ROLUL PUNCTELOR DE PENALIZARE CONTRAVENȚIONALE ÎN DIMINUAREA FENOMENULUI CONTRAVENȚIONAL

THE ROLE OF ADMINISTRATIVE PENALTY POINTS IN REDUCING THE CONTRAVENTIONAL PHENOMENON [1]

Sergiu BODLEV, *doctor în drept, lector universitar* [2]
Universitatea de Stat din Cahul „Bogdan Petriceicu Hasdeu”
E-mail: sergiu.bodlev@fdap.usch.md
ORCID ID: 0000-0002-9903-8732

CZU: 343.2/.7(478)
https://doi.org/10.53783/snierm2025.15

Rezumat. *Această lucrare își propune să analizeze sistemul punctelor de penalizare din Republica Moldova în contextul reglementărilor naționale și internaționale, să evidențieze funcționalitatea mecanismului, să identifice eventualele neajunsuri ale aplicării sale, precum și să propună direcții de ameliorare normativă. De asemenea, vor fi examinate implicațiile juridice și administrative ale atingerii plafonului de 15 puncte într-un interval de 6 luni și va fi realizată o comparație critică cu reglementările similare din România, Franța și Germania.*

Cuvinte cheie: *puncte de penalizare, drept contravențional, recidivă, Republica Moldova, infracțiuni rutiere, drept comparat, sancțiuni administrative.*

Abstract. *This paper aims to analyze the penalty points system in the Republic of Moldova in the context of national and international regulations, to highlight the functionality of the mechanism, to identify possible shortcomings in its application, as well as to propose directions for regulatory improvement. It will also examine the legal and administrative implications of reaching the 15-point ceiling within a 6-month period and make a critical comparison with similar regulations in Romania, France and Germany.*

Keywords: *penalty points, contraventional law, recidivism, Republic of Moldova, traffic offenses, comparative law, administrative sanctions.*

Combaterea eficientă a contravenționalității, în special în domeniul circulației rutiere, reprezintă o preocupare majoră a statului de drept, aflat în permanentă căutare de instrumente adecvate pentru asigurarea respectării normelor legale și protejarea

[1] Articolul a fost elaborat în contextul Proiectului Instituțional ”Modernizarea mecanismelor de guvernare axate pe protecția drepturilor omului” în cadrul Laboratorului de Cercetare Științifică ”Drept Public Comparat și e-Guvernare”, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova.

[2] Doctor în drept, lector universitar, Universitatea de Stat din Cahul „Bogdan Petriceicu Hasdeu”, Republica Moldova, Adresa: Piața Independenței 1, Cahul 3909, email: sergiu.bodlev@fdap.usch.md, ORCID ID:0000-0002-9903-8732.

valorilor sociale fundamentale. În acest context, sistemul punctelor de penalizare contravenționale, introdus în legislația Republicii Moldova prin adoptarea Codului contravențional nr.218 din 24.10.2008, reprezintă o expresie a modernizării mecanismelor sancționatorii și o tendință de convergență cu sistemele juridice europene.

Prin adoptarea acestei instituții, legiuitorul a urmărit realizarea unui echilibru între prevenție și coerciție, oferind o formă complementară de reacție la încălcările regimului contravențional. Spre deosebire de sancțiunile tradiționale, punctele de penalizare acționează nu doar ca mijloc de reprimare, ci și ca instrument de monitorizare a comportamentului contravențional recidivant pe o perioadă determinată. Acumularea a 15 puncte de penalizare într-un interval de 6 luni atrage sancțiunea suspendării dreptului de a conduce vehicule pe o durată de 6 luni, conferind astfel sistemului o finalitate educativă și preventivă, fără a ignora dimensiunea represivă.

Originea modelului poate fi identificată în sistemele de drept ale unor state precum Germania, Franța sau România, care utilizează de decenii bune mecanisme de acumulare a punctelor de penalitate, contribuind la scăderea numărului de accidente și la responsabilizarea conducătorilor auto. În România, spre exemplu, sistemul de puncte funcționează de peste două decenii, fiecare contravenție fiind sancționată cu un anumit număr de puncte, ce se cumulează pe o perioadă de șase luni, determinând măsuri administrative dacă se depășește un anumit prag .

Introducerea punctelor de penalizare în Codul contravențional moldovenesc nu este doar o inovație legislativă, ci o parte a unui proces mai larg de europenizare a dreptului sancționator, care presupune armonizarea mijloacelor de garantare a ordinii de drept cu cele ale statelor membre ale Uniunii Europene. În acest sens, analiza care urmează va evidenția importanța acestei instituții în consolidarea responsabilității juridice și administrative a subiecților de drept, în special a conducătorilor auto, dar și în eficientizarea politicilor publice în domeniul securității rutiere.

Punctele de penalizare reprezintă o formă *sui generis* de sancționare administrativă complementară, instituită cu scopul de a asigura un control continuu asupra comportamentului contravențional al conducătorilor de vehicule. Acestea se adaugă sancțiunilor principale (amendă sau avertisment) și vizează cumulul repetitiv al încălcărilor, oferind autorităților posibilitatea de a interveni mai sever asupra celor care manifestă o conduită persistent antisocială.

În cazurile și proporțiile stabilite prin sancțiunile prevăzute în capitolele XII și XIII ale Cărții I din Codul contravențional, conducătorului de vehicul găsit vinovat de săvârșirea unei contravenții i se aplică, pe lângă sancțiunea principală, și un anumit număr de puncte de penalizare, cu titlu de sancțiune complementară.

În situația în care cumularea punctelor de penalizare atinge pragul de 15, agentul constatator – odată cu dispunerea sancțiunii principale – propune și suspendarea exercitării dreptului special de a conduce vehicule, pentru o durată cuprinsă între 30 și 180 de zile, ca sancțiune complementară.

Suspendarea dreptului special de a conduce constă în interzicerea temporară a conduitei vehiculelor de către persoana fizică vizată, implicând inclusiv reținerea permisului de conducere.

Măsura suspendării dreptului special de a conduce este dispusă de către conducătorii sau adjuncții Inspectoratului Național de Securitate Publică ori ai subdiviziunilor teritoriale ale acestuia, imediat ce intervine una dintre circumstanțele de la alin. (2) sau în cazul contravențiilor pentru care legea prevede expres această sancțiune. Termenele concrete de suspendare sunt următoarele:

- 30 de zile, în cazul unei acumulări inițiale de 15 puncte de penalizare;
- 60 de zile, dacă aceeași persoană acumulează cel puțin 15 puncte în decurs de 6 luni de la data expirării unei suspendări anterioare;
- 180 de zile, dacă persoana acumulează din nou cel puțin 15 puncte în termen de 12 luni de la expirarea suspendării repetate prevăzute la lit. b).

Punctele de penalizare se anulează după împlinirea unui termen de 6 luni de la constatarea contravenției, de la data aplicării măsurii de suspendare rămasă definitivă, sau de la momentul pronunțării unei hotărâri judecătorești prin care persoana este privată de dreptul de a conduce vehicule.

Conducătorii care acumulează punctele necesare suspendării sunt informați oficial și introduși într-un registru special al INSP.

Conform informațiilor oferite de Inspectoratul Național de Securitate Publică, în anii recenți s-a constatat o creștere a numărului de cazuri în care punctele de penalizare au dus la suspendarea permisului de conducere. Practica arată că cele mai frecvente fapte contravenționale asociate cu puncte de penalizare sunt: depășirea vitezei, trecerea la culoarea roșie a semaforului și utilizarea telefonului mobil în timpul conducerii.

În jurisprudența din Republica Moldova s-a stabilit, că aplicarea punctelor de penalizare nu încalcă dreptul la un proces echitabil, întrucât acestea sunt prevăzute expres de lege, se aplică gradual și pot fi contestate conform procedurilor legale.

Totodată, autorul subliniază că este necesară o mai mare claritate legislativă cu privire la interacțiunea dintre punctele de penalizare și sancțiunile disciplinare sau penale aplicabile în paralel în anumite cazuri, cum ar fi accidentele grave sau cumulul contravențional.

Această speță confirmă importanța mecanismului de penalizare contravențională nu doar ca sancțiune indirectă, ci ca instrument eficient de prevenție în trafic și de responsabilizare a conducătorilor auto.

Potrivit lui V. Tănase, „punctele de penalizare, deși nu constituie o sancțiune contravențională *per se*, reprezintă o formă *sui-generis* de responsabilizare graduală, cu potențial semnificativ de descurajare a recidivei” (Tănase, 2022, p. 34).

În aceeași ordine de idei, I. Popov remarcă faptul că „introducerea sistemului de puncte are menirea de a completa tabloul sancționator într-o manieră proporțională

și progresivă, permițând autorităților să intervină nu doar în cazul faptelor grave, ci și în cazul unui comportament repetitiv nesancționat sever la fiecare abatere în parte" (Popov, 2023, p. 57).

De asemenea, în literatura de specialitate se subliniază că „modelul moldovenesc al punctelor de penalizare îmbină elemente preluate din sistemul românesc (unde pragul de suspendare este de 15 puncte) cu trăsături proprii, precum atribuirea competenței de retragere a permisului Agenției Servicii Publice, iar nu unei instanțe de judecată" (Ceban, 2023, p. 71).

Această combinație de jurisprudență și doctrină arată că regimul punctelor de penalizare în Republica Moldova, deși este un mecanism administrativ, se supune unor exigențe procedurale stricte și poate genera efecte juridice semnificative asupra dreptului de a conduce. În egală măsură, dezvoltarea acestui mecanism trebuie să fie susținută de o jurisprudență unitară și de clarificări doctrinare, care să consolideze poziția sa în arhitectura dreptului contravențional autohton.

Acumularea punctelor de penalizare urmărește corectarea comportamentului conducătorilor auto înainte de aplicarea suspendării dreptului de a conduce.

Punctele de penalizare reprezintă un mecanism eficient de sancționare graduală și preventivă a abaterilor în domeniul circulației rutiere, fiind aplicate nu doar în Republica Moldova, ci și în majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene. Sistemele din România, Franța și Germania oferă exemple relevante de reglementare și aplicare a acestui instrument de drept contravențional.

În România, sistemul punctelor de penalizare este reglementat prin Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 (cunoscută și sub denumirea de Codul Rutier) privind circulația pe drumurile publice. Conform art. 96 din acest act normativ, conducătorilor auto le sunt aplicate între 2 și 6 puncte de penalizare, în funcție de gravitatea faptei săvârșite, alături de amendă contravențională. Acumularea a 15 puncte într-un interval de 6 luni conduce la suspendarea exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile, iar la repetarea acumulării în aceeași perioadă, sancțiunea se majorează la 60 de zile. (Guvernul României, 2002).

Punctele de penalizare în România sunt reglementate în principal prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002, cu actualizări privind valoarea amenzilor prin acte normative precum OUG nr. 130/2021. Articolele 103 și 108 din Codul Rutier detaliază mecanismul de aplicare, consecințele și procedurile asociate, reflectând un sistem menit să promoveze siguranța rutieră prin sancțiuni graduale și educative.

Acest sistem are un caracter educativ, vizând responsabilizarea șoferilor și descurajarea recidivei. Aplicarea punctelor de penalizare nu presupune o procedură judiciară separată, ele fiind înscrise automat în evidențele Poliției Rutiere, iar șoferii pot consulta soldul punctelor prin mijloace electronice.

Aplicarea sistemului de puncte de penalizare îndeplinește o funcție profund educativă și responsabilizantă, dincolo de rolul său sancționator pur. După cum

afirmă Mircea Ursuță: "De pildă, suspendarea permisului de portarmă ca urmare a săvârşirii unei contravenţii este o sancţiune contravenţională complementară, în timp ce suspendarea dreptului ca urmare a începerii urmăririi penale faţă de titularul permisului reprezintă o măsură de poliţie administrativă. Suspendarea dreptului de a conduce pe drumurile publice dispusă printr-un proces-verbal contravenţional sau ca urmare a cumulului a 15 puncte de penalizare (care sunt reglementate în Codul rutier drept sancţiuni contravenţionale complementare) va fi o sancţiune complementară, pe când interzicerea dreptului de a conduce pe durata instrumentării unui dosar penal este o măsură de poliție administrativă supusă controlului organelor de urmărire penală şi instanţelor penale." (Ursuță, 2023, pag. 184)

Prin această abordare, punctele devin un instrument valoros de prevenție comportamentală, menit să stimuleze autocontrolul și conformitatea voluntară, mai degrabă decât să se bazeze exclusiv pe aplicarea sancțiunilor punctuale.

Mircea Ursuță subliniază caracterul preventiv, gradual și educativ al punctelor de penalizare, situându-le într-un context mai larg al politicilor publice de siguranță rutieră și al dreptului contravențional modern.

„Introducerea sistemului de puncte de penalizare a reprezentat un pas necesar în direcția responsabilizării conducătorilor auto, permițând o reacție graduală și proporțională a autorităților față de abaterile repetate, fără a recurge imediat la sancțiuni severe, cum ar fi suspendarea sau anularea permisului de conducere." (Ursuță, 2023, p. 40)

Franța se remarcă printr-un sistem de puncte de penalizare cu vocație educativă și disuasivă ridicată. Conform Codului rutier francez (Code de la route, art. L223-1 și urm.), fiecare conducător auto deține un capital de 12 puncte, din care se scad punctele aferente abaterilor. Gravitatea contravențiilor determină pierderea între 1 și 6 puncte pentru o singură abatere. Pierderea completă a punctelor conduce automat la anularea permisului, iar recâștigarea dreptului de a conduce presupune reexaminare psihologică și teoretică (Légifrance, 2024).

Doctrina franceză subliniază că acest sistem asigură o corelare echilibrată între proporționalitate și celeritate, evitând încărcarea instanțelor cu fapte minore, dar cumulativ periculoase pentru siguranța rutieră (Champeil-Desplats, 2016).

În Germania, sistemul este reglementat prin Gesetz über das Fahreignungsregister (StVG), care introduce un registru de aptitudini rutiere gestionat de autoritatea federală KBA (Kraftfahrt-Bundesamt). Conform § 4 StVG, pentru contravențiile rutiere se acordă între 1 și 3 puncte, în funcție de severitatea faptei și riscul social. Dacă un șofer acumulează 8 puncte, i se retrage permisul de conducere, cu interdicția de recâștigare decât după consiliere psihologică și evaluare (Deutscher Bundestag, 2022).

Sistemul german se distinge prin caracterul său complex și individualizat, punând accent pe prevenirea comportamentelor periculoase printr-un sistem de aver-

tismente, consiliere obligatorie și suspendare progresivă (Lutz, 2019). De asemenea, punctele au un termen de valabilitate care variază între 2 și 10 ani, în funcție de gravitatea faptei, ceea ce reflectă o abordare bazată pe reabilitare și nu doar pe sancțiune.

Comparând cele trei modele, se observă că România și Franța privilegiază sistemul de puncte acumulative, cu suspendarea temporară a dreptului de a conduce, în timp ce Germania integrează o abordare mai complexă, incluzând consilierea obligatorie și termene de expirare variabile ale punctelor. Această diversitate de reglementare oferă premise utile pentru consolidarea cadrului normativ din Republica Moldova, prin adaptarea bunelor practici europene și integrarea acestora într-un sistem coerent de prevenire și sancționare a contravențiilor.

Actualul sistem al punctelor de penalizare din Republica Moldova, reglementat prin articolul 36 din Codul contravențional (Cod contravențional nr. 218/2008), constituie un pas important în direcția alinierii legislației naționale la tendințele europene de sancționare graduală și preventivă a încălcărilor rutiere. Totuși, în comparație cu regimurile consacrate din România, Franța sau Germania, sistemul moldovenesc rămâne relativ simplificat, limitându-se la o evidență formală a punctelor, fără o integrare completă în politicile publice de siguranță rutieră, reeducare sau prevenire recidivantă.

Un prim pas în direcția consolidării regimului juridic ar consta în revizuirea normelor legale privind durata de valabilitate a punctelor de penalizare, în prezent reglementată doar printr-o referință sumară la intervalul de 6 luni. Într-o perspectivă comparată, sistemul german, spre exemplu, prevede termene de expirare a punctelor între 2 și 10 ani, în funcție de gravitatea contravenției (StVG, §29). O asemenea diferențiere temporală permite individualizarea răspunderii contravenționale și încurajează reabilitarea comportamentală.

Totodată, în Franța, autoritățile administrează un registru digitalizat al punctelor de penalizare (Sistemul Național al Permisului de Conducere (Système National des Permis de Conduire - SNPC), iar șoferii au acces permanent la soldul acestora și istoricul prin intermediul serviciului online „Mon Permis Points” (disponibil pe site-ul service-public.fr). De asemenea, datele referitoare la contravenții și retragerea punctelor sunt furnizate de Agenția Națională pentru Procesarea Automatizată a Contravențiilor (ANTAI), care gestionează și procesele verbale electronice (PVé) și amenzile forfetare, ceea ce ar putea fi replicat și în Republica Moldova printr-o platformă digitală gestionată de Inspectoratul Național de Securitate Publică. Această transparență sporește caracterul preventiv și responsabilitatea individuală.

Un element esențial în sistemele occidentale îl constituie consilierea psihologică sau participarea la cursuri de reeducare rutieră. Germania, prin sistemul Fahreignungsregister, prevede că persoanele care acumulează un număr critic de puncte trebuie să urmeze sesiuni de consiliere obligatorii, înainte de retragerea permisului

(Lutz, 2019). În Franța, cursurile de „stagiere de sensibilizare” pot chiar duce la recreditarea unor puncte pierdute (Champeil-Desplats, 2016).

În Republica Moldova, ar putea fi instituit un mecanism de corecție educativă: șoferii care ating pragul de 10–12 puncte în perioada de 6 luni ar fi obligați să participe la sesiuni gratuite de instruire privind siguranța rutieră. Această măsură ar trebui reglementată de Guvern printr-o hotărâre, iar instituția de formare ar putea fi una publică, sub egida MAI.

O altă direcție posibilă ar fi integrarea unui sistem de recompensare pentru conduită rutieră ireproșabilă, similar celui practicat în Italia și Germania, unde șoferii pot beneficia de reduceri la asigurarea RCA sau de recreditarea parțială a punctelor dacă nu comit abateri într-un interval de timp (Deutscher Bundestag, 2022). În Republica Moldova, o astfel de inițiativă ar putea fi implementată prin cooperare public-privat între stat și companiile de asigurări, promovând astfel comportamentul responsabil.

În prezent, evidența punctelor de penalizare în Republica Moldova este de competența Inspectoratului Național de Securitate Publică, dar nu este pe deplin interoperabilă cu bazele de date ale instanțelor sau autorităților administrative locale. Ar fi oportună crearea unui registru contravențional digital integrat, gestionat de o autoritate unică și accesibil autorităților relevante, inclusiv Poliției de Frontieră și instanțelor judecătorești.

Prin valorificarea modelelor consacrate din România, Franța și Germania, Republica Moldova poate transforma regimul juridic al punctelor de penalizare dintr-un mecanism formal într-un instrument strategic de prevenire a comportamentului rutier periculos, integrând elemente educative, psihologice, digitale și instituționale. Această transformare necesită nu doar modificări legislative, ci și un efort interinstituțional coordonat și o viziune strategică asupra siguranței rutiere ca politică publică esențială.

În ultimul deceniu, mecanismul punctelor de penalizare a devenit o componentă esențială în arhitectura contravențională a Republicii Moldova, fiind menit să descurajeze comportamentele repetitive și periculoase în trafic. O evaluare obiectivă a eficienței acestui instrument presupune analiza tendințelor statistice ale recidivei, corelate cu aplicarea sistemului, precum și interpretarea acestor date prin prisma teoriilor privind sancțiunea administrativă și a rolului acesteia în prevenție generală și specială.

Datele furnizate de Inspectoratul General al Poliției relevă o tendință descrescătoare a cazurilor de recidivă contravențională rutieră după anul 2020, când sistemul punctelor de penalizare a fost consolidat. Astfel, dacă în anul 2020 numărul recidivelor a constituit 12.873 de cazuri, în 2023 cifra a scăzut la 8.954, înregistrându-se o diminuare de aproximativ 30% . Această scădere poate fi corelată cu efectul cumulativ al punctelor de penalizare, care acționează ca o formă de presiune juridică latentă, stimulând conformarea voluntară și prevenind escaladarea comportamentului antisocial.

Din perspectiva doctrinară, sistemul punctelor poate fi interpretat ca o expresie a sancțiunii cumulative, care amplifică responsabilizarea contravenientului printr-o metodologie graduală, evitând ruptura juridică imediată produsă de sancțiuni drastice. Potrivit autorului român Constantin Duvac, „punctele de penalizare instituie o pedagogie a legalității, în care contravenientul este avertizat în mod progresiv asupra consecințelor conduitei sale, evitându-se *de plano* represiunea severă" (Duvac, 2014, p. 79).

În mod similar, în practica judiciară a Republicii Moldova s-a remarcat rolul pedagogic și preventiv al punctelor. Astfel, se poate de afirmat, că acumularea punctelor de penalizare nu este, în sine, o sancțiune propriu-zisă, ci un instrument de avertizare instituționalizată, menit să susțină corectarea comportamentului prin mijloace prealabile suspendării dreptului de a conduce.

Totodată, practica arată că eficiența sistemului depinde și de calitatea informării publicului și de interoperabilitatea registrelor administrative. Studiile realizate de Centrul de Resurse Juridice din Moldova arată că mulți conducători auto nu cunosc soldul punctelor acumulate și, prin urmare, nu sunt conștienți de riscul suspendării permisului. Acest fapt diminuează capacitatea de prevenție specială a mecanismului (CRJM, 2022, p. 34).

Prin urmare, pentru ca sistemul să își atingă potențialul maxim de eficiență, este necesară completarea sa cu măsuri de informare transparentă și acces facil al contravenienților la datele privind situația proprie, precum și cu interconectarea bazelor de date între structurile MAI cît și instanțele de judecată.

Analiza regimului juridic actual al punctelor de penalizare în Republica Moldova scoate la iveală atât meritele acestui instrument, cât și o serie de carențe funcționale și de aplicare practică. Din această perspectivă, se impune formularea unor propuneri de lege ferenda, capabile să consolideze funcția preventiv-educativă a sistemului și să îl alinieze mai bine practicilor europene consacrate.

1. Introducerea unui sistem digital de informare automată a contravenienților asupra soldului punctelor de penalizare inspirat de modelul german (Verkehrszentralregister, Flensburg), se propune instituirea unui mecanism electronic prin care fiecare conducător auto să aibă acces, în timp real, la soldul punctelor de penalizare, fie printr-o platformă online a ASP, fie printr-o aplicație mobilă integrată cu serviciile MAI. Lipsa acestui mecanism în Republica Moldova reduce eficiența pedagogică a sistemului (CRJM, 2022).

2. Stabilirea unei gradații a măsurilor administrative corelative numărului de puncte acumulate

În dreptul românesc, acumularea a 15 puncte într-un interval de 6 luni atrage suspendarea dreptului de a conduce pentru 30 de zile, însă există și trepte intermediare de avertizare și consiliere. Astfel, se poate propune introducerea în legislația moldovenească a unui sistem gradat: la 9 puncte – avertisment scris și convocare la instruire

preventivă; la 12 puncte – suspendare cu posibilitatea reducerii prin cursuri; la 15 puncte – suspendare completă fără recurs administrativ (Legea nr. 203/2012, România).

3. Introducerea posibilității de reducere a punctelor prin participarea la cursuri de reeducare rutieră

Modelul francez permite conducătorilor auto să reducă punctele acumulate prin participarea voluntară la sesiuni de formare privind siguranța rutieră (stage de sensibilisation à la sécurité routière). Această opțiune, care lipsește actualmente din legislația moldovenească, poate contribui la consolidarea funcției educative a răspunderii contravenționale, în spiritul prevenției active

4. Clarificarea normativă a statutului juridic al punctelor de penalizare

Actualmente, Codul contravențional al Republicii Moldova reglementează punctele de penalizare fără o explicitare a naturii lor juridice (sancțiune, măsură tehnico-administrativă, avertisment instituțional?). Se propune completarea art. 36 din Cod cu un alineat care să definească expres caracterul de măsură administrativă preventivă a punctelor și să delimiteze clar efectele juridice directe și indirecte ale acumulării acestora.

5. Introducerea unor norme procedurale suplimentare privind contestarea punctelor atribuite

În practică, au existat situații în care contravenienții nu au fost informați cu privire la atribuirea punctelor sau nu li s-a oferit un termen eficient pentru a le contesta. Este necesară instituirea unui mecanism procedural distinct, cu termen de 15 zile pentru contestare de la data comunicării punctelor, sub sancțiunea nulității în caz de neinformare.

Aceste propuneri, inspirate din bunele practici europene și adaptate la specificul normativ și instituțional al Republicii Moldova, urmăresc optimizarea echilibrului dintre prevenție și represiune, dintre siguranța circulației și respectarea drepturilor procesuale ale contravenientului.

Instituția punctelor de penalizare, reglementată în prezent prin art. 36 din Codul contravențional al Republicii Moldova, s-a afirmat drept un instrument esențial de prevenție în cadrul politicii contravenționale rutiere. Ea răspunde unei duble finalități: pe de o parte, descurajarea comportamentului antisocial recidivant în trafic; pe de altă parte, oferirea unui mecanism gradual de sancționare, anterior măsurilor restrictive severe.

Analiza regimului juridic intern a relevat însă o serie de vulnerabilități, de la ambiguitatea caracterului juridic al punctelor de penalizare, până la lipsa unor norme procedurale clare privind informarea și contestarea. Aceste neajunsuri pot submina eficiența pedagogică a sistemului și pot crea dezechilibre în raport cu principiile unui proces echitabil, consacrate de art. 6 CEDO.

Prin comparație, sistemele din România, Franța și Germania demonstrează că eficiența acestui mecanism crește atunci când este susținut de o arhitectură normativă

coerentă, o infrastructură digitală accesibilă și o cultură a responsabilizării civice. Modele precum cel francez, ce permite reducerea punctelor prin cursuri educative, sau cel german, care oferă transparență completă prin acces digital la istoricul sancțiunilor, sunt sugestive în acest sens.

Evaluarea statistică a aplicării punctelor de penalizare în Republica Moldova între anii 2020–2023 indică o ușoară scădere a incidenței recidivei, dar aceasta nu este încă suficient de semnificativă pentru a garanta succesul mecanismului. În lipsa unor mecanisme de urmărire coerente și a unei consolidări instituționale a regimului juridic al punctelor, eficiența acestora rămâne fragilă și dependentă de practici administrative disparate.

În acest context, se impune cu stringență reformarea cadrului normativ, în sensul unei mai bune clarificări legislative, al introducerii unui sistem gradat de avertizări și suspendări și al consolidării dimensiunii educative a procesului contravențional. Numai printr-o abordare integrată, cuprinzând legislație, educație rutieră, tehnologie și cultură instituțională, punctele de penalizare pot deveni un veritabil instrument de reconstrucție a siguranței rutiere și de cultivare a unei conduite civice responsabile.

Referințe bibliografice:

Legislație și documente oficiale

1. Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218 din 24.10.2008, Monitorul Oficial al R. Moldova, nr. 3–6/15 din 16.01.2009;
2. Hotărîrea Guvernului Nr.357 din 13-05-2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulaţiei rutiere
3. LEGE României nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (republicată) privind gestionarea sigu-ranței circulației pe infrastructura rutieră, publicat în Monitorul Oficial nr. 608 din 23 august 2012;
4. Legea Republicii Moldova nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier. În : Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 103-106 din 20.07.2007.
5. Code de la route (France). Version consolidée au 15 mars 2024. https://www.legifrance.gouv.fr
6. Straßenverkehrsgesetz (StVG), Bundesrepublik Deutschland. Version 2023.

Doctrină și literatură de specialitate

1. Furdui, S.(2005,) Drept Contravenţional, Chişinău, Cartier, ISBN 9975-79-310-X,
2. Guțuleac, V. (2009). Tratat de drept contravențional, Chișinău, Tipografia Centrală, ISBN: 978-9975-78-739-0

3. Kühne, H. (2021). Verkehrsordnungswidrigkeiten – Ein Überblick über das deutsche Punktesystem. JuristenZeitung, 76(9), 456–462.
4. Lupu, A.-R. (2017). Evoluții recente ale jurisprudenței Curții Constituționale a României cu privire la dreptul Uniunii Europene. Studii și cercetări juridice europene, Universul Juridic, 3, ISSN 2066-6403 576–585.
5. Munteanu, V. (2019). Răspunderea contravențională: aspecte de drept comparat. Revista Națională de Drept, 6(207), 27–33.
6. Podaru, O. (2024). Drept contravențional. Curs Universitar, București, Ed. Hamangiu,ISBN 978-606-27-2472-6;
7. Ursuță, M.(2010).Procedura contravențională, Universul Juridic, București,
8. Ursuță, M. (2014). Codul contravențional – o necesitate? in,,Revista ”Dreptul” nr.1l/2014
9. Ursuță, M. (2023). Regimul sancționator contravențional aplicabil în cazul încălcărilor la regimul circulației rutiere. București: Universul Juridic.
10. https://archive.org/details/ursuta-mircea-procedura-contraventionala/page/n3/mode/2up?view=theater

Jurisprudență

1. Curtea Constituțională a Republicii Moldova. (2017). Hotărârea nr. 23 din 12 decembrie 2017 privind constituționalitatea unor prevederi din Codul contravențional referitoare la procedura de aplicare a sancțiunilor.
2. Curtea de Justiție a Uniunii Europene. (1978). Amministrazione delle Finanze dello Stato v. Simmenthal SpA, C-106/77, ECLI:EU:C:1978:49.