



CONGRESUL AUTORITĂȚILOR LOCALE DIN MOLDOVA
str. Columna 106 A, Chișinău, Republica Moldova (secretariat)
tel: 22-35-09, Fax: 22-35-29, mob. 079588547, info@calm.md, www.calm.md

Nr. 127 din 17 aprilie 2026

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
secretariat@midr.gov.md
marin.gutu@midr.gov.md

copie:
Cancelaria de Stat
cancelaria@gov.md

AVIZ

la proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova
(număr unic 369/MIDR/2026)

Congresul Autorităților Locale din Moldova (CALM) a examinat adresarea Cancelariei de Stat a Republicii Moldova nr. DGPȘG-2106-18-69-1096 din 15.04.2026, privind avizarea proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova (număr unic 369/MIDR/2026), și comunică următoarele obiecții și propuneri.

1. 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.

2. 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.**

3. 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).

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 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.

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).

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).

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 parcări pentru autovehicule):

considerăm necesară excluderea textului „și reducerea volumului de parcări 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.

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.

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).

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”.

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.

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

(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 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;

(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.

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.

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”).

CALM solicită luarea în considerație a obiecțiilor și propunerilor sus-menționate la promovarea proiectului.

Cu respect,

Viorel FURDUI
Director Executiv al CALM



Ex.: Igor Cristal, expert CALM