



MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA

str. 31 August 1989, nr. 82
MD-2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

04/4543 din 19.04.2018
La nr. 12/11-2843 din 06.04.2018 - 16 p

One cy. Pleșca

26.04.18

Done

ol. A. Bateo
asigurați sistemul de asigurare
proiectului în funcție de
prezentul aviz
J. Furcă
15.04.2018

Ministerul Afacerilor Interne

Examined the Government's proposals with regard to the improvement of the normative framework in aspects concerning the problematic of driving motor vehicles in a state of intoxication and the ignoring by the drivers of vehicles of the crossings for pedestrians, the Ministry of Justice communicates the following.

I. La proiectul de lege privind modificarea și completarea unor acte legislative și proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea acestuia:

1. Întrucât prin proiectul legii se amendează unele acte legislative (*Codul penal, Codul contravențional, Legea nr. 131 din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier*), în dispoziția proiectului hotărârii Guvernului se va face referință la modificarea și completarea unor acte legislative.

La Articolul I (modificarea și completarea Codului penal):

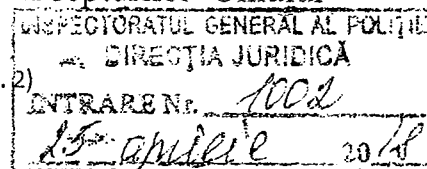
2. La pct. 1 se va specifica expres că, se completează alin. (1) al art. 55 din *Codul penal*.

3. Referitor la completarea codului cu art. 65¹, atenționăm asupra necesității delimitării clare a *privării* de dreptul de a conduce mijloace de transport și a *anulării* dreptului de a conduce mijloace de transport. Or, în redacția prezentată, între cele două categorii de pedepse penale nu sunt diferențe decât de ordin temporar.

a) privarea de dreptul de a conduce mijlocul de transport constă în interzicerea conducerii oricărui tip de mijloc de transport, și se aplică de instanța de judecată pe un anumit termen (de la 1 la 5 ani), iar în calitate de pedeapsă complementară se aplică și în cazurile când nu este prevăzută ca pedeapsă pentru infracțiunile din Partea specială a *Codului penal*, dacă mijlocul de transport este obiect al infracțiunii sau a servit la comiterea infracțiunii. După expirarea termenului pentru care s-a dispus privarea de dreptul de a conduce mijlocul de transport, conducătorul auto recapătă dreptul de a conduce și i se restituie permisul de conducere inițial.

b) anularea dreptului de a conduce mijloace de transport este o pedeapsă mai aspră și poate consta în interzicerea conducerii oricărui mijloc de transport din momentul săvârșirii infracțiunii pentru viitor, fără necesitatea stabilirii unui anumit termen pe parcursul căruia dreptul de a conduce mijloace de transport va fi anulat. Totodată, ținând cont de jurisprudența¹ Curții Europene a Drepturilor Omului

¹ CEDH 208 (2013) Vinter și alții v. Regatul Unit, CEDH 077 (2014) Öcalan v. Turcia (no. 2)



potrivit căreia în privința sentințelor cu pedepse pe viață trebuie să existe un mecanism de revizuire a acestora, considerăm rațională stabilirea posibilității de obținere a dreptului de a conduce de către persoanele care și-au ispășit pedeapsa penală la expirarea unui termen rezonabil. Astfel, persoana căreia i-a fost anulat dreptul de a conduce, va putea iniția procedura de obținere a unui nou drept de conducere în condiții generale. Cadrul normativ special (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier) ar putea institui și unele obligații sau condiții suplimentare pentru obținerea dreptului de a conduce pentru persoanele cărora le-a fost anulat anterior acest drept, având în vedere circumstanțele în care a fost săvârșită infracțiunea (stare de ebrietate).

Adițional, se va prevedea că anularea dreptului de a conduce se aplică de instanța de judecată doar dacă este prevăzută în calitate de pedeapsă pentru infracțiunile din Partea specială a *Codului penal*.

La alin. (5) din art. 65¹ (ultimul alineat) specificăm că, ridicarea provizorie a permisului de conducere a vehiculelor conform art. 182 din *Codul de procedură penală*, este o măsură preventivă care se aplică persoanelor pentru săvârșirea infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și în cazul utilizării mijlocului de transport la săvârșirea infracțiunii, și nu este o măsură de siguranță. Totodată, se va rectifica numărul de ordine al alineatului dat, deoarece nu este numerotat consecutiv.

4. La substituirea termenului „privarea” cu „anulare” de la art. 264 și 264¹ se va lua în considerație remarca anterioară la faptul că, anularea dreptului de a conduce orice mijloc de transport nu se aplică pe un termen anumit.

La Articolul II (modificarea și completarea Legii nr. 131 din 7 iunie 2007)

5. Întrucât se propune modificarea și completarea *Legii nr. 131 din 7 iunie 2007*, în dispoziția art. II se va indica că actul legislativ respectiv „se modifică și se completează după cum urmează:”.

Pornind de la prevederile art. 34 alin. (2) și (3) din *Legea nr. 780-XV din 27 decembrie 2001 privind actele legislative*, potrivit cărora modificarea intervine pentru a schimba unele soluții din actul legislativ prin altele, iar completarea intervine pentru a introduce soluții noi în problema reglementată de actul legislativ, la pct. 1 se va specifica că „se completează cu art. 21¹ cu următorul cuprins:”, iar la pct. 2 se va indica că „alineatul (3) va avea următorul cuprins:”.

6. Se va revedea conținutul alin. (1) din art. 21¹, deoarece nu reiese din obiectul de reglementare expus în titlul articolului. Concomitent, referința la anularea permisului de conducere, se va substitui cu referința la anularea dreptului de a conduce vehicule, deoarece permisul de conducere este doar un act care confirmă existența dreptului. Astfel, permisul de conducere trebuie să se anuleze doar ca rezultat al anulării dreptului de a conduce (obiecție valabilă și pentru restul referințelor la anularea permisului de conducere din proiect).

Adițional, subiecții indicați la lit. c) care au dreptul să dispună anularea permisului de conducere se vor racorda la cei indicați la alin. (3) din art. 59 – cadrele medicale din orice instituție medico-sanitară, indiferent de forma de organizare juridică.

Termenul „neîntârziat” din alin. (3) al aceluiași articol necesită a fi revizuit, întrucât este unul neclar și poate genera dificultăți și abuzuri referitoare la termenul

optim de remitere a permiselor de conducere autorităților competente pentru anularea acestora.

7. Obligația, instituită prin alin. (3) din art. 59, a cadrelor medicale din orice instituție medico-sanitară de a informa unitatea de poliție în a cărei rază teritorială își desfășoară activitatea, în vederea ridicării permisului de conducere și remiterii acestuia autorității competente pentru anularea acestuia, ridică anumite semne de întrebare, și anume:

a) modalitatea informării cadrelor medicale despre deținerea permiselor de conducere de către persoanele deservite de acestea;

b) notificarea persoanei a cărei permis de conducere urmează să fie anulat;

c) termenul de contestare a deciziei de anulare a permisului de conducere;

d) cazurile în care cadrele medicale au stabilit în mod eronat afecțiunile medicale incompatibile cu calitatea de conducător de vehicul, etc.

La Articolul III (modificarea și completarea Codului contravențional):

8. Sunt incerte motivele stabilirii unei sancțiuni mai blânde pentru fapta prevăzută la art. 233 din *Codul contravențional* prin substituirea sancțiunii privării de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 2 la 3 ani cu sancțiunea suspendarea exercitării dreptului special de a conduce vehicule de la 6 luni la 1 an, în condițiile în care conducerea vehiculelor în stare de ebrietate produsă de alcool prezintă un pericol sporit, iar sancțiunile ce urmează să fie aplicate trebuie să fie proporționale faptei săvârșite și să descurajeze astfel de conduite în viitor. Mai mult, aceasta este în dezacord cu scopul proiectului de a crește gradul de conștientizare a siguranței rutiere și de a responsabiliza participanții la trafic.

9. La art. 236 și 238 întru corectitudinea redactării se va indica că, se substituie textul și nu cuvintele (obiecție valabilă și pentru art. 318 în partea ce ține de cuvântul „sintagma”).

10. La alin. (6) din art. 439⁸ menționăm că *Codul contravențional* nu prevede astfel de noțiune ca *eliberare de răspundere contravențională*, însă art. 19 stabilește cauzele care înlătură caracterul contravențional al faptei. Astfel, în cazurile prevăzute de art. 19 se consideră că, fapta comisă de persoană nu poate avea consecințe negative față de aceasta. Respectiv, odată ce nu a fost comisă o contravenție nu poate fi vorba despre aplicarea unor măsuri de siguranță. Ca excepție legislatorul a prevăzut la art. 31 alin. (2) din *Codul contravențional*, că amnistia nu are efecte asupra măsurilor de siguranță și nici asupra drepturilor victimei. Prin urmare alin. (6) din art. 439⁸ contravine prevederilor *Codului contravențional*.

11. Adițional, propunerile formulate urmează a fi corelate cu propunerile de modificare a prevederilor *Codului contravențional* promovate de Ministerul Justiției prin proiectul legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative, care a fost aprobat în ședința Guvernului din 18 aprilie curent. Acestea se referă la mărirea diferită a sancțiunii contravenționale sub forma amenzii la art. 238 alin. (3) și la abrogarea alin.(7) din art. 429 din *Codul contravențional*.

La Art. IV întru corectitudinea redactării, textul „întră în vigoare la 3 luni” se va substitui cu textul „întră în vigoare la expirarea a 3 luni”.

II. La Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a vehiculelor în procesul de constatare a contravențiilor.

La proiectul hotărârii Guvernului:

1. Pct. 1 se va expune într-un singur alineat.

2. La pct. 2 denumirea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor se va conforma denumirii indicate în art. 1 din *Hotărârea Parlamentului nr. 189 din 21 iulie 2017 pentru aprobarea listei ministerelor*.

3. Referitor la norma formulată pentru pct. 3 și 4, semnalăm că, actul normativ al Guvernului, cu precădere hotărârea Guvernului, instituie norme cu caracter normativ, dar nu de recomandare. Normele de recomandare trebuie să facă obiectul circularilor, notelor informative, ghidurilor, standardelor și altor documente fără caracter normativ. În caz contrar, nerespectarea recomandărilor din conținutul hotărârilor Guvernului riscă să compromită valoarea, importanța și respectul față de actele cu caracter normativ ale Guvernului și față de organul executiv al statului – în general.

4. Referința din pct. 3 la *parcajele* auto cu plată se va exclude, deoarece nu este conformă cu prevederile *Regulamentului cu privire la parcările auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 672 din 19 iunie 1998*.

5. La pct. 4 se va examina în ce măsură se justifică punerea în sarcina autorităților publice amenajarea parcărilor din preajma bunurilor imobile (ex: centre comerciale, oficii) ce aparțin subiecților de drept privat.

6. Menționăm că, proiectul dat va necesita alocarea din bugetul statului a mijloacelor financiare suplimentare (pct. 4 din proiect). Însă, constatăm că în nota informativă, inițiatorul nu a precizat/indicat sursa de finanțare, așa cum prevede norma statuată la art. 131 alin. (6) din *Constituția Republicii Moldova*, potrivit căreia nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare.

Proiectul Regulamentului conține mai multe carențe de ordin conceptual și de tehnică legislativă:

1. Procedura reținerii și aducerii vehiculului la parcare este reglementată în art. 439 din Codul contravențional. Astfel, dublarea acestora în textul proiectului Regulamentului nu este necesară și urmează a fi excluse. A se vedea, în special, pct. 4, 5, 10, 13, 14 din proiectul Regulamentului. În cazul în care se intenționează completarea cu alte temeuri de reținere și aducere a vehiculului la parcare sau dezvoltarea normelor de procedură, urmează a fi operate amendamente la *Codul contravențional*.

2. La pct. 3 se va analiza necesitatea definirii unor termeni uzuali precum: restituirea vehiculului, îmbarcare, debarcare. Unele noțiuni, precum ridicarea vehiculului exced sensul acestora avându-se în vedere nu doar evacuarea, dar și depozitarea vehiculelor, deși în textul proiectului Regulamentului, depozitarea se utilizează ca o acțiune distinctă. Noțiunea „Î.S. „Servicii Pază a MAI”, se va exclude deoarece nu constituie o definiție. La fel, termenul „debarcarea”, din pct. 16 este utilizat în alt sens decât cel definit la pct.3.

3. La pct. 4 și 5 menționăm că, *Codul contravențional* la art. 439 alin. (1) și (2) prevede cazurile de reținere și aducere a vehiculelor la parcare:

- înlăturarea de la conducere a conducătorului, iar vehiculul acestuia nu poate fi predat proprietarului, posesorului sau reprezentantului lor;
- staționarea lui poate genera un pericol iminent pentru interesul public;
- a fost lăsat într-un loc interzis pentru parcare.

Astfel, pornind de la prevederile legale stipulate, conținutul pct. 4 și 5 necesită a fi revizuit.

4. La pct. 7, urmează a concretiza că administratorii drumurilor publice în coordonare cu subdiviziunile Inspectoratului General al Poliției stabilesc sectoarele de drum public pe care sunt interzise staționările și nu sectoarele de drum public pe care se aplică măsura de ridicare a vehiculelor.

5. Cazurile de ridicare și aducere a vehiculelor la parcare indicate la pct. 9, exced cadrul legal instituit la art. 439 alin. (1) și (2) din *Codul contravențional*. Or, potrivit art. 5 alin. (1) lit. b) din *Legea nr. 317-XV din 18 iulie 2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale*, proiectul de act normativ întocmit pe baza unui act de nivel superior nu poate depăși limitele competenței instituite prin act și nici nu poate contraveni scopului, principiilor și dispozițiilor acestuia.

Adițional, Curtea Constituțională în jurisprudența sa anterioară, a statuat că, actul normativ subordonat legii nu poate conține norme primare, iar conținutul actului normativ urmează să fie în strictă corespundere cu normele și scopul legii sau ale actului normativ superior și nu poate introduce reglementări noi, altele decât cele stabilite de lege sau actul superior. De asemenea, actul normativ nu poate interveni în domenii nereglementate de lege. Actele Guvernului sunt acte complementare, ce dezvoltă și concretizează dispozițiile legii. (*Hotărârea Curții Constituționale nr. 29 din 28 octombrie 2016 privind excepția de neconstituționalitate a unor prevederi din pct. 34 al Anexei nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 360 din 25 iunie 1996 cu privire la controlul de stat al calității în construcții*, §71).

6. La pct. 10, se va exclude confuzia că doar în cazul prevăzut la pct. 9, agentul constatator respectă procedura stabilită în Regulament.

7. Pct. 12 precum și Capitolul III (care stabilește cerințele față de întreprinderea de stat care prestează servicii de parcare specială) este în contradicție cu nota informativă la proiect, întrucât în notă se prevede că activitatea de ridicare, transportare, depozitare și restituirea vehiculelor ridicate este realizată de agentul economic care întrunește toate condițiile instituite pentru o asemenea activitate, cu respectarea principiului concurenței loiale, prin selectarea acestuia în baza unui concurs.

Prin norma de la pct. 12 se instituie monopol asupra activității de ridicare, transportare, depozitare și restituirea vehiculelor, ceea ce este inadmisibil (obiecție valabilă și pentru definiția „Î.S. „Servicii Pază a MAI” din pct. 3).

Totodată, Guvernul nu poate atribui unei întreprinderi de stat executarea unor anumite sarcini, deoarece întreprinderea de stat este agent economic independent cu drepturi de persoană juridică. Concomitent, potrivit art. 1 al *Legii nr. 845-XII din 3 ianuarie 1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi*, antreprenoriatul este activitatea de fabricare a producției, executare a lucrărilor și prestare a serviciilor, desfășurată de cetățeni și de asociațiile acestora în mod independent, din proprie inițiativă, în numele lor, pe riscul propriu și

sub răspunderea lor patrimonială cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri. În același timp, în conformitate cu prevederile art. 126 alin. (2) lit. b) al *Constituției*, statul trebuie să asigure libertatea activității de întreprinzător.

Prin urmare, Guvernul nu poate să-i atribuie careva obligații unei întreprinderi de stat sau s-o desemneze în calitate de responsabil pentru exercitarea activității de ridicare, transportare, depozitare și restituire a vehiculelor în procesul de constatare a contravențiilor.

Adițional, se va ține cont de faptul că în conformitate cu art. 19 alin. (3) lit. b) din Legea nr. 246 din 23 noiembrie 2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală, Guvernul „în termen de până la 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, va iniția reorganizarea întreprinderilor de stat în alte forme juridice de organizare prevăzute de legislație”.

8. Anexa indicată la pct. 13 nu este atașată la proiectul Regulamentului examinat. Cuprinsul procesului-verbal de la pct. 13 dublează prevederile alin. (3) al art. 439 din Codul contravențional. În același timp, rămîne incert cîte procese-verbale vor fi întocmite, avînd în vedere că conform *Codului contravențional*, „faptul *aducerii vehiculului* la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție se consemnează într-un proces-verbal”, iar conform proiectului Regulamentului, în procesul-verbal se consemnează faptul *ridicării și transportării* vehiculului la stația de parcare specială sau pe teritoriul subdiviziunii de poliție (pct. 13, 15, 32 din proiect).

9. În scopul păstrării unicității terminologiei utilizate, la pct. 20 termenul de „polițist” se va substitui cu termenul „agent constatator”.

10. La pct. 21 se vor exclude cuvintele „în vigoare” ca fiind inutile.

11. Pct. 22 excede obiectul de reglementare a proiectului propus, or condițiile de amenajare a parcărilor, inclusiv cerințe speciale/suplimentare pentru situații concret vor fi reglementate în *Hotărârea Guvernului nr. 672 din 19 iunie 1998 cu privire la parcările auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova*.

Întru corectitudinea redactării, textul „alin. (6)” se va substitui cu cuvintele „alineatul șase”, deoarece pct. 7 din *Regulamentul cu privire la parcaje și parcările auto cu plată pe teritoriul Republicii Moldova*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 672 din 19 iunie 1998* nu are alineate numerotate.

12. Pct. 27, referitor la mecanismul de achitare a serviciilor de ridicare, transportare și depozitare conform contractului de prestare servicii încheiat între Î.S. „Servicii Pază a MAI” și Inspectoratul General al Poliției este în dezacord cu alin. (9) art. 439 din Codul contravențional, care prevede că „modul de calculare a cheltuielilor de aducere și de staționare a vehiculului la parcare se stabilește de Guvern”.

13. La pct. 32 nu este explicită procedură de achitare a cheltuielilor privind operațiunea efectuată, precum și modalitatea de restituire a vehiculului.

14. La pct. 33 cuvintele „inclusiv și” reprezintă un pleonasm, care constă în folosirea alăturată a unor cuvinte care repetă în mod inutil aceeași idee. Propunem să se utilizeze doar cuvântul „inclusiv”.

15. La pct. 35 este menționată decizia de restituire a vehiculelor ridicate, însă, din cuprinsul Capitolului IV nu reiese clar modalitatea întocmirii și conținutul acesteia. Mai mult, în proiect se operează cu o serie de acte, în baza cărora se va realiza restituirea vehiculului „dispoziția agentului constatator (verbală, scrisă sau

prin intermediul rețelelor de comunicație electronică)” – pct. 12; „permisiunea subdiviziunii de poliție” – pct. 27; „decizia de restituire” și ”avizul respectiv” – pct. 35.

Concomitent relevăm că, *Regulamentul cu privire la modul de evidență, evaluare și vânzare a bunurilor confiscate, fără stăpân, sechestrate ușor alterabile sau cu termen de păstrare limitat, a corpurilor delictive, a bunurilor trecute în posesia statului cu drept de succesiune și a comorilor*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 972 din 11 septembrie 2001*, stabilește modul de evidență, evaluare și vânzare a:

e) bunurilor confiscate în folosul statului în baza sentințelor și hotărârilor instanțelor judecătorești și altor autorități de stat împuternicite să adopte astfel de hotărâri;

f) bunurilor fără stăpân;

g) bunurilor trecute în posesia statului cu drept de succesiune, denumite în continuare bunuri succesoriale;

h) bunurilor ușor alterabile sau cu termen de păstrare limitat, sechestrate de autoritățile de stat împuternicite (cu excepția celor sechestrate în baza Titlul V al Codului fiscal);

i) corpurilor delictive, anexate la dosarele penale;

j) comorilor.

Prin urmare, vehiculele ridicate, transportate, depozitate în procesul de constatare a contravențiilor nu se regăsesc în lista exhaustivă a bunurilor menționate, astfel nefiind posibilă predarea către Serviciul fiscal de stat în baza *Hotărârii Guvernului nr. 972 din 11 septembrie 2001*.

Referitor la termenul de 6 luni după expirarea cărora vehiculele depozitate la parcarea specială se predau Serviciului fiscal de stat, specificăm că, în nota informativă nu se regăsesc argumente privind stabilirea unui asemenea termen. Mai mult, în conținutul pct. 35 nu este indicat de când se calculează acest termen.

Adițional, sugerăm a fi reanalizată norma prin prisma articolului 1 din Protocolul nr.1 la *Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale* și, implicit, articolului 46 din *Constituția Republicii Moldova*, întrucât ridică probleme privind respectarea principiului proporționalității, o exigență imperativă necesar a fi respectată în cazurile de restrângere a exercițiului unor drepturi sau libertăți fundamentale ale omului, prevăzută de art. 54 alin. (2) din *Constituție*.

Pentru a fi compatibilă cu norma constituțională statuată la art. 54 alin. (2), orice restricție sau ingerință trebuie să fie „prevăzută de lege”, să urmărească unul sau mai multe scopuri legitime, dintre cele enumerate de alineatul doi, și să fie „necesară într-o societate democratică”, în vederea realizării aceluia scop sau a acelor scopuri.

Conform testului de proporționalitate, măsura luată trebuie să fie adecvată - să poată în mod obiectiv să ducă la îndeplinirea scopului, necesară - indispensabilă pentru îndeplinirea scopului, și proporțională - să asigure justul echilibru între interesele concrete pentru a fi corespunzătoare scopului urmărit.

Astfel, semnalăm că norma propusă pentru pct. 35, se consideră o limitare a dreptului de proprietate care ar putea fi admisă numai în măsura în care va fi

prevăzută de lege și va fi necesară pentru atingerea unui scop care ar justifica instituirea acestei limitări.

16. Nota informativă la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de ridicare, transportare, depozitare și restituire a vehiculelor în procesul de constatare a contravențiilor nu corespunde exigențelor art. 37 din *Legea nr. 317-XV din 18 iulie 2003*.

III. La Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1434 din 7 noiembrie 2002 cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate

1. Întrucât amendamentele din proiectul hotărârii de Guvern examinat se referă doar la completarea *Hotărârii Guvernului nr. 1434 din 7 noiembrie 2002*, în titlu și dispoziția acestuia referința la modificare se va exclude.

2. La pct. 9 ce prevede elaborarea Regulamentului cu privire la cuantumul și modul de calculare a costului derulării programului de intervenție psihoeducativă pentru consumatorii de alcool, substanțe stupefiante și psihotrope nu s-a indicat autoritatea competentă de aprobare a Regulamentului dat. Astfel, se va ține cont că, în conformitate cu art. 102 din *Constituția Republicii Moldova*, art. 37 al *Legii nr. 136 din 7 iulie 2017 cu privire la Guvern*, art. 11 al *Legii nr. 317-XV din 18 iulie 2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale*, hotărârile Guvernului se adoptă pentru exercitarea atribuțiilor constituționale și celor ce decurg din *Legea* cu privire la Guvern, precum și pentru organizarea executării legilor.

Astfel conchidem că, o Hotărâre de Guvern nu poate constitui temei juridic pentru emiterea unui alt act normativ al Guvernului.

Adițional, remarcăm că, potrivit art. 13 alin. (1) din *Legea nr. 317-XV din 18 iulie 2003* autoritățile administrației publice centrale, autoritățile și instituțiile publice autonome, autoritățile unităților teritoriale autonome cu statut juridic special și alte autorități ale administrației publice locale emit, în condițiile legii, acte normative (ordine cu caracter normativ, regulamente, instrucțiuni, reguli, hotărâri, decizii, dispoziții și alte asemenea acte). La fel, art. 13 alin. (3) din *Legea nr. 317-XV din 18 iulie 2003*, stabilește că în clauza de emitere a actelor respective se indică expres actul normativ superior pe care se întemeiază. În acest context, atragem atenția că, norma propusă nu va putea constitui temei pentru emiterea unui act normativ departamental.

Pornind de la faptul că *Legea nr. 713-XV din 6 decembrie 2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope*, stabilește politica statului privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope, reducerea și eradicarea acestor consumuri, educarea populației în spiritul abstenenței și al unui mod de viață sănătos, precum și înlăturarea consecințelor dependenței fizice și/sau psihice față de acestea, prevederea propusă pentru pct. 9 din proiect se va înscrie în *Legea nr. 713-XV din 6 decembrie 2001*, cu indicarea autorității competente de aprobare a actului normativ respectiv, sau, după caz, în *Legea nr. 131 din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier*.

În același timp, prin „programul de intervenție psihoeducativă pentru consumatorii de alcool și substanțe stupefiante și psihotrope” se înțelege instruirea antialcoolică și antidrog. În lipsa notei informative aferente proiectului, elaborată conform prevederilor art. 37 din *Legea nr. 317-XV din 18 iulie 2003*, este dificil a înțelege diferența între aceste tipuri de instruire/programe de instruire.

Precizăm că art. 7 alin. (5) din *Legea nr. 713-XV din 6 decembrie 2001*, prevede că „Conducătorii mijloacelor de transport depistați în stare de ebrietate la volan vor fi supuși, în mod obligatoriu, instruirii antialcoolice și antidrog. Instruirea se efectuează contra plată.”. Dacă, programul propus este diferit de instruirea antialcoolică și antidrog, acesta urmează a fi prevăzut în lege.

Secretar de stat



Nicolae EȘANU