic menționat prevede promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente energetic, inclusiv atingerea unei ponderi de 6,9% a energiei din surse regenerabile în consumul final de energie în transporturi până în anul 2030, ca urmare a electrificării transportului, creșterii utilizării biocombustibililor (7,6%) și majorării numărului de vehicule electrice. Art. 4, prevede instituirea unui Grup național pentru optimizarea PMUD de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale – prin urmare, propunem ca la instituirea Grupului sus-menționat, să fie inclus și un reprezentant al Ministerului Energiei, în contextul în care mobilitatea urbană este un consumator major de energie, dar și în contextul Țintelor relatate supra, asumate la nivelul Secretariatului Comunității Energetice.	Se acceptă În temeiul art. 4 alin. (3) și (5) din proiectul de lege, organul central de specialitate instituie Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă și aprobă Regulamentul de organizare și funcționare a acestuia. Astfel, în componența Grupului urmează a fi inclus și un reprezentant al Ministerului Energiei.

	111. Cu referire la proiectul înaintat spre avizare, se menționează preponderent noțiunile "utilizarea soluțiilor verzi" și "mobilitatea cu emisii zero" dar mai puțin atinge componenta energetică, prin urmare la art. art. 8 și/sau art. 10 - se propune introducerea unei prevederi conceptuale noi precum că Planurile de mobilitate urbană durabilă vor include măsuri privind dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice în spațiul public și în parcurile nou create, precum și integrarea surselor de energie regenerabilă în infrastructura de transport, inclusiv alimentarea transportului public și a infrastructurii de reîncărcare cu energie electrică din surse regenerabile.. Necesitatea introducerii unei asemenea prevederi derivă inclusiv din obligațiile stabilite prin Legea nr. 282/2023 privind performanța energetică a clădirilor, care, la art. 20, reglementează cerințele privind dotarea clădirilor cu infrastructură pentru reîncărcarea vehiculelor electrice, inclusiv în raport cu locurile de parcare. Or, în condițiile în care art. 2 din proiectul de lege stabilește Mobilitatea urbană durabilă ca principiu „reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea planificării și dezvoltării urbane cu transportul de persoane și de mărfuri, la nivel de cartier, oraș și municipiu”, se impune asigurarea unei corelări între planificarea mobilității urbane și cerințele aplicabile fondului construit, astfel încât dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare să fie realizată în mod integrat, atât la nivel de clădiri, conform	Se acceptă Art. 8 alin. (1) a fost completat cu o nouă direcție de acțiuni la elaborarea PMUD, și anume „s) dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice.”
--	--	---

	Legii nr. 282/2023, cât și la nivelul spațiului urban și al rețelelor de transport. Totodată, Legea nr. 282/2023 se aplică unui spectru larg de clădiri (de la locuințe individuale până la clădiri comerciale, inclusiv restaurante, cafenele și alte funcțiuni, nerezidențiale), ceea ce justifică necesitatea unei abordări sistemice și corelate între politicile de mobilitate urbană și cele din domeniul eficienței energetice a clădirilor. Fără o corelare între numărul de locuri de parcare și punctele de încărcare, obiectivele de mobilitate cu emisii zero riscă să nu fie atinse.	
112.	La art. 8 alin. (1) se propune completarea cu un punct nou, cu următorul cuprins: „u) prioritizarea tranziției către transport public cu emisii zero, inclusiv prin stabilirea unor ținte minime de electrificare a parcului de transport public.”	Se acceptă de principiu Potrivit prevederilor art. 8 alin. (1) lit. d) din proiectul de lege, una dintre direcțiile de acțiuni la elaborarea PMUD este promovarea mobilității cu emisii zero în transportul public. Totodată, stabilirea unor ținte minime de electrificare a parcului rulant nu este posibilă în lipsa finanțării suplimentare a APL.
113.	La art. 11, se propune introducerea unei noi prevederi (5¹) – „Sunt scutite de taxa de acces vehiculele electrice.”	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 6 alin. (1) lit. b) din proiectul de lege „b) de competența APL este stabilirea zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE), precum și condițiile de acces, criteriile bazate pe emisii, taxe aplicabile și excepțiile aferente acestora”; În consecință, APL, în funcție de specificul orașului și al zonei în care urmează a fi instituite condițiile speciale de acces, urmează să stabilească excepții și facilități pentru anumite tipuri de transport. Totodată, la stabilirea excepțiilor și facilităților, APL urmează să respecte direcțiile de acțiuni și principiile PMUD stabilite la art. 8 din proiectul de lege, inclusiv promovarea transportului ecologic și a mobilității cu emisii zero în transportul public.

114.	În formularea actuală a art. 11 alin. (4) nu este clar dacă existența recomandărilor Agenției de Mediu constituie o condiție obligatorie pentru instituirea zonelor cu nivel scăzut de emisie de către autoritățile administrației publice locale. Totodată, potrivit art. 13 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 139/2018 privind eficiența energetică, autoritățile administrației publice locale contribuie la atingerea obiectivelor naționale în domeniul eficienței energetice prin elaborarea și implementarea planurilor locale integrate privind energia și clima. În acest context, instituirea ZNSE trebuie să rămână o prerogativă a autorităților publice locale, în funcție de necesitățile și prioritățile stabilite la nivel local. În acest sens, se propune următoarea redacție: „Pentru localitățile altele decât cele prevăzute la alin. (2), zonele cu nivel scăzut de emisie se instituie la decizia autorității administrației publice locale.”	Se acceptă de principiu Art. 11 alin. (4) a fost reformulat după cum urmează, „(4) Pentru localități, altele decât cele stabilite alin. (2), ZNSE pot fi instituite în cazul înregistrării unor depășiri ale normelor maxime admisibile privind concentrațiile de substanțe poluante în aer.”. Având în vedere că instituirea ZNSE poate afecta dreptul la libera circulație, nu este justificată împuternicirea APL să decidă instituirea acestora fără criterii concrete care să justifice aceste măsuri.
115.	La art. 16, se propune reformularea alin. „(4) Autoritățile administrației publice locale instituie, în condițiile regulamentului local, abonamente, facilități, reduceri sau scutiri pentru anumite categorii de utilizatori și acordă, în mod obligatoriu, cel puțin o facilitate utilizatorilor vehiculelor cu emisii zero, constând în reduceri sau scutiri de la plata tarifelor de parcare ori alte măsuri echivalente.” Introducerea obligației de acordare a cel puțin unei facilități pentru vehiculele cu emisii zero este necesară pentru stimularea tranziției către mobilitatea nepoluantă și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturilor. Totodată, această măsură contribuie la creșterea atractivității utilizării vehiculelor electrice și la atingerea ȋntelor naționale în domeniul energiei și climei.	Nu se acceptă În temeiul art. 16 alin. (4) din proiectul de lege, APL, în funcție de specificul orașului și al zonei unde sunt amenajate parcajele, urmează să stabilească excepții și facilități pentru anumiți utilizatori sau tipuri de transport. Stabilirea excepțiilor la nivel de lege ar limita flexibilitatea APL în adoptarea deciziilor, contrar principiilor autonomiei locale. Totodată, la stabilirea excepțiilor și facilităților, APL urmează să respecte direcțiile de acțiuni și principiile PMUD stabilite la art. 8 din proiectul de lege, inclusiv promovarea transportului ecologic și a mobilității cu emisii zero în transportul public.

Primăria mun. Chișinău (nr. 2-03/1-830 din 08.05.2026)	116.	Având în vedere faptul că: una din măsurile esențiale de mobilitate urbană este și evitarea/redirecționarea fluxului de automobile care tranzitează zilnic localitățile, pe artere sau centuri de ocolire; proiect de lege stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane; în cele mai multe cazuri centurile de ocolire sau terenurile pe care acestea urmează a fi dezvoltate nu se află în gestiunea autorităților publice locale, însistăm ca proiectul de lege propus să conțină prevederi, referitor la examinarea și planificarea dezvoltării centurilor de ocolire a localităților la nivel național.	Nu se acceptă Recunoscând importanța drumurilor de ocolire a localităților, atât pentru siguranța rutieră, cât și pentru diminuarea nivelului de poluare, instituirea unor reguli generale sau a unor obligații de construcție a drumurilor de ocolire este nejustificată. Având în vedere că drumurile de ocolire necesită investiții capitale publice, vă informăm că potrivit prevederilor art. 40 alin. (2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014, „Cheltuielile pentru proiectele de investiții capitale se includ în buget doar dacă au fost respectate procedurile de pregătire a acestora, avînd la bază rezultatele evaluării tehnico-economice, analiza cost-eficacitate și alte analize de fundamentare”. Consecvent, potrivit pct. 9.5.1.1 din Codul Practic în Construcții CP D.02.10:2016 Drumuri și poduri Recomandări privind siguranța rutieră, „Cea mai eficientă măsură de asigurare a siguranței rutiere pe drumurile care trec prin localități este construcția drumurilor de ocolire. Decizia privind construcția drumurilor de ocolire se adoptă în baza studiului de fezabilitate”.
	117.	În cadrul secțiunii nr. 1, art. 1. Lit. b, sintagma „parcărilor” de substituit cu sintagma „parcărilor și parcajelor”.	Nu se acceptă Proiectul de lege nu reglementează organizarea parcajelor cu plată.
	118.	La art. 2, alin. (1) și alin. (2) în scopul clarității corelării termenelor propunem definirea în proiectul de lege a noțiunilor noi de durabilitate/sustenabilitate cu concretizare anume pentru domeniul mobilității urbane, rezumând din definiția consacrată a unei dezvoltări limitate de condiția asigurării satisfacerii cerințelor vitale de către generațiile viitoare. Aceste concretizări țin să aducă proiectului de Lege diferențierea între mobilitatea urbană și mobilitatea urbană durabilă/sustenabilă.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 45 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, semnificația noțiunii în context se stabilește doar dacă noțiunea poate avea înțelesuri diferite.
	119.	În cadrul secțiunii nr. 2, art. 6, alin. (1), lit. c), sintagma „parcărilor” de substituit cu sintagma „parcărilor și parcajelor”.	Nu se acceptă Proiectul de lege nu reglementează organizarea parcajelor cu plată.

120.	La art. 6 alin. (1), lit. e) sintagma „coordonează amenajarea auto gărilor propunem să fie înlocuită cu sintagma „ aprobă amenajarea teritoriilor pentru amplasarea autogărilor noi”.	Se acceptă de principiu Litera e) de la art. 6 alin. (1) a fost reformulată după cum urmează: „e) asigură reglementarea amplasării autogărilor în cadrul componentei de reglementare a planului urbanistic general.”. În consecință, aprobarea reglementărilor urmează a fi efectuată de către organul împuternicit să aprobe documentația de urbanism.
121.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 9, alin. (3), lit. f) recomandăm de modificat sintagma „reducerea volumului de parări pentru autovehicule” cu expunerea în următoarea redacție: „limitarea creșterii necontrolate a volumului de parări pentru autovehicule și crearea locurilor de parcare pentru biciclete în locurile de concentrare a cererilor de parcare”.	Se acceptă de principiu Articolul 9 alin. (3) lit. f) a fost reformulată după cum urmează; „f) <i>stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și limitarea creșterii necontrolate a numărului de parcaje;</i>” Dezvoltarea infrastructurii pentru modurile active de transport, inclusiv biciclete, urmează a fi realizată în conformitate cu principiile și direcțiile de acțiuni stabilite la art. 8 alin. (1) și (2).
122.	În cadrul secțiunii 5 este prevăzută posibilitatea instituirii zonelor cu nivel scăzut de emisie (ZNSE) care se semnalizează cu indicatoare rutiere, în legătură cu care fapt evidențiem atenția asupra necesității implicite de modificare a Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului RM nr. 357 din 13.05.2009 în scopul instituirii indicatoarelor rutiere de intrare în ZNSE, de ieșire din ZNSE, precum și panou adițional pentru semnalizarea necesității achitării tarifelor pentru ZNSE cu tarife de acces.	Se acceptă Compartimentul nr. 8 al Notei de fundamentare a fost completat cu informații privind necesitatea operării modificărilor în Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009.
123.	La art. 14, alin. (1) recomandăm de reformulat următoare prevedere după cum urmează: „Autoritățile administrației publice locale în coordonare cu INSP au obligația să realizeze intervenții pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului”	Nu se acceptă Obligația administratorului drumului de a coordona măsurile de reorganizare a circulației rutiere cu serviciile competente ale Poliției este deja prevăzută de Legea nr. 131/2007. Totodată, menționăm că responsabilitatea coordonării pe drumurile naționale revine Inspectoratului Național de Securitate Publică (INSP), iar în intravilanul localităților această atribuție aparține subdiviziunilor locale ale autorităților aflate în subordinea Ministerului Afacerilor Interne (MAI).

124.	În cadrul secțiunii nr. 6, art. 15, alin. (4) având în vedere faptul că în Codul Fiscal al RM nr. 1163-XIII din 24.04.1997, există și noțiunea de parcaj, precum și faptul că diferențierea între noțiunile de parcare (reprezintă un teritoriu special sau o construcție specială, care nu face parte din infrastructura drumului public) și de parcaj (care face parte din infrastructura drumului public), este esențială reformularea alineatului în următoare redacție: "Parcările și parcajele publice cu plată pot fi organizate pe terenuri din domeniul public și, după caz, din domeniul privat al unității administrativ-teritoriale, aflate în administrarea autorităților administrației publice locale.". La fel se impune necesitatea utilizării noțiunii de parcaj în altele prevederi ale proiectului de lege, în partea în care reglementează noțiunea de parcare.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 288 subpct. 11) din Codul fiscal nr. 1163/1997, parcare înseamnă garare a autovehiculului pe un teritoriu special sau într-o construcție specială, destinate garării și păstrării mijloacelor de transport și prestării de servicii aferente contra plată. Subsecvent, potrivit prevederilor art. 288 subpct. 17¹) din Codul fiscal nr. 1163/1997, <u>parcaj</u> înseamnă loc special amenajat, utilizat pentru staționarea temporară a unităților de transport și autorizat de autoritatea administrației publice locale. Având în vedere cele menționate, stabilim că noțiunea de parcaj nu include condiții ca acesta să facă parte din infrastructura drumului. În același timp, noțiunea de parcare se referă la acțiunea de a parca și nu la infrastructură.
125.	La art. 15 – 17 este prevăzută posibilitatea instituirii de către APL a parcărilor publice cu plată ca serviciu public local, în baza de tarif. Astfel, pentru cazul prevăzut la art.16 alin.(3) lit. a) și anume, prestarea serviciului public cu plată direct de către APL, atragem atenția asupra necesității modificării prevederilor Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997, în scopul instituirii posibilității de încasare a plăților pentru serviciul public de parcare cu plată, cât și pentru ZNSE, sub formă de tarif, precum și posibilitatea stabilirii acestor tarife în dependență de zona din localitate (a se vedea art.6, 288-291, 297 alin.(4) lit. d) ale Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997). Taxa actuală de parcaj prevăzută de Codul Fiscal se potrivește doar pentru parcajele/parcările de reședință sau pentru riverani, dar nu asigură posibilitatea APL de a încasa plăți diferențiate geografic precum și după unitate de timp (ora, zi, săptămână, lună) pentru serviciul public de parcare cu plată în baza unui tarif.	Se acceptă Tarifele pentru achitarea serviciilor nu se reglementează prin Codul Fiscal. Taxele pentru acces în ZNSE urmează a fi reglementate în cadrul unui proiect de lege nou, aflat în etapa de elaborare, care va stabili toate taxele rutiere.

126.	La art. 16. alin. (3), se prevede că: veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare cu plată constituie venituri ale bugetului local, or, considerăm că această prevedere este aplicabilă doar situației prevăzute la art. 15 alin. (3) lit. a) adică doar pentru cazul când serviciul public de parcare este prestat direct de către APL. Astfel se propune completarea prevederilor art. 16 alin. (3) cu norme în forma în care ar permite acumularea veniturilor de către alte entități precum întreprinderile municipale sau alte entități cărora ar putea fi delegată gestiunea serviciului (art. 15 alin (3) lit. b) și lit. c)).	Se acceptă Redacția articolului 16 a fost revizuită prin prisma tuturor avizelor și obiecțiilor referitoare la acesta.
127.	În cadrul secțiunii nr. 7, art. 18, alin. (2), nu este clar cine exact întocmește și semnează procesul verbal, având în vedere faptul că alineatul (1) și (3), al aceluiași articol stipulează că constatarea se face în comun de către APL și MAI, fapt care necesită concretizat expres.	Se acceptă Articolul 18 alin. (1) și (2) au fost reformulate, constatarea existenței unui vehicul fără stăpân sau abandonat urmând să fie efectuată de către persoane împuternicite ale autorității administrației publice locale.
128.	La art. 19, alin. (4), necesită o precizare în privința termenului de 15 zile, dacă acestea sunt calendaristice sau lucrătoare.	Nu se acceptă În cazul stabilirii unui termen de 15 zile calendaristice, mențiunea expresă că este vorba despre zile calendaristice devine redundantă.
129.	La art. 20, alin (2), necesită corelarea cuvântului ”administrației” cu textul articolului.	Se acceptă Articolul 20 a fost reformulat integral, alin. (2) având următorul cuprins: „(2) După intervenirea prezumției de renunțare la posesia vehiculului, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat, cu transmiterea acestuia în proprietatea autorității administrației publice locale.”. În consecință, eroarea gramaticală semnalată a fost înlăturată.
130.	De asemenea considerăm necesară completarea Codului Contravențional al Republicii Moldova cu contravenția nouă care ar viza încălcarea prevederilor regulamentelor aprobate de APL cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto (inclusiv neachitarea tarifului pentru parcare/parcaj).	Se acceptă Ulterior aprobării proiectului de lege, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va înainta propunerea de modificare a Codului contravențional nr. 218/2008, prin introducerea posibilității sancționării accesului ilegal în ZNSE și a neachitării tarifului de parcaj.

	131. Suplimentar, ținem să menționăm că proiectul propus, și nemijlocit art. 2, alin. (2), lit. b), art. 4, art. 7, alin. (4) atentează la principiul autonomiei locale consfințit de Constituția Republicii Moldova. Principiul autonomiei locale este un principiu fundamental care guvernează administrația publică locală și activitatea autorităților și care constă în dreptul unităților administrativ-teritoriale de a realiza prioritățile comunității fără amestecul autorităților publice centrale. În materie de autonomie locală, un tratat de referință îl reprezintă Carta Europeană a Autonomiei Locale. Acesta vizează competența autorităților publice locale, precum capacitatea de a se autoguverna, capacitatea colectivităților de a-și alege organele locale, de a-și exercita propriile competențe, de a dispune de structuri administrative și resurse financiare și de a apela la justiție în cazul amestecului unor structuri ale autorităților publice centrale. Carta prevede, la articolul 2, că principiul autonomiei locale trebuie să fie recunoscut în legislația internă și, pe cât este posibil, în Constituție. În acest sens, potrivit articolului 109 din Constituție, administrația publică în unitățile administrativ-teritoriale se întemeiază pe principiile autonomiei locale, ale descentralizării serviciilor publice, ale eligibilității autorităților administrației publice locale și ale consultării cetățenilor în problemele locale de interes deosebit. Autonomia privește atât organizarea și funcționarea administrației publice locale, cât și gestiunea colectivităților pe care le reprezintă. Reținem că aceste principii trebuie interpretate în conformitate cu Carta Europeană a Autonomiei Locale cât și cu normele speciale, după cum urmează: Conform art. 3 din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, (2) autoritățile administrației publice locale beneficiază de autonomie decizională, organizațională, gestionară și financiară, au dreptul la inițiativă în tot ceea ce	Se acceptă Avizarea PUG de către Autoritatea administrației publice centrale de specialitate în domeniul drumurilor și transporturilor este stabilită în NCM B.01.02:2016 „Sistematizarea teritoriului și localităților Instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului”. Întrucât planurile de mobilitate urbană durabilă fac parte din PUG, acestea sunt supuse avizării. În vederea unei examinări complexe și multidisciplinare, procedura de avizare se realizează cu consultarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.
--	--	---

		privește administrarea treburilor publice locale, exercitându-și, în condițiile legii, autoritatea în limitele teritoriului administrat. În corespundere cu art. 6 din aceeași lege, raporturile dintre autoritățile publice centrale și cele locale au la bază principiile autonomiei, legalității, transparenței și colaborării în rezolvarea problemelor comune. La caz, impunerea avizării PMUD de către autoritatea centrală de specialitate subminează competențele autorităților publice locale și expune riscului imposibilitatea sau tergiversarea aprobării documentului prin blocaje instituționale artificiale.	
Pretura sectorului Ciocana (nr. 3-04/1-1339 din 06.05.2026)	132.	„La art. 2 alin. (1) și (2), în vederea asigurării clarității și coerenței terminologice, propunem definirea explicită în proiectul de lege a noțiunii de durabilitate/sustenabilitate, cu o concretizare specifică domeniului mobilității urbane. Considerăm oportună adaptarea acestor concepte pornind de la definiția consacrată a dezvoltării durabile, care presupune satisfacerea necesităților generației prezente fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile necesități. În lipsa acestor clarificări, proiectul de lege nu delimitează suficient noțiunea de mobilitate urbană de cea de mobilitate urbană durabilă/sustenabilă.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 45 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, semnificația noțiunii în context se stabilește doar dacă noțiunea poate avea înțelesuri diferite.
Ministerul Finanțelor (Nr. 09/2-03/319/720 din 26.05.2026)	133.	Ministerul Finanțelor susține pe deplin necesitatea instituirii unui cadru normativ coerent în domeniul mobilității urbane durabile, inclusiv în contextul angajamentelor Republicii Moldova de aliniere la standardele Uniunii Europene. Totuși, în redacția prezentată, proiectul de lege vizat este o preluare trunchiată și fragmentară a Legii privind mobilitatea urbană durabilă nr.155/2023 din România. Preluarea normelor este realizată cu omiterea unor elemente structurale și procedurale esențiale, fapt care va pune în dificultate implementarea și aplicarea acestora în practică. În special, anumite obligații și ținte care, în legislația României, sunt prevăzute cu termene de conformare etapizate (pe un orizont de 5-7 ani), sunt preluate în proiect fără o etapizare corespunzătoare pentru Republica Moldova.	Se acceptă de principiu Având în vedere că Legea nr. 764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova reglementează doar relațiile juridice și administrative, a apărut necesitatea instituirii unei divizări nejurisdicționale care să țină cont de relațiile economice și sociale dintre localități. În acest context, a fost introdusă noțiunea de zonă metropolitană, care ia în considerare tocmai aceste relații economice și sociale. Totodată, au fost excluse trimiterea la anexă și la specificația referitoare la tipul portului. În consecință, Legea privind mobilitatea urbană durabilă a Republicii Moldova nu urmărește transpunerea Legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă din România, motiv pentru care

	Această abordare poate genera obligații imediate pentru autoritățile administrației publice locale, fără ca acestea să dispună de capacitatea administrativă, tehnică și financiară necesară. De asemenea, odată cu preluarea unor soluții din legislația României, nu a fost asigurată ajustarea de rigoare și conformă la cadrul normativ național în vigoare (ex: Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova și alte legi conexe nu operează cu noțiunea de „metropolă”). Totodată, au fost păstrate referințe improprii la „porturi maritime” și alte prevederi inadmisibile, precum și trimiteri la anexa care nu se regăsește în proiectul de lege promovat (dar care este parte integrantă a legii din România). În cazul preluării cadrului normativ dintr-un stat membru al UE, chiar dacă acesta este deja armonizat cu acquis-ul european (dar care reflectă realitățile economice, sociale, administrative și juridice proprii aceluși stat), este necesar ca preluarea să fie realizată coerent, structurat și adaptat la cadrul administrativ-teritorial, fiscal-bugetar și instituțional al Republicii Moldova, cu reglementări și termene de atingere a anumitor ținte/condiționalități ale Directivelor UE, ajustate la rigorile naționale. În caz contrar, există riscul promovării unui cadru normativ formal, dificil de aplicat, care generează incertitudine juridică.	examinarea primei prin prisma celei de-a doua este conceptual eronată.
134.	Legea privind mobilitatea urbană durabilă nr.155/2023 din România, în partea referitoare la Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD), prevede la art.9 alin.(10) că acesta cuprinde 2 secțiuni: a) componenta strategică; b) planul de acțiune. În proiectul de lege promovat de autor, la art.7 alin.(7), PMUD se extinde la 4 secțiuni: a) partea descriptivă – cuprinde analiza situației; b) componenta strategică – stabilește viziunea și obiectivele pe termen lung;	Se acceptă Art. 7 alin. (7) a fost reformulat, PMUD cuprinzând două secțiuni: componenta strategică și planul de acțiune, în conformitate cu Recomandarea Comisiei (UE) 2023/550. Potrivit alin. (8), parcurilor publice li se alocă capitole distincte în cadrul ambelor secțiuni, în care se fundamentează proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare și staționare. Totodată, secțiunile a 6-a și a 7-a (art. 15–21) au fost revizuite prin prisma tuturor avizelor recepționate.

	c) planul de acțiuni – detaliază măsurile concrete, calendarul și resursele necesare pentru atingerea obiectivelor setate în componenta strategică; d) parcări – fundamentează proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare, staționare și control acces la nivel local. Astfel, în legislația României, planificarea strategică și operațională a mobilității este realizată prin PMUD, structurat pe componenta strategică și planul de acțiune. Secțiunea distinctă privind parcările, ca parte componentă a PMUD, nu este reglementată. De altfel, potrivit Recomandării Comisiei (UE) 2023/550, PMUD este un document de planificare strategică a mobilității urbane, care include analiza situației, viziunea, obiectivele, măsurile, planul de implementare, monitorizare și evaluare. În această abordare, parcările reprezintă doar un instrument de management al mobilității, care trebuie corelat cu altele, precum transportul public, mobilitatea pietonală și de biciclete etc., toate acestea fiind reglementate prin acte normative distincte. Din acest considerent, includerea reglementărilor privind parcările în prezentul proiect necesită reexaminare conceptuală, în special că deja există o inițiativă legislativă cu privire la organizarea și funcționarea parcarilor și parcajelor auto. Astfel, secțiunile 6 și 7 urmează a fi reconsiderate.	
135.	1) La art.3, în noțiunea de „terminal multimodal de marfă”, se propune excluderea cuvintelor „sau maritime”, deoarece Republica Moldova nu dispune de porturi maritime.	Se acceptă La art. 3, în noțiunea „terminal multimodal de marfă”, textul „porturi interioare sau maritime” a fost substituit cu cuvântul „porturi”.
136.	2) La art.6 nu există claritate în ceea ce privește autoritățile administrației publice locale care cad sub incidența normelor privind PMUD. Nu este clar dacă obligațiile se aplică tuturor autorităților publice locale, doar celor de nivelul întâi sau doar celor de nivelul al doilea, și care sunt exact categoriile de localități vizate. Reieșind din prevederile art.2 din proiect, se poate deduce că reglementările ar urma să vizeze orașele și municipiile, exceptând satele și comunele. Pe de altă parte,	Se acceptă Formulările art. 6 alin. (1) și art. 7 alin. (3) și (4) au fost revizuite în vederea aducerii clarității.

	art.7 alin.(3) prevede obligativitatea PMUD doar pentru municipiile Bălți și Chișinău, ceea ce amplifică incertitudinea privind sfera reală de aplicare a legii. Totuși, conform ierarhiei localităților urbane prevăzute de Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova, sunt 54 de orașe, dintre care 25 orașe reședință de raion (inclusiv or. Vulcănești din UTA Găgăuzia). În acest context, este necesară excluderea oricăror ambiguități în aplicarea normelor legii în cauză, cu stabilirea expresă a localităților care cad sub incidența acesteia.	
137.	3) La art.7 alin.(3), reiterăm că prevederea instituie caracterul obligatoriu al elaborării PMUD pentru municipiile Chișinău și Bălți. În același timp, alin.(4) permite elaborarea acestuia și de către alte autorități ale administrației publice locale, fără a stabili criterii clare pentru celelalte unități administrativ-teritoriale, inclusiv pentru diferite categorii (zona urbană sau zona rurală) și fără a preciza dacă elaborarea PMUD este recomandată, opțională sau condiționată, ceea ce creează incertitudine în aplicarea normei. Se recomandă stabilirea expresă a criteriilor de aplicabilitate și clarificarea caracterului obligației pentru celelalte UAT, inclusiv prin raportare la tipul localității, numărul populației, fluxurile de trafic, rolul urban și capacitatea administrativă.	Se acceptă Art. 7 alin. (4) a fost reformulat în următoarea redacție: „(4)PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale și a altor orașe și municipii cu condiția respectării prezentei legi.”. Localitățile urbane care nu cad sub incidența alin. (3) urmează să beneficieze de autonomie în adoptarea deciziei referitoare la elaborarea PMUD. Având în vedere că pentru mai multe fonduri UE sunt eligibile doar localitățile urbane care au aprobat PMUD, prevederile alin. (4) reprezintă o garanție din partea Republicii Moldova că toate PMUD-urile sunt elaborate în baza aceluiași principii.
138.	4) La art.8: a) la lit.k) din alin.(1) se propune excluderea cuvântului „și metropolitan”, deoarece cadrul normativ din Republica Moldova nu reglementează metropolele ca unități administrativ-teritoriale.	Nu se acceptă Având în vedere că Legea nr. 764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova reglementează doar relațiile juridice și administrative, a apărut necesitatea instituirii unei divizări nejurisdicționale care să țină cont de relațiile economice și sociale dintre localități. În acest context, a fost introdusă noțiunea de zonă metropolitană, care ia în considerare tocmai aceste relații economice și sociale.

139.	4) La art.8: b) privitor la alin.(2), nu este clar care este diferența dintre principiile prevăzute la art.2 alin.(2) și cele enumerate la art.8 alin. (2), cu atât mai mult că în contextul preluării soluțiilor din Legea nr.155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă din România, la art.11 acestea sunt reglementate ca factori, nu principii. Se recomandă revizuirea normelor pentru a evita dublările și confuziile terminologice.	Se acceptă La art. 8 alin. (2), cuvântul „principii” a fost substituit cu cuvântul „factori”, primul enunț având următorul cuprins: „(2) Planificarea și proiectarea pentru mobilitate urbană durabilă vor avea în vedere următorii factori:”. Totodată, la art. 2 noțiunea „principii” a fost substituită cu noțiunea „piloni”, fiind exclusă dublarea terminologică semnalată.
140.	5) La art.10 alin. (5) lit. a), autorul face trimitere la o anexă care ar urma să facă parte integrantă din lege, însă aceasta nu se regăsește în proiectul înaintat spre avizare, omisiune care creează o neconcordanță între textul normativ și structura proiectului. De facto, se confirmă existența unei erori în preluarea legislației din România. Mai mult, Legea nr.155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă din România, la art.21, pentru mun. București și municipiile de rang I, stabilește termenul de până la 31 decembrie 2030 pentru îndeplinirea Țintelor (în proiect – obiective specifice), altfel spus, a fost prevăzut un termen de 7 ani pentru conformare de la intrarea legii în vigoare. În comparație, pentru Republica Moldova conformarea poate fi interpretată ca fiind imediată, ceea ce nu este realist din perspectiva capacității administrative și financiare a autorităților locale. Punerea în aplicare a normelor și condiționalităților aferente alinierii la legislația UE trebuie corelate cu procesul de negociere în clusterul dat, capacitatea reală de implementare și, în special, cu procesul de amalgamare a localităților. În acest sens, se impune stabilirea unor termene de conformare etapizate și realiste.	Se acceptă Litera a) de la art. 10 alin. (5), care conținea trimiterea la anexă, a fost exclusă. Referitor la termenele de conformare, art. 13 alin. (1) a fost reformulat, obligația implementării sistemelor de transport inteligente până la 31 decembrie 2030 fiind substituită cu implementarea acestora în funcție de prioritățile fixate la nivel local. Totodată, potrivit art. 23 alin. (1) și (4), prevederile art. 7 alin. (3) intră în vigoare în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a legii, același termen fiind acordat și pentru actualizarea PMUD-urilor aprobate anterior.

141.	6) La art.11 se impune elaborarea unui cadru metodologic obligatoriu la nivel central, care să reglementeze criteriile de instituire, delimitare și funcționare a zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE). Totuși, se constată că, în contextul de preluare a legislației românești, atribuțiile ministerului de resort (MIDR) au fost reduse substanțial, ceea ce nu este justificat. Astfel, în legislația României, ministerului de resort îi revine responsabilitatea elaborării ghidurilor și metodologiilor care să sprijine autoritățile administrației publice locale (APL) în realizarea planificării mobilității urbane (a se vedea art.6 lit.g), din legea românească prenotată), normă care ar trebui să se regăsească și în proiectul de lege. Fără o metodologie aprobată la nivel central, există riscul ca ZNSE să fie instituite neuniform, cu reguli diferite între localități, ceea ce poate afecta previzibilitatea pentru cetățeni, agenți economici și autoritățile publice.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 4 alin. (2) lit. b) din proiectul de lege, „<i>Organul central de specialitate, are următoarele atribuții specifice:elaborează ghidul metodologic de elaborare a PMUD</i>”. Consecvent, potrivit art. 23 alin. (2) lit. c) din proiectul de lege, „<i>Guvernul, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi va aproba ghidul metodologic de elaborare a PMUD</i>”. Având în vedere că fiecare oraș are specificul său atât din punctul de vedere al infrastructurii rutiere, cât și al structurii fluxurilor de transport, stabilirea regulilor de acces revine autorităților administrației publice locale, care dețin informațiile necesare și relevante pentru adoptarea deciziilor corespunzătoare.
142.	7) La art.12: a) la alin.(1) și alin.(2) se face trimitere la lit.a) din alin.(5) al art.11, însă, de facto, lit.a) nu se regăsește în proiectul înaintat spre avizare.	Se acceptă Art. 12 a fost reformulat, trimiterea eronată la art. 11 alin. (5) lit. a) fiind corectată. În redacția actuală, art. 12 alin. (1) face trimitere la art. 11 alin. (5), care stabilește regulile de acces în ZNSE, inclusiv obligativitatea achitării taxei de acces.
143.	7) La art.12: b) alin. (2) se propune a fi exclus, deoarece contravine principiului universalității prevăzut la art.8 alin.(2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, potrivit căruia resursele bugetelor componente ale bugetului public național sunt destinate finanțării tuturor cheltuielilor prevăzute în bugetele respective, fără a stabili relații între anumite tipuri de resurse și cheltuieli. Complementar, art.17, alin. (3) din Legea nr.181/2014 prevede că stabilirea prin alte acte normative decât legea/decizia bugetară anuală a unor sume sau cote procentuale din buget sau din produsul intern brut destinate anumitor domenii, sectoare sau programe nu se admite.	Se acceptă Alin. (2) a fost exclus, taxele de acces urmând a fi reglementate în legislația referitoare la taxele rutiere.

	144. 7) La art.12: c) la alin.(3), condițiile de acces în interiorul perimetrului ZNSE sunt preluate integral din legislația românească (a se vedea art. 24 din legea menționată). Totuși, legislația românească dedică expres o secțiune distinctă ZNSE (secțiunea 1 din capitolul VI, art.22-art.27), în care se descrie pe larg și punctat tipurile acestor zone, și anume zone cu tarife de acces și zone doar cu reguli de acces. În proiectul de lege, reglementările sunt formulate general, fără delimitarea tipurilor de ZNSE și fără stabilirea clară a condițiilor de acces. Ambiguitatea de interpretare pentru condiția de la lit.b), în special accentuată de sintagma „dacă este cazul”, se manifestă din considerentul că, în proiectul de lege, se instituie doar un tip de ZNSE, pentru care în mod obligatoriu se achită taxa de acces. Nu sunt reglementate exhaustiv rolul și responsabilitățile APL privind instituirea, managementul și controlul acestor zone. Se recomandă indicarea expresă a criteriilor de eligibilitate, categoriilor de beneficiari, procedurii de acordare a excepțiilor sau reducerilor la plata taxei de acces în ZNSE, precum și definirea unor criterii clare și coerente de acces în aceste zone pentru a nu diminua eficiența instituirii acestora. Complementar, se constată că prin art.11 și art.12 din proiect, se instituie posibilitatea perceperii unei „taxe de acces” pentru intrarea în zonele urbane cu nivel scăzut de emisii, fără a stabili natura juridică a acesteia. În lipsa unei calificări exprese, această plată poate fi interpretată ca o taxă fiscală nouă, ceea ce contravine principiilor stabilite de Codul fiscal nr.1163/1997, potrivit cărora impozitele și taxele pot fi instituite exclusiv prin lege, în condiții clar determinate. Potrivit Legii nr.397/2003 privind finanțele publice locale, autoritățile administrației publice locale pot institui taxe speciale doar în măsura în care acestea reprezintă contraprestația pentru un serviciu public local concret, prestat	Se acceptă de principiu Referitor la regulile de acces, acestea au fost limitate la două criterii de bază: nivelul de poluare și taxa de acces. Reglementarea taxelor aferente ZNSE urmează să fie asigurată prin legislația aplicabilă taxelor rutiere (proiect de lege aflat în etapa de elaborare). Consecvent, în cadrul procesului de aducere în concordanță a legislației naționale cu noua lege aplicabilă taxelor rutiere, urmează a fi operate modificările de rigoare ale prevederilor art. 11 și 12, prin includerea referințelor la legislația aplicabilă. Totodată, în procesul de transpunere a acquis-ului european, urmează să fie dezvoltat mecanismul de clasificare a vehiculelor în funcție de nivelul de poluare. Modul de instituire și gestionare a ZNSE urmează să fie stabilit de către APL, în conformitate cu principiile autonomiei locale.
--	---	--

	în beneficiul direct al plătitorului. Or, în redactarea actuală, proiectul nu definește ZNSE ca serviciu public. De asemenea, proiectul nu reglementează elemente esențiale aferente instituirii unei astfel de plăți, precum modul de calcul al taxei, eventualele limite sau plafoane, procedura de aprobare, administrare și aplicare a acesteia la nivel local. Lipsa acestor elemente afectează previzibilitatea și securitatea juridică a normei.	
145.	8) Reiterăm, că reglementările art.16 alin. (3) contravin principiului universalității prevăzut în Legea nr.181/2014 la art.8. De asemenea, art.15 prevede că serviciul public de parcare cu plată poate fi prestat prin 3 modalități: direct de către autoritățile administrației publice locale, prin intermediul întreprinderilor municipale sau prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat. Respectiv, nu este clar modul de administrare a tarifelor de parcare de către întreprinderile municipale și alte entități în urma delegării gestiunii în condiția stabilirii că aceste taxe reprezintă „venituri ale bugetelor locale”, ceea ce necesită a fi clarificat pentru a exclude orice ambiguități în interpretare. Codul Fiscal reglementează taxa pentru parcare și taxa pentru parcaj ca plăți obligatorii în bugetul local. Totuși, este necesară o delimitare clară între noțiunea de „taxă pentru parcaj” și „tarif pentru serviciul public de parcare cu plată”. Conform prevederilor art.289 alin.(2) din Codul fiscal, taxa pentru parcaj este o taxă locală, obiectul impunerii fiind locul de parcaj special amenajat pe domeniul public și autorizat de autoritatea administrației publice locale, utilizat pentru staționarea unității de transport pe un anumit termen. Totodată, conform art.16 alin.(2), tariful de parcare reprezintă contraprestația pentru utilizarea serviciului public de parcare cu plată și constituie condiție obligatorie pentru utilizarea locului de parcare.	Se acceptă de principiu Necesitatea instituirii tarifului pentru serviciul public de parcare cu plată, complementar la taxa de parcaj este argumentată în nota de fundamentare.

		Deși noțiunile de „taxă pentru parcaj” și „tarif pentru serviciul public de parcare cu plată” sunt definite distinct, în practică acestea pot genera efecte similare asupra beneficiarului final. Ambele plăți sunt percepute în legătură directă cu utilizarea locurilor de parcare amenajate pe domeniul public sau privat al UAT, având ca rezultat final suportarea unui cost de către utilizator (beneficiar) pentru staționarea unității de transport. Prin urmare, instituirea concomitentă a taxei pentru parcaj și a tarifului de parcare poate fi percepută ca o dublare a impunerii, în lipsa unei delimitări clare a destinației, modului de aplicare și regimului juridic al fiecărei plăți.	
146.	9) La art.20: a) în alin.(1) este prevăzut că, după constatarea de către instanța de judecată a faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat, acesta trece în gestiunea autorităților administrației publice locale. O asemenea formulare ridică probleme de ordin juridic, întrucât noțiunea de „gestiune” nu este echivalentă cu dreptul de proprietate și nu clarifică titlul juridic în baza căruia autoritatea publică locală ar putea ulterior dispune de bun, inclusiv prin valorificare. În situația în care un bun este declarat fără stăpân, regimul juridic presupune, de regulă, trecerea acestuia în proprietatea UAT. În consecință, formularea actuală creează o incoerență între alin. (1) și alin. (2), deoarece valorificarea bunului ar presupune existența unui drept de proprietate, nu doar exercitarea unei gestiuni.	Se acceptă Art. 20 a fost reformulat, noțiunea de „gestiune” fiind exclusă. Potrivit alin. (2) și (4), în temeiul hotărârii definitive a instanței de judecată prin care se constată caracterul de bun fără stăpân sau abandonat, vehiculul trece în proprietatea autorității administrației publice locale, fiind înlăturată incoerența semnalată între alineatele articolului.	
147.	9) La art.20: b) alin.(2) necesită revizuire din punct de vedere redacțional și gramatical. În plus, formularea referitoare la „transmiterea cu titlu gratuit în condițiile legii” necesită clarificare, întrucât norma nu stabilește modul de acoperire a cheltuielilor aferente ridicării și depozitării vehiculului în cazul unei astfel de transmiteri. În lipsa unor venituri rezultate din valorificare, există riscul ca aceste costuri să rămână în sarcina bugetului local, aspect care ar trebui reglementat în mod expres pentru a evita interpretări sau aplicări neuniforme.	Se acceptă Alineatul (2) al art. 20, în redacția inițială, a fost exclus, inclusiv prevederea referitoare la transmiterea cu titlu gratuit. Regimul juridic al vehiculului după dobândirea dreptului de proprietate de către autoritatea administrației publice locale este reglementat la art. 21 alin. (3)–(5), care stabilesc dreptul fostului proprietar la restituirea vehiculului nevalorificat, cu achitarea integrală a cheltuielilor, precum și la restituirea excedentului rezultat din vânzare, după deducerea cheltuielilor de ridicare, transport, depozitare, evaluare, înregistrare a dreptului de proprietate și organizare a licitației.	

148.	La Nota de fundamentare În contextul analizei impactului de reglementare (pct.4 din Notă), implementarea prevederilor proiectului de lege va determina extinderea competențelor autorităților APL prin atribuirea unor responsabilități suplimentare în domenii complexe ale mobilității urbane, precum elaborarea și actualizarea PMUD, instituirea și gestionarea ZNSE, gestionarea parcarilor publice cu plată, constatarea, evacuarea, depozitarea vehiculelor abandonate sau fără stăpân, etc. Deși este specificat că elaborarea și actualizarea PMUD nu este un domeniu complet nou pentru APL, având în vedere că acesta urmează să substituie planul de mobilitate a localității stabilit în Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, totuși noile reglementări propuse, în special, implementarea ZNSE, administrarea sistemelor de parcare și aplicarea procedurilor de evacuare a vehiculelor determină o creștere a complexității instituționale, organizaționale, administrative și financiare a activității APL. În acest context, autoritățile administrației publice locale vor fi puse în situația să instituie noi subdiviziuni specializate ori să reorganizeze structurile existente pentru preluarea noilor competențe, cu impact financiar nemijlocit asupra bugetului local. Concomitent, în lipsa unor resurse disponibile la nivel local pentru acoperirea costurilor aferente acestor competențe, există riscul ca implementarea politicilor în domeniul planurilor de mobilitate urbană durabilă să fie formale, fără efect real asupra problemelor existente. Reieșind din cele expuse, proiectul de lege urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.	Nu se acceptă Proiectul de lege obligă Primăriile municipiilor Chișinău și Bălți să elaboreze și să aprobe PMUD-uri, fapt deja aprobat prin pct. 126.2.1 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026. Instituirea ZNSE și a serviciului de parcare publice cu plată este reglementată, însă nu are caracter obligatoriu. Astfel, APL, beneficiind de autonomia locală, urmează să decidă asupra mecanismelor prevăzute de lege prin care vor asigura fluidizarea traficului rutier și diminuarea nivelului de poluare.
------	---	--

Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Nr. 03-1603 din 12.05.2026)	149.	La art.11. din proiectul de lege, norma expusă la alin. (5) stabilește că, „Autoritățile administrației publice locale pot condiționa accesul în ZNSE prin achitarea taxei de acces și/sau alte reguli de acces”. În acest sens, menționăm că „taxa în cauză” este echivalentă cu taxele locale prevăzute de Codul fiscal nr.1163/1997. Prin urmare, regimul juridic și principalele criterii și plafoane de stabilire a taxei în cauză necesită a fi prevăzute de Codul fiscal sau de proiectul de lege, având în vedere că este o normă primară.	Se acceptă Potrivit prevederilor compartimentului nr. 8 din nota de fundamentare, ulterior aprobării proiectului de Lege, urmează a fi operate modificări în Codul Fiscal nr. 1163/1997 (după caz, Lege specială referitoare la taxele rutiere), în vederea introducerii unei taxe de acces în ZNSE;
Primăria mun. Bălți (nr P03-09/1345 din 08.05.2026)	150.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Educației și Cercetării (Nr. 02/282/26 din 07.05.2026)	151.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Mediului (Nr. 13-05/1480 din 06.05.2026)	152.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Ministerul Culturii (Nr. 05/1-09/1341 din 06.05.2026)	153.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.

Centrul de Armonizare a Legislației (Nr. 31/02-69-5059 din 05 Mai 2026)	154.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
IP Oficiul Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe (Nr. 241a din 15.05.2026)	155.	Lipsă de obiecții și propuneri.	Se ia act.
Avize repetate la etapa de expertizare			
Congresul Autorităților Locale din Moldova (nr. 206 din 16 iunie 2026)	156.	Referitor la art. 18 Constatarea și identificarea proprietarului (3) Autoritatea administrației publice locale întreprinde demersuri rezonabile și diligente pentru identificarea proprietarului sau a deținătorului legal al vehiculului, prin consultarea registrelor de evidență a vehiculelor și a altor baze de date oficiale): având în vedere că APL nu au acces la registrele de evidență a vehiculelor și alte baze oficiale ale statului (cu excepția registrului bunurilor imobile), este necesară includerea în textul proiectului a unui mecanism pentru asigurarea accesului APL la aceste registre în scopul executării prevederilor legale. De exemplu, completarea cu enunțul: „Deținătorii registrelor de evidență a vehiculelor și a altor baze de date oficiale vor asigura accesul autorităților administrației publice locale la registrele și bazele de date oficiale necesare pentru executarea prevederilor legii”.	Se acceptă Articolul 18 a fost completat cu alin. (4) cu următorul cuprins: „(4) Posesorul Registrului de stat al vehiculelor asigură autorităților administrației publice locale accesul la Registrul de stat al vehiculelor, în măsura necesară exercitării atribuțiilor prevăzute de prezenta lege.”. În consecință, APL-ului urmează să-i fie asigurat acces la Registrul de stat al vehiculelor.
	157.	Referitor la Articolul 20 „Regimul juridic ulterior al vehiculului ridicat” - „alin. (2) După intervenirea prezumției de renunțare la posesia vehiculului, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat, cu	Se acceptă textul „autorității administrației publice locale” a fost substituit cu textul „unității administrativ-teritoriale”

	transmiterea acestuia în proprietatea autorității administrației publice locale” și „alin. (4) În temeiul hotărârii definitive a instanței de judecată prin care se constată caracterul de bun fără stăpân sau abandonat, vehiculul trece în proprietatea autorității administrației publice locale”: având în vedere că proprietatea publică aparține unității administrativ-teritoriale, dar nu APL - textul „autorității administrației publice locale” necesită a se substitui cu textul cu următorul cuprins: „unității administrativ-teritoriale” sau, alternativ, cu cuvântul „municipală”.	
158.	Referitor la „Articolul 21. Drepturile și garanțiile proprietarului – alin. „(3) Dacă autoritatea administrației publice locale a dobândit dreptul de proprietate asupra vehiculului în temeiul hotărârii judecătorești definitive, dar nu l-a valorificat încă prin înstrăinare, proprietarul anterior sau reprezentantul său legal are dreptul să solicite restituirea vehiculului, cu achitarea integrală a tuturor cheltuielilor prevăzute la alin. (1), precum și a cheltuielilor de înregistrare a dreptului de proprietate; alin. (4) În cazul în care vehiculul a fost valorificat prin vânzare, fostul proprietar sau succesorii săi au dreptul, în termen de 3 ani de la data vânzării, să solicite restituirea excedentului rezultat din diferența dintre prețul de vânzare și totalul cheltuielilor efectuate de autoritate, respectiv: ridicarea, transportul, depozitarea, evaluarea, înregistrarea dreptului de proprietate și organizarea licitației; alin. (5) Cererea de restituire a excedentului se soluționează de autoritatea administrației publice locale în termen de maximum 30 de zile de la depunere. Refuzul total sau parțial al restituirii poate fi contestat în condițiile Codului administrativ nr. 116/2018”: necesită a fi excluse, pe motiv că (aceste alineate) contravin efectelor deciziei definitive a instanței de judecată care transferă (definitiv și executoriu) dreptul de proprietate asupra vehiculului abandonat sau fără stăpân, respectiv, alineatele criticate impun față de APL situația unui tribunal	Nu se acceptă Trecerea vehiculului în proprietatea unității administrativ-teritoriale nu poate fi echivalată cu lipsirea fostului proprietar de a solicita restituirea excedentului. Totodată, o asemenea abordare contravine scopului mecanismului, care este eliberarea spațiului public, dar nu colectarea resurselor financiare.

		iluzoriu, ceea ce contravine principiilor generale de drept și lipsește practic de sens reglementările privind dobândirea dreptului de proprietate al UAT asupra acestor vehicule, deci anihilează scopul legii.	
Ministerul Sănătății (nr. 09/2100 din 15.06.2026)	159.	La art. 3 se propune completarea cu următoarea noțiune: „transport public – serviciu de transport de persoane accesibil publicului larg, efectuat pe trasee și/sau în condiții stabilite de autoritățile competente, utilizând mijloace de transport destinate transportului colectiv de persoane.”	Se acceptă Noțiunea a fost completată și corelată cu Codul transporturilor nr. 150/2014.
Ministerul Finanțelor (nr. 09/2-03/432 din 19.06.2026)	160.	La art.8, alin. (1), lit. i) se propune excluderea cuvântului „și metropolitan”, deoarece cadrul normativ din Republica Moldova nu reglementează metropolele ca unități administrativ-teritoriale, ceea ce va crea confuzie și incertitudine în procesul de implementare.	Se acceptă Noțiunea „metropolitan” a fost exclusă din proiectul actului.
	161.	La art. 11 și 12 reiterăm necesitatea elaborării, de către autoritatea publică centrală în domeniu, a unei metodologii care va reglementa criteriile de instituire, delimitare și funcționare a zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE). În lipsa acesteia, există riscul ca ZNSE să fie instituite neuniform, cu reguli diferite între localități, ceea ce poate afecta previzibilitatea pentru cetățeni, agenți economici și autoritățile publice.	Se acceptă Articolul 11 a fost completat cu un alineat nou cu următorul cuprins: „(5) Metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE se aprobă de Guvern.”
	162.	Totodată, atenționăm asupra utilizării noțiunilor diferite pentru aceeași categorie de plăți. Astfel, la art. 11 alin. (6) este utilizată sintagma „tarife de acces”, iar la art. 12 alin. (1) este utilizată sintagma „taxe de acces”. Astfel, în vederea asigurării coerenței terminologice și evitării unor eventuale interpretări divergente, se impune uniformizarea terminologiei utilizate în proiect și ajustarea corespunzătoare a referinței prevăzute la art. 12 alin. (1).	Se acceptă În cazul plăților pentru acces în ZNSE, a fost uniformizat cu noțiunea „taxă de acces”.
	163.	La fel, cu referire la art.12 alin.(1) potrivit căruia „taxele de acces prevăzute la art.11 alin.(5) se instituie și se aplică în conformitate cu legislația aplicabilă taxelor rutiere”, considerăm oportun revizuirea acestei prevederi. În prezent, legislația națională reglementează expres și exhaustiv sistemul taxelor rutiere, noțiunea de „taxă rutieră”	Se acceptă parțial Recunoscând importanța reglementării zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE) atât prin Legea privind mobilitatea urbană durabilă, cât și prin legea specială privind taxele rutiere, considerăm imperativă promovarea proiectului de lege, în vederea asigurării îndeplinirii responsabilităților asumate prin pct. 126 din

	având un conținut juridic determinat și fiind limitată la categoriile de taxe prevăzute de cadrul normativ în vigoare. Astfel, taxa de acces în zonele cu nivel scăzut de emisie (ZNSE) nu este reglementată de legislația fiscală și nu face parte din sistemul național al taxelor rutiere. În aceste condiții, trimiterea la „legislația aplicabilă taxelor rutiere” nu dispune de un suport normativ suficient și poate genera incertitudini privind natura juridică, modul de instituire și mecanismul de administrare a taxei respective. Or, instituirea unei noi plăți obligatorii presupune existența unor reglementări exprese care să stabilească elementele esențiale ale acesteia, inclusiv subiecții obligației de plată, obiectul impunerii, modalitatea de calcul, percepere și control. Totodată, autorul proiectului a menționat că aspectele privind instituirea și aplicarea taxelor de acces urmează să fie reglementate printr-un act normativ distinct. În acest context, prevederile art.12 alin. (1) au un caracter prematur, întrucât fac trimitere la un mecanism juridic care nu este reglementat în prezent și care urmează a fi dezvoltat ulterior. Prin urmare, menținerea mecanismului taxei de acces în ZNSE impune reglementarea concomitentă și completă a regimului juridic al acestei plăți, fie în cadrul prezentului proiect, fie prin promovarea simultană a unui act normativ distinct. În consecință, se recomandă revizuirea art.12 alin.(1) prin excluderea referinței la legislația aplicabilă taxelor rutiere și stabilirea expresă a cadrului juridic aplicabil taxei de acces în ZNSE. Suplimentar, menționăm că, în conformitate cu conceptul de rescriere a Codului fiscal, taxele rutiere aferente utilizării infrastructurii rutiere urmează să fie reglementate printr-un act normativ distinct, în afara Codului fiscal. În acest context,	Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026, act normativ care asigură transpunerea Regulamentului (UE) 2024/1679. Consecvent, în vederea asigurării previzibilității și aplicării uniforme a cadrului normativ, în legea specială privind taxele rutiere urmează a fi incluse trimiteri exprese la normele relevante din Legea privind mobilitatea urbană durabilă. Subsecvent, în cadrul procesului de aducere în concordanță a legislației naționale cu noua lege privind taxele rutiere, urmează a fi operate modificările corespunzătoare la articolele 11 și 12 din prezenta lege, prin includerea referințelor la actul normativ special care reglementează domeniul respectiv. Totodată, intrarea în vigoare a articolelor 11 și 12 urmează a fi amânată până la 01.01.2028, când va intra în vigoare și legea specială referitoare la taxele rutiere.
--	---	--

		urmează a fi ajustată și Nota informativă aferentă proiectului, pentru a asigura concordanța acesteia cu abordarea conceptuală menționată.	
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr. 04/2-6889 din 19.06.2026)	164.	La art. 1: La alin. (2), se recomandă clarificarea sferei de aplicare a legii. Astfel, proiectul reglementează concomitent planurile de mobilitate urbană durabilă, organizarea parcărilor cu plată și evacuarea vehiculelor abandonate. Aceste domenii prezintă obiecte de reglementare distincte și sunt supuse unor regimuri juridice diferite. În nota de fundamentare urmează a fi argumentată necesitatea includerii acestora într-un singur act normativ și modul în care acestea contribuie la realizarea scopului declarat al legii. Totodată, la alin. (3), sintagma „dezvoltare economică rezilientă” are un caracter general și necesită a fi corelată cu obiectul concret al reglementării, pentru a asigura previzibilitatea normei.	Se acceptă Remarcăm că art. 1 din proiectul de lege stabilește într-un mod clar și concis obiectul de reglementare al acestuia, abordând organizarea parcărilor cu plată și evacuarea vehiculelor abandonate, din perspectiva instrumentelor de gestionare a mobilității urbane durabile. Totodată, alin. (2) a fost reformulat în vederea clarificării corelației dintre Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și instrumentele de gestionare a mobilității urbane. Astfel, organizarea parcărilor cu plată și gestionarea vehiculelor abandonate reprezintă instrumente de implementare a politicilor de mobilitate urbană, care urmează a fi dezvoltate în conformitate cu obiectivele și măsurile prevăzute în PMUD. Subsecvent, nota de fundamentare a fost completată cu argumente suplimentare aferente necesității reglementării concomitente a planurilor de mobilitate urbană durabilă, organizare a parcărilor cu plată și evacuare a vehiculelor abandonate.
	165.	La art. 2 alin. (2), textul „Mobilitatea urbană durabilă are la bază piloni” urmează a fi reformulat în „Mobilitatea urbană durabilă se bazează pe următorii piloni”, pentru respectarea regulilor de tehnică legislativă și a normelor limbii române. De asemenea, în același alineat unele dintre elementele enumerate la lit. a) - k) reprezintă mai curând obiective, instrumente sau măsuri de implementare decât piloni conceptuali ai mobilității urbane durabile. Se recomandă reevaluarea structurii normei și delimitarea principiilor de realizare a acestora.	Se acceptă Art. 2 alin. (2) a fost reformulat și au fost păstrate doar acele elemente care reprezintă principii aplicabile mobilității urbane durabile. Astfel, la art. 2 alin. (2) sunt enumerate principiile pe care se bazează mobilitatea urbană durabilă.

166.	La art. 3, proiectul include un număr semnificativ de noțiuni preluate din documente și politici ale Uniunii Europene. În acest context, sugerăm verificarea uniformității terminologice și a corespunderii definițiilor cu actele europene de referință. Totodată, unele noțiuni necesită precizări suplimentare: noțiunea „dezvoltare orientată spre transport public (DOT)” conține elemente descriptive și evaluative care depășesc funcția unei definiții legale; noțiunea „format vectorial” utilizează sintagma „alt format editabil”, care are un caracter vag și poate genera interpretări diferite; noțiunile „vehicul abandonat” și „vehicul fără stăpân” urmează a fi corelate cu prevederile Codului civil. Totodată, utilizarea criteriului temporal de „cel puțin 6 luni” pentru calificarea unui vehicul drept abandonat necesită argumentare suplimentară în nota de fundamentare; noțiunea „zonă metropolitană” necesită corelare cu legislația existentă privind cooperarea intercomunitară și dezvoltarea regională.	Se acceptă Noțiunile „dezvoltare orientată spre transport public (DOT)” și „format vectorial” au fost reformulate. Noțiunea „zonă metropolitană” a fost exclusă din proiectul de lege. Totodată, noțiunea de „vehicul abandonat” a fost reformulată, pentru a oferi claritate acesteia, iar noțiunea de „vehicul fără stăpân” a fost exclusă.
167.	La art. 4: La alin. (2) lit. c), se prevede că organul central de specialitate avizează planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în baza consultării Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. În acest context, urmează a fi clarificată natura juridică a avizului emis, or, proiectul nu stabilește dacă acesta are caracter consultativ sau obligatoriu și nici consecințele juridice ale unui eventual aviz negativ. La alin. (3) - (5) se propune instituirea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Pentru a asigura transparența și previzibilitatea mecanismului instituțional creat, recomandăm completarea proiectului cu prevederi privind componența minimă, criteriile de desemnare a membrilor și principiile de funcționare ale acestui organism consultativ.	Se acceptă Avizarea planurilor urbanistice generale (PUG) de către organele centrale de specialitate ale administrației publice interesate este un mecanism existent, stabilit și la art. 54 și 55 din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023. Consecvent, potrivit prevederilor NCM B.01.02:2016 „Sistematizarea teritoriului și localităților. Instrucțiuni privind conținutul, principiile metodologice de elaborare, avizare și aprobare a documentației de urbanism și amenajare a teritoriului”, planurile urbanistice generale (PUG) se avizează de către autoritatea administrației publice centrale de specialitate în domeniul drumurilor și transporturilor. Avizarea respectivă se realizează din perspectiva calității de administrator al infrastructurii de transport și este parte integrantă a procesului de avizare a PUG cu administratorii de infrastructură. Întrucât planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) fac parte integrantă din PUG, acestea sunt, de asemenea, supuse avizării.

			În vederea asigurării unei examinări complexe și multidisciplinare, procedura de avizare se realizează cu consultarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Art. 4 a fost completat cu un alineat nou care stabilește componența Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.
168.	La art. 5: La alin. (1), se prevede desemnarea de către Guvern a Punctului național de contact pentru PMUD. În acest sens, recomandăm clarificarea naturii juridice a acestei entități, respectiv, dacă reprezintă o autoritate publică, o instituție publică, o subdiviziune a unei autorități existente sau o structură nou creată. Semnalăm că, în lipsa unei asemenea precizări, norma nu permite identificarea subiectului responsabil de exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2). Totodată, atribuțiile prevăzute la alin. (2) lit. c) și d) implică colectarea, procesarea și publicarea unor volume importante de date. Astfel, urmează a fi evaluată capacitatea instituțională și financiară necesară pentru exercitarea acestor competențe.	Se acceptă Art. 5 alin. (1) a fost redactat după cum urmează: „(1) Calitatea de punct național de contact pentru PMUD se asigură de către autoritatea administrativă desemnată de Guvern, la propunerea organului central de specialitate.”. Evaluarea capacităților instituționale și financiare urmează a fi efectuată la etapa desemnării autorității respective.	
169.	La art. 6: La alin. (1), se recomandă corelarea competențelor atribuite autorităților administrației publice locale cu prevederile Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală și ale altor acte normative sectoriale. În particular, lit. b) atribuie autorităților administrației publice locale competența de stabilire a zonelor cu nivel scăzut de emisii și a regulilor de acces în acestea. În nota de fundamentare urmează a fi argumentată baza legală pentru instituirea unor asemenea restricții și impactul acestora asupra dreptului de proprietate și libertății circulației. La lit. e), formularea „asigură reglementarea amplasării autogărilor” necesită concretizare, întrucât nu este clar dacă aceasta reprezintă o competență de autorizare, planificare urbanistică sau avizare.	Se acceptă În nota de fundamentare a fost argumentată necesitatea împuternicirii APL să instituie ZNSE. Conținutul componentei reglementatoare a planului urbanistic general și domeniile reglementate de aceasta sunt definite la art. 39 alin. (4) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023. Alineatul (3) a fost ajustat conform recomandării.	

	La alin. (2), obligația transmiterii PMUD în format digital vectorial necesită corelare cu Legea nr. 254/2016 cu privire la infrastructura națională de date spațiale și cu capacitatea tehnică a autorităților administrației publice locale de a genera și transmite asemenea date. La alin. (3), se recomandă stabilirea expresă a termenului anual de raportare și a modalității de transmitere a indicatorilor privind mobilitatea urbană, pentru a asigura aplicarea uniformă a normei.	
170.	La art. 7: La alin. (1), formularea „Drept obiectiv principal al PMUD este” nu corespunde rigorilor limbajului normativ. Se recomandă substituirea acesteia cu formularea „Obiectivul principal al PMUD este”. Totodată, norma are un caracter predominant programatic și enumeră obiective extrem de ample, inclusiv dezvoltarea transportului aerian și naval. În acest context, urmează a fi argumentată în nota de fundamentare relevanța includerii acestor tipuri de transport în sfera mobilității urbane durabile, având în vedere că reglementarea vizează, în principal, mobilitatea urbană și metropolitană.	Se acceptă Alin. (1) a fost reformulat după cum urmează: „(1) Obiectivul principal al PMUD este îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, naval, feroviar, rutier) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.”
171.	La art. 7: La alin. (3) se stabilește caracterul obligatoriu al PMUD pentru municipiile Chișinău și Bălți. În această legătură, recomandăm justificarea criteriilor utilizate pentru desemnarea exclusivă a acestor localități și examinarea oportunității reglementării prin raportare la noțiunea de „nod urban”, definită la art. 3, pentru a evita individualizarea în textul legii a unor unități administrativ-teritoriale concrete.	Se acceptă Nodurile urbane au fost desemnate/stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 cu privire la aprobarea Regulamentului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, act normativ care asigură transpunerea Regulamentului (UE) 2024/1679. Obligatorietatea elaborării PMUD pentru nodurile urbane este stabilită la pct. 126.2.1 din Regulamentul menționat.
172.	La art. 7: La alin. (4), sintagma „și a altor orașe și municipii” urmează a fi substituită cu sintagma „și de alte orașe și municipii”.	Se acceptă Alin. (4) a fost reformulat după cum urmează: „(4) PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale ale altor orașe și municipii, cu condiția respectării prezentei legi.”

173.	La art. 7: La alin. (5), formularea „vor fi abordate într-un mod integrat” are caracter declarativ și nu stabilește obligații juridice clare. Deci, norma se va reformula prin indicarea expresă a obligației de corelare dintre documentațiile de urbanism și PMUD.	Se acceptă Alin. (5) a fost reformulat după cum urmează: „(5) Reglementările privind modul de utilizare a terenurilor stabilite prin documentațiile de urbanism și măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane prevăzute în planul de mobilitate urbană durabilă se corelează și se integrează în vederea asigurării coordonării proiectelor de dezvoltare la nivel local.”
174.	La art. 7: La alin. (6), se prevede că PMUD se elaborează în conformitate cu o metodologie aprobată de Guvern. În acest context, sugerăm stabilirea în lege a elementelor esențiale pe care metodologia trebuie să le conțină, pentru respectarea principiului delegării limitate a competențelor normative.	Se acceptă Articolul 7 a fost completat cu alin. (7) cu următorul cuprins: „(7) Metodologia prevăzută la alin. (6) cuprinde cel puțin: a) conținutul-cadru al PMUD, inclusiv componentele strategică și operațională; b) etapele de elaborare, avizare, aprobare, implementare, monitorizare și revizuire a PMUD; c) componentele minime ale analizei situației existente; d) cerințele tehnice privind elaborarea PMUD în format digital, inclusiv componenta în sistem informațional geografic; e) cadrul de evaluare a conformității PMUD.”
175.	La art. 7: La alin. (9) și (10), noțiunile „modificare integrală”, „modificare parțială” și „actualizarea planului de acțiune” necesită delimitare conceptuală și juridică, întrucât proiectul nu stabilește criteriile care diferențiază aceste proceduri.	Se acceptă Alin. (9) a fost redactat în vederea aducerii clarității că modificarea parțială constă exclusiv în actualizarea Planului de acțiuni
176.	Art. 8 conține o enumerare amplă de obiective și direcții de acțiune. Sub aspectul tehnicii legislative, se constată că unele prevederi reprezintă măsuri concrete de implementare, iar altele constituie principii generale de planificare. În vederea sporirii clarității și coerenței normei, se recomandă structurarea distinctă a obiectivelor strategice și a măsurilor de implementare. Totodată, anumite formulări au un caracter vag și dificil de evaluat juridic, precum: „condiții de călătorie de calitate ridicată”, „rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile”, „mobilitatea ca serviciu”.	Se acceptă Articolul 8 a fost redivizat în 4 alineate care cuprind: obiective strategice urmărite de PMUD, direcții de acțiune urmărite la elaborarea PMUD, factori luați în considerație la proiectarea mobilității urbane și indicatori de performanță pentru monitorizarea implementării PMUD.

177.	La Art. 8 alin. (2), unele criterii prevăzute la lit. j) - o) reprezintă indicatori de performanță și nu factori de planificare. Astfel, se recomandă delimitarea acestora de criteriile generale de planificare.	Se acceptă Articolul 8 a fost redivizat în 4 alineate care cuprind: obiective strategice urmărite de PMUD, direcții de acțiune urmărite la elaborarea PMUD, factori luați în considerație la proiectarea mobilității urbane și indicatori de performanță pentru monitorizarea implementării PMUD.
178.	La art. 9: La alin. (1), sintagma „vor urmări dezvoltarea orientată spre transport public” are caracter declarativ și nu stabilește o obligație juridică suficient de clară, prin urmare, se va utiliza o formulă normativă imperativă.	Se acceptă Alin. (1) a fost reformulat după cum urmează: „(1) Autoritățile administrației publice locale asigură integrarea principiului dezvoltării orientate spre transportul public în activitatea de planificare și dezvoltare a localității, precum și în elaborarea documentației de amenajare a teritoriului și de urbanism.”
179.	La art. 9: La alin. (2), definiția obiectivului DOT reproduce concepte din documentele de politici publice și conține expresii precum „cele mai eficiente”, „cele mai sănătoase” sau „reziliență adecvată”. Astfel, se recomandă reformularea normei într-o manieră mai precisă și normativă.	Se acceptă Alin. (2) a fost reformulat după cum urmează: „(2) Obiectivul dezvoltării orientate spre transportul public constă în asigurarea accesului echitabil al populației la oportunitățile și serviciile urbane prin integrarea transportului public, a modurilor active de deplasare și a planificării urbane, cu utilizarea eficientă a resurselor și reducerea impactului asupra mediului.”
180.	La art. 9: La alin. (3), majoritatea prevederilor reprezintă recomandări de planificare urbană și arhitecturală. În acest context, urmează a fi analizată oportunitatea includerii acestora într-o lege, în raport cu reglementările deja existente în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului. În special, lit. f) prevede stimularea utilizării transportului public prin introducerea taxelor de parcare și limitarea numărului de locuri de parcare. Așadar, urmează a fi argumentat impactul economic și social al unor asemenea măsuri, precum și evaluarea compatibilității acestora cu principiul autonomiei locale.	Nu se acceptă Planul de mobilitate a localităților este parte componentă a Planului urbanistic general, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023. Planul de mobilitate a localităților urmează a fi înlocuit cu Planul de mobilitate urbană durabilă. În consecință, elaborarea PMUD nu va genera cheltuieli suplimentare pentru APL. Impactul urmează a fi calculat în cadrul procesului de elaborare a PMUD în funcție de datele colectate și care urmează să stea la baza deciziilor aprobate de APL. Impactul economic și social nu poate fi estimat în lipsa datelor care urmează a fi colectate de către elaboratorul PMUD. Suplimentar, se va reține că prevederile art. 9 alin. (3) au caracter de norme-principiu, care orientează activitatea de planificare a autorităților administrației publice locale (art. 9 alin. (1) – „vor urmări”), fără a institui obligații concrete, sancțiuni sau proceduri noi. Includerea acestora în lege este necesară întrucât Codul

		urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 nu reglementează conceptul dezvoltării orientate spre transport public (DOT), iar proiectul de lege constituie, potrivit art. 1 alin. (1), actul care stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane durabile. Corelarea cu documentațiile de urbanism este asigurată expres prin art. 7 alin. (5) din proiect. Totodată, lit. f) nu instituie taxe de parcare și nu limitează numărul locurilor de parcare prin efectul legii, ci enunță un principiu de planificare. Decizia privind instituirea, organizarea și tariful parcarilor publice cu plată aparține în exclusivitate autorităților administrației publice locale, în temeiul art. 6 alin. (1) lit. c), art. 15 alin. (2) și art. 16 alin. (1) și (4) din proiect, precum și al art. 14 din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală. Astfel, norma nu restrânge, ci confirmă și consolidează competențele autorităților locale, exercitate „în condițiile legii”, conform art. 109 din Constituția Republicii Moldova și art. 4 din Carta europeană a autonomiei locale. Consecvent, impactul economic și social al măsurilor de management al parcării se evaluează la nivel local, în cadrul capitolelor distincte privind parcarile publice, obligatorii în componenta strategică și în planul de acțiune al PMUD (art. 7 alin. (8) din proiect), pe baza datelor colectate anual (art. 6 alin. (3) și art. 8 alin. (1) lit. o)), cu respectarea transparenței în procesul decizional (art. 7 alin. (11)). Or, o evaluare uniformă la nivel național ar fi lipsită de relevanță, întrucât măsurile se aplică diferențiat, în funcție de contextul urban al fiecărei localități. Subsecvent, managementul parcării, în corelare cu transportul public, este unul dintre pilonii mobilității urbane durabile (art. 2 alin. (2) lit. i) din proiect) și constituie o componentă recunoscută a planurilor de mobilitate urbană durabilă, potrivit Anexei V la Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, act transpus prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026.
--	--	--

	181.	La art. 10: La alin. (1), formularea „este obligatoriu să fie asigurată extinderea serviciilor de transport public” necesită precizarea subiectului responsabil și a mecanismului de realizare a obligației.	Nu se acceptă Responsabilitățile referitoare la achiziționarea serviciilor de elaborare, inițierea, elaborarea, avizarea și aprobarea PUG sunt reglementate în Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023. Suplimentar, subiectul responsabil rezultă în mod neechivoc din interpretarea sistemică a normei: art. 10 alin. (1) vizează planurile urbanistice generale și planurile urbanistice zonale, a căror inițiere, elaborare și aprobare țin de competența exclusivă a autorităților administrației publice locale, potrivit Codului urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023 și Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală. De asemenea, întreaga Secțiune a 4-a a proiectului, inclusiv art. 9 alin. (1), se adresează autorităților publice locale în calitate de titulari ai activității de planificare și dezvoltare a localității. Reiterarea subiectului în fiecare alineat ar constitui o repetare inutilă a normelor de competență, contrar exigențelor de tehnică legislativă stabilite de Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Totodată, obligația instituită la art. 10 alin. (1) este o cerință de conținut a documentației de urbanism, iar nu o obligație de executare a unor lucrări. Mecanismul de realizare este stabilit chiar în proiect: prin identificarea rutelor de transport public și a accesului la acestea în cadrul documentației de urbanism (art. 10 alin. (2)), prin planul de acțiune al PMUD, care detaliază măsurile, calendarul și resursele necesare (art. 7 alin. (7) lit. b)), precum și prin corelarea obligatorie a documentațiilor de urbanism cu măsurile PMUD (art. 7 alin. (5)). Sintagma „cu prioritizarea finanțării și implementării în primă fază” stabilește regula de etapizare a măsurilor, care se materializează în planul de acțiune și în bugetele locale. Consecvent, verificarea respectării acestei cerințe se realizează în cadrul procedurilor existente de avizare și aprobare a documentațiilor de urbanism, reglementate de Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, fără a fi necesară instituirea unui mecanism distinct.
--	------	--	---

	182. La art. 10: La alin. (3), se instituie o ordine obligatorie de prioritizare a modurilor de transport: mers pe jos, mers cu bicicleta, transport public, autoturism personal. În acest context, se recomandă examinarea impactului juridic al normei asupra procesului de elaborare și aprobare a documentațiilor de urbanism și asupra proiectelor de infrastructură existente.	Nu se acceptă Ordinea de prioritizare reprezintă un principiu de proiectare aplicabil în faza de planificare și nu influențează procedurile de inițiere, elaborare, avizare și aprobare a PUG. Suplimentar, se va reține că norma nu are incidență asupra proiectelor de infrastructură existente. Art. 10 alin. (3) se aplică exclusiv zonelor propuse spre urbanizare și zonelor propuse spre regenerare urbană sau renovare, „încă de la faza de proiectare”, astfel încât produce efecte doar pentru viitor, în deplină concordanță cu principiul neretroactivității actului normativ, consacrat în Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Proiectele aflate în curs de implementare și infrastructura existentă nu sunt afectate. Totodată, ordinea de prioritizare nu instituie etape procedurale, avize sau condiții de valabilitate suplimentare pentru documentațiile de urbanism și nu modifică procedurile de elaborare și aprobare a acestora, reglementate de Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023. Aceasta constituie un criteriu de proiectare, aplicabil la stabilirea soluțiilor tehnice de organizare a spațiului străzii, și reprezintă operaționalizarea pilonilor stabiliți la art. 2 alin. (2) lit. f) și h) din proiect (încurajarea modului activ de transport și prioritizarea modurilor de transport nepoluante), precum și a direcțiilor de acțiune prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. c). Consecvent, ierarhia modurilor de deplasare (pietoni, bicicliști, transport public, autoturism personal) reprezintă un principiu general acceptat în planificarea mobilității urbane durabile la nivelul Uniunii Europene, reflectat în Orientările pentru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (Comisia Europeană, ediția a 2-a, 2019) și în cerințele Anexei V la Regulamentul (UE) 2024/1679, care impun promovarea modurilor active de transport și a transportului public. Prioritizarea participanților vulnerabili la trafic răspunde, de asemenea, obiectivului de creștere a siguranței rutiere, prevăzut la art. 8 alin. (1) lit. a) și alin. (2) lit. b) din proiect.
--	--	---

183.	La art. 10: La alin. (5), se stabilesc indicatori concreți privind accesibilitatea transportului public. Sub acest aspect, recomandăm justificarea valorilor numerice utilizate (300 m, 400–600 m, 500 m, 60% din populație, 20 de minute), precum și indicarea studiilor, standardelor tehnice sau documentelor internaționale care au fundamentat aceste criterii.	Se acceptă Indicatorii de accesibilitate a transportului public au fost stabiliți în conformitate cu NCM B.01.05:2019 Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale, dar și cu standardele europene. Ca practică internațională, menționăm că indicatorii respectivi au fost inspirați de legislația aplicabilă din România, și anume Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă.
184.	La art. 11: La alin. (2) și (4), reglementarea instituirii zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE) necesită o corelare suplimentară cu legislația privind protecția mediului, calitatea aerului atmosferic și administrația publică locală.	Se acceptă Articolul 11 alin. (2) și (4) nu conțin prevederi contrare legislației privind protecția mediului, calitatea aerului atmosferic și administrația publică locală.
185.	La art. 11: La alin. (5), se conferă autorităților administrației publice locale competența de a stabili standarde de emisii și taxe de acces. În acest context, se constată că proiectul nu reglementează: criteriile de stabilire a taxelor, limitele acestora, categoria vehiculelor exceptate, mecanismele de control și contestare, destinația veniturilor încasate, or, în lipsa acestor elemente esențiale, norma poate genera probleme de previzibilitate și aplicare. Totodată, instituirea unei taxe de acces reprezintă o ingerință în exercitarea dreptului de proprietate și a libertății de circulație, motiv pentru care sunt necesare justificări suplimentare privind proporționalitatea măsurii și respectarea principiului securității juridice.	Se acceptă Articolul 11 a fost completat cu un alineat nou cu următorul cuprins: „(5) <i>Metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și a excepțiilor aferente ZNSE se aprobă de Guvern.</i>” Totodată, Ministerul este în proces de elaborare a unui proiect de lege care reglementează taxele rutiere. Astfel, în compartimentul 8 al Notei de fundamentare este specificat că urmează a fi elaborată și înaintată spre aprobare o Lege specială referitoare la taxele rutiere, unde urmează a fi reglementată inclusiv taxa de acces în ZNSE; Consecvent, în vederea asigurării previzibilității și aplicării uniforme a cadrului normativ, în legea specială privind taxele rutiere urmează a fi incluse trimiteri exprese la normele relevante din Legea privind mobilitatea urbană durabilă. Subsecvent, în cadrul procesului de aducere în concordanță a legislației naționale cu noua lege privind taxele rutiere, urmează a fi operate modificările corespunzătoare la articolele 11 din prezenta lege, prin includerea referințelor la actul normativ special care reglementează domeniul respectiv.

			Subsidiar, intrarea în vigoare a articolelor 11 și 12 urmează a fi amânată până la 01.01.2028, când va intra în vigoare și legea specială referitoare la taxele rutiere. Categoriile exceptate de la aplicarea taxei sunt statuate la art. 12 alin. (3) din proiect. Controlul achitării taxei urmează a fi efectuat în condițiile alin. (7).
186.	La art. 11: La alin. (7), sintagma „mijloace tehnice certificate” necesită concretizare prin indicarea cadrului normativ care reglementează certificarea, utilizarea și validitatea probatorie a acestor mijloace tehnice.		Nu se acceptă Sintagma „mijloace tehnice certificate” a fost preluată din redacția actuală a art. 443¹ din Codul contravențional nr. 218/2008, articol care urmează a fi completat și cu sancțiunea pentru neachitarea taxei de acces în ZNSE. Totodată, se consideră redundantă trimiterea la cadrului normativ care reglementează certificarea. Suplimentar, se va reține că cadrul normativ privind certificarea, verificarea metrologică și utilizarea mijloacelor tehnice este deja stabilit prin acte normative speciale, în special Legea metrologiei nr. 19/2016 și Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, precum și prin Codul contravențional nr. 218/2008, care reglementează constatarea contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate ori omologate și verificate metrologic. Potrivit regulilor de tehnică legislativă stabilite de Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, actul normativ nu reproduce reglementările cuprinse în alte acte normative de același nivel, iar o enumerare exhaustivă a acestora în textul legii ar genera riscul desincronizării în cazul modificării actelor respective. Totodată, valoarea probatorie a înregistrărilor efectuate prin mijloace tehnice constituie o materie de drept procesual contravențional, reglementată de Codul contravențional nr. 218/2008 (mijloacele de probă și constatarea contravențiilor), și nu poate face obiectul unei legi speciale care stabilește cadrul instituțional al mobilității urbane durabile. Or, sancțiunea pentru neachitarea taxei de acces în ZNSE urmează a fi stabilită prin completarea Codului contravențional, care va determina și regimul probelor aferente. Consecvent, utilizarea aceleiași sintagme ca în Codul contravențional asigură uniformitatea terminologiei și evită interpretările divergente, în conformitate cu exigentele art. 54 din

			Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Aceeași soluție este aplicată în cazul sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere, utilizat pentru constatarea contravențiilor în domeniul circulației rutiere.
187.	La art. 12: Alin. (1) stabilește că taxele de acces se instituie și se aplică „în conformitate cu legislația aplicabilă taxelor rutiere”. Formula utilizată nu permite identificarea exactă a cadrului normativ incident și nu satisface exigențele de claritate și previzibilitate prevăzute de art. 54 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În lipsa unei trimiteri exprese la actele normative aplicabile, destinatarii normei nu pot determina cu suficientă certitudine regimul juridic al taxei instituite.		Se acceptă Recunoscând importanța stabilirii trimiterilor exprese la legislația aplicabilă, având în vedere că proiectul de lege aplicabil taxelor rutiere este la etapa de elaborare, considerăm imperativă promovarea proiectului de lege, în vederea asigurării îndeplinirii responsabilităților asumate prin pct. 126 din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 158/2026, act normativ care asigură transpunerea Regulamentului (UE) 2024/1679. Consecvent, în vederea asigurării previzibilității și aplicării uniforme a cadrului normativ, în legea specială privind taxele rutiere urmează a fi incluse trimiteri exprese la normele relevante din Legea privind mobilitatea urbană durabilă. Subsecvent, în cadrul procesului de aducere în concordanță a legislației naționale cu noua lege privind taxele rutiere, urmează a fi operate modificările corespunzătoare la articolele 11 și 12 din prezenta lege, prin includerea referințelor la actul normativ special care reglementează domeniul respectiv.

	188. La art. 12: La alin. (2) se permite accesul vehiculelor care nu respectă standardele de emisii prin simpla achitare a taxei de acces. O asemenea soluție poate diminua eficiența măsurii de protecție a mediului, deoarece transformă mecanismul de limitare a emisiilor într-un mecanism predominant fiscal. Astfel, se recomandă reanalizarea raportului dintre obiectivul de mediu urmărit și instrumentul juridic utilizat. Totodată, excepțiile prevăzute la alin. (3) lit. d) și e) pentru persoanele care domiciliază sau își desfășoară activitatea în perimetrul ZNSE sunt formulate într-o manieră generală și pot conduce la anularea efectivă a regimului special instituit. Deci, este indicată instituirea unor criterii obiective și a unei proceduri de acordare și verificare a excepțiilor.	Nu se acceptă Instituirea taxei pentru vehiculele care nu respectă normele de emisii în detrimentul soluției de interdicere totală a accesului în ZNSE a vehiculelor respective este justificată de necesitatea asigurării dreptului la libera circulație. Aplicarea regulii respective va avea efect de demotivare a utilizării transportului personal, dar nicidecum de restricționare totală a accesului. Suplimentar, se va reține că proiectul nu impune modelul taxei de acces, ci oferă autorităților administrației publice locale posibilitatea de a alege instrumentul adecvat contextului local. Potrivit art. 11 alin. (5), regulile de acces în ZNSE „pot include standardele de emisii și/sau obligativitatea achitării unei taxe de acces”. Astfel, autoritatea locală poate institui un regim bazat exclusiv pe standarde de emisii (interzicerea accesului vehiculelor neconforme), un regim bazat pe taxă sau un regim combinat, în funcție de evaluările privind calitatea aerului, nivelul de trafic și impactul asupra mediului (art. 11 alin. (3)). Art. 12 alin. (2) enumeră doar condițiile alternative de acces, aplicabile în măsura în care acestea au fost instituite la nivel local. Totodată, modelul taxei de acces este consacrat în practica europeană a zonelor cu nivel scăzut de emisii și a zonelor cu taxă de congestie (Londra, Milano, Stockholm), fiind expresia principiului „poluatorul plătește”, consacrat în legislația de mediu a Republicii Moldova și în art. 191 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Taxa internalizează costurile externe generate de vehiculele poluante și, fiind stabilită la un nivel adecvat, produce un efect de descurajare comparabil cu interdicția, permițând totodată o tranziție graduală și acordând posesorilor de vehicule neconforme timpul necesar pentru înlocuirea acestora. Interdicția totală ar constitui o ingerință disproporționată în libertatea de circulație și în dreptul de proprietate, garantate de art. 27 și art. 46 din Constituția Republicii Moldova, contrar cerințelor art. 54 din Constituție și obiecției formulate de Ministerul Justiției la art. 11 alin. (5), privind necesitatea asigurării proporționalității măsurii. Consecvent, excepțiile prevăzute la art. 12 alin. (3) lit. d) și e) nu anulează regimul special instituit. Destinatarii principali ai ZNSE sunt fluxurile de tranzit și de navetă, care generează cea mai mare
--	---	---

		parte a traficului și a emisiilor în zonele centrale, iar rezidenții și agenții economici din perimetru constituie un cerc limitat și identificabil de subiecți, care nu pot evita zona respectivă. Exceptarea sau reducerea aplicată acestora este o practică generalizată în statele membre ale Uniunii Europene și este necesară pentru a evita o ingerință disproporționată în dreptul la domiciliu și în libertatea activității de întreprinzător. Regimul aplicabil rezidenților rămâne, în orice caz, în competența autorității locale, care poate condiționa exceptarea de respectarea anumitor cerințe. Subsecvent, criteriile obiective și procedura de acordare și verificare a excepțiilor sunt asigurate prin art. 6 alin. (1) lit. b) și art. 12 alin. (2) lit. c) din proiect, care stabilesc competența autorităților administrației publice locale de a aproba criteriile aferente excepțiilor și reducerilor, precum și prin Metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor și a excepțiilor aferente ZNSE, care urmează a fi aprobată de Guvern, în urma acceptării obiecției Ministerului Justiției la art. 11 alin. (5). Controlul respectării regimului de acces se realizează prin supraveghere cu mijloace tehnice certificate (art. 11 alin. (7)). Detalierea la nivel de lege a acestor criterii ar contraveni principiului autonomiei locale, întrucât condițiile concrete diferă de la o localitate la alta.
189.	La art. 13, se instituie obligații în sarcina autorităților administrației publice locale privind implementarea sistemelor inteligente de transport și instituirea benzilor dedicate transportului public. La alin. (1) se constată utilizarea sintagmei „implementează sisteme de transport inteligente”, fără a se preciza dacă toate sistemele enumerate sunt obligatorii sau dacă autoritățile locale pot selecta anumite categorii de sisteme în funcție de necesitățile și resursele disponibile. În vederea asigurării previzibilității normei, se recomandă clarificarea caracterului obligațiilor instituite.	Se acceptă Articolul 13 a fost reformulat după cum urmează: „Orașele aflate în centrul nodurilor urbane implementează, în funcție de prioritățile stabilite prin planurile de mobilitate urbană durabilă, următoarele sisteme de transport inteligente: a) sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public; b) sisteme de management al transportului public; c) sisteme de bilete electronice; d) sisteme de management al parcarilor.” Respectiv, implementarea urmează a fi decisă de APL în funcție de prioritățile stabilite prin planurile de mobilitate urbană durabilă.
190.	La art. 13, În ceea ce privește alin. (2), instituirea obligației de creare a benzilor dedicate până la data de 1 decembrie 2030, reprezintă o intervenție normativă cu impact financiar și administrativ semnificativ asupra bugetelor locale. De	Se acceptă Potrivit prevederilor art. 16 lit. a) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, autoritățile administrației publice locale au competența de a administra, întreține, repara și dota cu mijloace de

	menționat că proiectul nu conține dispoziții privind sursele de finanțare, mecanismele de monitorizare sau consecințele juridice ale neexecutării obligației respective. În conformitate cu principiul fezabilității actului normativ prevăzut de art. 3 din Legea nr. 100/2017, autorul urmează să argumenteze posibilitatea realizării efective a acestei obligații. Totodată, astfel de norme urmează a fi reflectate în dispoziții tranzitorii ale legii.	semnalizare drumurile publice locale și construcțiile rutiere, în conformitate cu exigențele siguranței traficului rutier. În acest context, organizarea traficului rutier, inclusiv instituirea și semnalizarea benzilor rezervate transportului public, nu constituie o obligație nouă pentru autoritățile administrației publice locale, ci reprezintă o concretizare a competențelor deja prevăzute de lege privind organizarea și gestionarea traficului rutier.
191.	Art. 14, reglementează măsurile privind siguranța traficului rutier. La alin. (1), obligația autorităților publice locale de a realiza intervenții pentru calmarea traficului este justificată din perspectiva siguranței rutiere. Cu toate acestea, noțiunile „viteză excesivă” și „viteză inadecvată” au un caracter apreciativ și necesită criterii obiective de determinare.	Se acceptă Noțiunile „viteză excesivă” și „viteză inadecvată” au fost substituite cu noțiunile „depășirea limitelor legale de viteză” și „viteză neadaptată situației rutiere”, noțiuni cu care se operează în Regulamentul circulației rutiere.
192.	Art. 14, La alin. (2), instituirea limitei de viteză de 30 km/h în anumite zone urbane necesită corelare cu prevederile legislației speciale din domeniul circulației rutiere. Regimul limitelor de viteză reprezintă un element specific al organizării circulației rutiere și urmează a fi armonizat cu competențele autorităților abilitate în acest domeniu.	Se acceptă Prin art. 14 alin. (2) se pune în sarcina APL să instituie zone cu viteză maximă limitată fără a opera modificări în regimul vitezelor maxime admisibile stabilite în Regulamentul circulației rutiere. Totodată, organizarea traficului rutier urmează a fi asigurată în conformitate cu art. 16 lit. i) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, potrivit căruia autoritățile administrației publice locale au competența de a elabora și aproba proiectele de sistematizare a traficului rutier, cu avizul subdiviziunii abilitate din subordinea Inspectoratului General al Poliției din cadrul Ministerului Afacerilor Interne.
193.	Art. 14, Totodată, alin. (4) introduce obligația elaborării și actualizării modelelor de transport prin intermediul programelor de simulare a traficului. O asemenea obligație presupune costuri semnificative și capacități tehnice specializate. În nota de fundamentare urmează a fi prezentată analiza impactului financiar și instituțional aferent.	Se acceptă Elaborarea modelelor de transport prin intermediul programelor de simulare a traficului urmează a fi asigurată de echipa de proiect care elaborează PMUD, iar costurile aferente elaborării acestora sunt incluse în costul de elaborare a PMUD.
194.	Art. 15 instituie cadrul juridic al serviciului public de parcare cu plată. Din perspectiva competențelor autorităților administrației publice locale, reglementarea este compatibilă cu principiul autonomiei locale. Totuși, calificarea expresă a	Se acceptă Necesitatea operării modificărilor la Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402/2002 a fost indicată în compartimentul 8 al Notei de fundamentare.

	parcării publice cu plată drept „serviciu public de gospodărie comunală” necesită corelare cu legislația sectorială care reglementează serviciile publice de gospodărie comunală (Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402/2002). De asemenea, alin. (3) lit. c) face trimitere la delegarea gestiunii către operatori, însă nu stabilește mecanismul juridic aplicabil și nici raportul dintre această normă și legislația privind parteneriatul public-privat sau concesiunile, prin urmare, se va preciza expres cadrul juridic aplicabil.	Totodată, a fost completat și art.24 alin.(2) din proiectul de lege, prin care se pune în sarcina Guvernului ca în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a legii, să prezinte Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu aceasta. Prestarea serviciului prin gestiune delegată urmează a fi asigurată în condițiile capitolului III din Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402/2002, dar și a Legii nr. 179/2008 cu privire la parteneriatul public-privat. Totodată, se consider contraproductiv inserarea trimiterilor la legislația aplicabilă având în vedere procesul dinamic de modificare și abrogare a mai multor legi.
195.	Art. 16 reglementează stabilirea tarifelor și utilizarea veniturilor obținute din exploatarea serviciului de parcare cu plată. Sub aspect juridic, se impune delimitarea clară între: tariful pentru utilizarea serviciului public de parcare; costurile administrative aferente blocării sau evacuării vehiculelor; sancțiunile contravenționale aplicate pentru încălcarea regimului parcării. În forma actuală, proiectul utilizează aceste noțiuni fără a le diferenția suficient, ceea ce poate genera dificultăți de interpretare și aplicare. Totodată, destinația veniturilor prevăzută la alin. (3) este formulată într-o manieră orientativă („se utilizează cu prioritate”), fără a stabili obligații clare privind repartizarea fondurilor respective. Se recomandă precizarea naturii juridice a acestei prevederi.	Se acceptă parțial Art. 16 a fost completat cu alin. (2) cu următorul cuprins „(2) Tarifele prevăzute la alin. (1) se stabilesc distinct pentru fiecare serviciu și se achită exclusiv pentru serviciile efectiv prestate.”. Redacția alin. (3) a fost păstrată pentru a nu atenta la autonomia financiară.
196.	La art. 17: În primul rând, alin. (2) stabilește că neachitarea tarifului de parcare constituie contravenție și se sancționează potrivit Codului contravențional. Or, în conformitate cu principiul legalității răspunderii contravenționale, faptele contravenționale și sancțiunile aferente trebuie reglementate expres în Codul contravențional. În lipsa modificării corespunzătoare a acestuia, norma nu poate produce efecte juridice.	Se acceptă Potrivit prevederilor compartimentului nr. 8 din nota de fundamentare, urmare a aprobării proiectului de lege, vor fi necesare ajustări la Codul contravențional nr. 218/2008, prin stabilirea expresă a faptelor contravenționale și a sancțiunilor aferente accesului neautorizat în ZNSE și neachitării tarifului de parcare, în acord cu principiul legalității răspunderii contravenționale;

	În al doilea rând, alin. (3) și (6) reglementează măsurile de blocare și evacuare a vehiculelor. Aceste măsuri reprezintă ingerințe în exercitarea dreptului de proprietate și a dreptului de folosință asupra bunului și, prin urmare, trebuie să respecte principiul proporționalității consacrat de art. 54 din Constituție. În forma actuală, proiectul nu stabilește: condițiile concrete de aplicare a măsurilor; procedura de notificare a proprietarului; garanțiile procesuale; mecanismul de contestare; termenul de păstrare a vehiculului evacuat; procedura de restituire. Mai mult, alin. (7) delegă toate aceste aspecte esențiale către regulamentele locale. O asemenea soluție normativă este discutabilă, deoarece elementele fundamentale ale restrângerii exercițiului unor drepturi trebuie reglementate prin lege și nu prin acte administrative subordonate.	Totodată, la compartimentul respectiv au fost operate modificări în vederea precizării că în Codul contravențional urmează să fie reglementate și condițiile de imobilizare și evacuare a vehiculului. Subsecvent, a fost completat și art.24 alin.(2) din proiectul de lege, prin care se pune în sarcina Guvernului ca în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a legii, să prezinte Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu aceasta.
197.	La art. 18 alin. (1) se stabilește că, constatarea existenței unui vehicul abandonat sau fără stăpân se efectuează de către „persoane împuternicite ale autorității administrației publice locale”. Formularea utilizată este una generică și nu permite identificarea clară a subiecților abilitați să exercite această competență. În conformitate cu exigențele de claritate și previzibilitate prevăzute de art. 54 din Legea nr. 100/2017, se recomandă individualizarea expresă a persoanelor competente sau instituirea obligației desemnării acestora prin act administrativ.	Se acceptă Textul „persoane împuternicite ale autorității administrației publice locale” a fost substituit cu textul „funcționarii publici din cadrul autorităților administrației publice locale”.
198.	La art. 19 alin. (4), norma prevede notificarea proprietarului sau deținătorului legal inclusiv prin publicarea informațiilor esențiale pe pagina web oficială a autorității. În acest context, urmează a fi evaluată compatibilitatea normei cu prevederile legislației privind protecția datelor cu caracter personal, în special în situațiile în care proprietarul este identificat și notificat prin mijloacele prevăzute de legislația administrativă. Se recomandă delimitarea expresă a cazurilor în care publicarea informațiilor este justificată și proporțională cu scopul urmărit.	Se acceptă Articolul 19 a fost reformulat. Potrivit noii redacții a prevederilor art. 19 alin. (2), pe pagina Web urmează a fi publicate doar datele care permit identificarea vehiculului dar nu a proprietarului.

199.	La art. 20: La alin. (1), norma stabilește că, după expirarea termenului de 60 de zile, „se prezumă în mod rezonabil renunțarea la posesia vehiculului”. Formularea propusă ridică probleme de compatibilitate cu instituția posesiei reglementată de Codul civil, or, din perspectiva dreptului civil, posesia reprezintă exercitarea în fapt a stăpânirii asupra unui bun și constituie o stare de fapt protejată de lege, distinctă de dreptul de proprietate. În situația reglementată de normă, vehiculul a fost deja ridicat și depozitat de autoritatea publică. Prin urmare, la momentul expirării termenului de 60 de zile, proprietarul nu mai exercită posesia materială asupra bunului, aceasta fiind preluată de autoritatea care îl deține în depozit. Din acest motiv, nu poate fi prezumată o „renunțare la posesie”, deoarece posesia a încetat anterior prin ridicarea bunului. Mai mult, în dreptul civil, renunțarea la posesie nu produce prin ea însăși efecte asupra dreptului de proprietate. O persoană poate pierde posesia unui bun fără a pierde dreptul de proprietate asupra acestuia. Astfel, se recomandă reformularea dispoziției, cu respectarea regimului juridic al bunurilor abandonate prevăzut de Codul civil.	Se acceptă Alineatul (1) al articolului 20 a fost reformulat după cum urmează: „(1) <i>Dacă, în termen de 60 de zile de la data ridicării vehiculului, proprietarul vehiculului sau a reprezentantului său legal nu solicită restituirea acestuia și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, se prezumă în mod rezonabil renunțarea la dreptul de proprietate asupra vehiculului.</i>”
200.	La art. 20: La alin. (2), dispoziția utilizează concomitent noțiunile de „vehicul fără stăpân” și „vehicul abandonat”, deși acestea sunt definite distinct la art. 3 din proiect și presupun situații juridice diferite. În vederea evitării dificultăților de aplicare, se recomandă reglementarea distinctă a efectelor juridice și a procedurilor aferente fiecărei categorii de vehicule.	Se acceptă Noțiunea de vehicul fără stăpân a fost exclusă din proiectul de lege. Astfel, APL urmează să întreprindă măsuri distincte în funcție de faptul dacă proprietarul vehiculului poate fi identificat sau nu. În acest sens au fost operate modificări și la art. 19 în vederea stabilirii acțiunilor în funcție de posibilitatea identificării proprietarului.

201.	La art. 20: La alin. (4), norma prevede transmiterea vehiculului în proprietatea autorității administrației publice locale în temeiul unei hotărâri judecătorești definitive. Se recomandă reexaminarea acestei soluții legislative prin prisma dispozițiilor Codului civil referitoare la bunurile fără stăpân și la modalitățile de dobândire a dreptului de proprietate de către unitățile administrativ-teritoriale, pentru a evita eventuale conflicte normative.	Se acceptă Soluția propusă la art. 20 alin. (4) are la bază premisa că vehiculele dobândesc statutul de vehicul abandonat prin hotărâre judecătorească. Această interpretare poate fi dedusă din prevederile art. 55 alin. (4) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, potrivit căreia <i>„vehiculul declarat prin hotărâre judecătorească fără stăpân sau abandonat se radiază din oficiu în termen de 30 de zile de la adoptarea hotărârii”</i>. Totodată, potrivit prevederilor art. 461 alin. (2) lit. e) din Codul de procedură civilă nr. 225/2003 <i>„Instanțele judecătorești ale Republicii Moldova examinează cauzele în procedură specială dacă s-a depus o cerere cu privire la declararea fără stăpân a unui bun mobil care se află pe teritoriul Republicii Moldova sau o cerere cu privire la declararea dreptului de proprietate municipală asupra unui bun imobil fără stăpân amplasat pe teritoriul Republicii Moldova”</i>
202.	La art. 22 alin. (2) se stabilește publicarea informațiilor privind vehiculele ridicate pe site-ul web oficial al autorității administrației publice locale. În context, se recomandă precizarea expresă a tipului de informații care pot fi publicate, pentru a asigura respectarea principiului proporționalității și a legislației privind protecția datelor cu caracter personal.	Se acceptă Art. 22 alin. (2) a fost completată cu trimiteri directă la necesitatea respectării Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal.
203.	La art. 23: La alin. (1), sintagma „care intră în vigoare în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi” se va revizui, deoarece formularea utilizată nu se referă la o dată exactă, dar la o anumită perioadă, or, actul normativ nu poate să intre în vigoare la diferite momente în interiorul unei perioade. Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ, se va utiliza textul „care intră în vigoare la expirarea termenului de 24 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi”.	Se acceptă La alineatul (1) a fost stabilit termen exact de intrare în vigoare , și anume 01.01.2028.

204.	La alin. (2) lit. c) și d), norma stabilește competența Guvernului de a aproba: ghidul metodologic de elaborare a PMUD; setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local. În acest sens, se constată o necorelare cu art. 4 alin. (2) lit. b) și d) din proiect, care atribuie organului central de specialitate competența de elaborare a ghidului metodologic și a setului de indicatori. Deși elaborarea și aprobarea pot aparține unor autorități diferite, proiectul nu precizează expres această delimitare a competențelor. Astfel, pentru asigurarea coerenței reglementării, se recomandă clarificarea expresă a raportului dintre atribuția de elaborare și cea de aprobare.	Se acceptă Literele b) și d) de la articolul 4 au fost excluse. Ghidul metodologic de elaborare a PMUD și setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local urmează a fi elaborați de MIDR în temeiul art. 4 alin. (1) lit. a). Aprobarea documentelor respective urmează a fi efectuată în temeiul art. 24 alin. (2) lit. c) și d).
205.	La alin. (3) lit. b), Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale urmează să instituie Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Totodată, art. 4 alin. (3) stabilește deja că organul central de specialitate instituie acest grup. În consecință, norma din art. 23 alin. (3) lit. b) nu are caracter tranzitoriu propriu-zis, ci repetă o competență deja prevăzută în corpul legii. Potrivit art. 47 și 48 din Legea nr. 100/2017, dispozițiile finale și tranzitorii trebuie să reglementeze măsuri necesare implementării actului normativ și nu să reproducă norme materiale deja instituite. Deci, se va examina oportunitatea menținerii acestei prevederi.	Se acceptă art. 23 alin. (3) lit. b) a fost exclus, instituirea grupului de lucru urmând a fi efectuată în temeiul art. 4 alin. (3).

	206. La alin. (4), norma instituie obligația autorităților administrației publice locale prevăzute la art. 7 alin. (3) de a actualiza PMUD-urile aprobate anterior în termen de doi ani. Sub aspect conceptual, prevederea reprezintă o normă tranzitorie justificată. Totuși, aceasta necesită clarificări suplimentare. În primul rând, proiectul nu stabilește consecințele juridice ale neactualizării PMUD în termenul prevăzut. În al doilea rând, nu este identificată autoritatea responsabilă de monitorizarea executării acestei obligații. În lipsa unor mecanisme de monitorizare și implementare, obligația instituită riscă să rămână declarativă. Se recomandă completarea normei cu prevederi privind: autoritatea responsabilă de monitorizare; procedura de raportare; efectele juridice ale neconformării.	Nu se acceptă Stabilirea sancțiunilor pentru autoritățile publice contravine prevederilor art. 17 alin. (1) din Codul contravențional 218/2008. Totodată, se va reține că stabilirea structurii organizaționale responsabile de monitorizarea executării sarcinii de actualizare a PMUD de către autoritățile administrației publice locale, derivă din prevederile art. 5 din proiectul de lege. Or, punctul național de contact, va avea rolul de oferire a suportului autorităților publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, precum și de monitorizare a domeniului mobilității urbane durabile. Suplimentar, se va reține că raporturile dintre autoritățile administrației publice centrale și cele locale sunt guvernate de principiul autonomiei locale, consacrat la art. 109 din Constituția Republicii Moldova și în Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală. Neexecutarea de către autoritățile locale a obligațiilor stabilite prin lege se remediază prin mecanismul general al controlului administrativ de legalitate, reglementat de Capitolul IX din Legea nr. 436/2006, exercitat de Cancelaria de Stat prin intermediul oficiilor teritoriale, inclusiv prin sesizarea instanței de contencios administrativ, și nu prin sancțiuni specifice instituite în fiecare lege specială. Or, o obligație legală nu devine declarativă prin lipsa unei sancțiuni proprii, atât timp cât cadrul normativ general asigură mijloacele de constrângere a executării acesteia. Totodată, consecințele juridice ale neactualizării PMUD rezultă din economia proiectului: un PMUD neactualizat, care nu corespunde dispozițiilor legii, nu poate fi avizat de organul central de specialitate în condițiile art. 4 alin. (2) lit. c) și art. 7 alin. (10) și nu poate constitui temei pentru măsurile a căror implementare este condiționată de existența PMUD, precum benzile rezervate vehiculelor de rută (art. 13 alin. (2)) sau ZNSE (art. 11 alin. (8)). De asemenea, existența unui PMUD conform reprezintă o condiție de acces la finanțarea externă a proiectelor de mobilitate urbană și decurge din angajamentele asumate în procesul de aderare la Uniunea Europeană, în special din art. 40 din Regulamentul (UE) 2024/1679, care impune nodurilor urbane adoptarea planurilor de mobilitate urbană durabilă în conformitate cu cerințele Anexei V. Consecvent, autoritatea responsabilă de monitorizare și procedura de raportare sunt deja stabilite în corpul legii: punctul național de contact pentru PMUD asigură monitorizarea domeniului și elaborează registrul PMUD (art. 5 alin. (2) lit. c)), autoritățile locale transmit PMUD aprobate în termen de 30 de zile (art. 6 alin. (2)), raportează anual datele privind mobilitatea urbană conform setului național
--	---	--

			de indicatori (art. 6 alin. (3)) și notifică actualizările planului de acțiune (art. 7 alin. (10)). Reproducerea acestor norme materiale în cadrul dispozițiilor finale și tranzitorii ar contraveni art. 47 și 48 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, astfel cum a subliniat însuși Ministerul Justiției în obiecția formulată la art. 23 alin. (3) lit. b).
	207.	Adițional, semnalăm că, art. 23 este intitulat „Dispoziții finale”, deși secțiunea este denumită „Dispoziții finale și tranzitorii”, iar alin. (4) conține în mod evident norme tranzitorii. Pentru asigurarea concordanței dintre denumirea secțiunii și conținutul acesteia, se recomandă indicarea prevederilor tranzitorii la un articol distinct denumit: „Articolul 24. Dispoziții tranzitorii”.	Se acceptă Articolul 24 a fost redenumit conform recomandării: „Articolul 24. Dispoziții finale”.
	208.	Adițional, cu referire la art. 23 din secțiunea 8 remarcăm că, elementele structural-complexe cum ar fi secțiunile nu pot fi constituite dintr-un singur articol.	Se acceptă Secțiunea a 8-a fost divizată în 2 articole distincte.
Centrul Național Anticorupție (Raport nr. ELO26/11586 din 18.06.2026)	209.	Riscuri nu au fost identificate.	Se ia act