CZU: 342.924(478)(094.4) **https://doi.org/10.59295/rpijn2025.62**

SUSPENDAREA DREPTULUI DE UTILIZARE A VEHICULULUI RUTIER

RENIȚĂ Gheorghe,
Universitatea de Stat din Moldova,
doctor în drept, lector universitar,
ORCID: 0000-0003-2722-009X

SUMMARY

This article analyzes one of the coercive procedural measures regulated by the Contravention Code of the Republic of Moldova, *i.e.*, the suspension of the right to use the road vehicle. This measure consists in the temporary prohibition of the natural person and/or the legal person to use a certain road vehicle by withholding the plates with the registration number and the registration certificate. It can be applied in case the person (driver) used the vehicle to commit a contravention regarding the violation of the rules for the road transport of people and goods, the violation of the rules of the traffic of dangerous goods, as well as the commission of a contravention regarding the violation of the rules of road use to vehicle traffic. In this context, the question arises whether or not the suspension of the right to use the road vehicle violates the right to property. The answer is negative.

Keywords: vehicle, property right, road safety, violation of the rules for the road transport of people and goods.

Introducere

Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este una dintre măsurile procesuale de constrângere reglementate de Codul contravențional al Republicii Moldova. În particular, potrivit articolului 439/1 din Codul contravențional:

„(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice şi/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reţinerea plăcuţelor cu numărul de înmatriculare şi a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravenţiilor prevăzute la art. 197 alin. (1)-(3), (5), (6), (9), (17), (22), (23), art. 200/1 alin. (2) şi (3) şi la art. 224 alin. (5), (6), (11) şi (12).

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică până la momentul achitării sancţiunii pentru contravenţia respectivă, cu excepţia contravenţiilor prevăzute la art. 197 alin. (1)-(3) şi (17), pentru care măsura de suspendare se va aplica pe un termen de 6 luni.

(3) Măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier încetează şi

plăcuţele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare se restituie, la cererea contravenientului, cu condiţia prezentării dovezii de achitare a amenzii, iar în cazul contravenţiilor prevăzute la art. 197 alin. (1)-(3) şi (17) – după expirarea termenului de 6 luni."

Astfel, suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier poate fi aplicată în cazul în care persoana (*i.e.*, șoferul) a folosit vehiculul la comiterea unei contravenții privind încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane şi mărfuri (articolul 197 din Codul contravențional), încălcarea regulilor traficului de mărfuri periculoase (articolul 201/1 din Codul contravențional), precum și a comiterii unei contravenții privind încălcarea regulilor de folosire a drumurilor la circulaţia vehiculelor (articolul 224 din Codul contravențional).

Rezultate și discuții

Prevederile articolului 439/1 din Codul contravențional au fost contestate, pe cale unei excepției de constituţionalitate, la Curtea Constituțională. Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată într-o cauză în care circumstanţele pot fi rezumate după cum urmează. Un agent constatator al Agenţiei Naţionale de Transport Auto a întocmit un proces-verbal cu privire la contravenţia prevăzută de articolul 197 alin. (1) (efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost cu vehicule rutiere construite şi echipate cu mai puţin de nouă locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a fi înregistrat în condiţiile Codului transporturilor rutiere) din Codul contravenţional, inclusiv o decizie de sancţionare pe baza aceluiaşi articol. Potrivit acestor acte, conducătorul (altă persoană decât proprietarul) autovehiculului a fost sancţionat cu amendă în mărime de 200 unităţi convenţionale şi cu patru puncte de penalizare. De asemenea, pe baza articolului 439/1 (suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier) din Codul contravenţional, agentul constatator a reţinut certificatul de înmatriculare şi plăcuţele cu numărul de înmatriculare al autovehiculului cu care s-a comis contravenţia menţionată [1].

Proprietarul autovehiculului a formulat o cerere de chemare în judecată împotriva Agenţiei Naţionale de Transport Auto cu privire la constatarea încălcării dreptului de proprietate. În cadrul şedinţei de pregătire a cauzei către dezbaterile judiciare, proprietarul vehiculului a ridicat excepţia de neconstituţionalitate a articolului 439/1 din Codul contravenţional. Corelativ, instanţa de judecată a admis ridicarea excepţiei de neconstituţionalitate şi a trimis sesizarea la Curtea Constituţională, în

vederea soluţionării acesteia [2].

În fața Curții Constituționale, autorul excepţiei de neconstituţionalitate a susţinut că contravenţia prevăzută de articolul 197 din Codul contravenţional poate fi comisă de o persoană fizică, cu un vehicul al cărui proprietar nu este. Potrivit articolului 439/1 din Cod, pentru comiterea acestei contravenţii, agentul constatator suspendă dreptul de utilizare a vehiculului rutier, prin reţinerea plăcuţelor cu numărul de înmatriculare al vehiculului şi a certificatului de înmatriculare, pe o perioadă de şase luni. De asemenea, autorul excepției a afirmat că suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier, pe baza prevederilor contestate, se aplică şi în cazul în care vehiculul a fost folosit la comiterea contravenţiei menţionate de o persoană, alta decât proprietarul vehiculului. Prin urmare, proprietarul vehiculului, chiar dacă nu a comis nicio contravenţie, este lipsit de posibilitatea de a utiliza temporar vehiculul său. În opinia autorului excepţiei, prevederile contestate contravin articolelor 1 alin. (3) (preeminenţa dreptului), 23 alin. (2) (dreptul fiecărui om de a-şi cunoaşte drepturile şi îndatoririle) şi 46 alin. (1) (dreptul la proprietate privată şi protecţia acesteia) din Constituţie [3].

Cu referire la incidenţa articolului 1 aliniatul (3) din Constituţie, Curtea Constituțională a reţinut că în prezenta cauză acesta comportă un caracter general şi nu poate constitui un reper separat. De asemenea, cu privire la articolul 23 din Constituţie, Curtea a reiterat că acesta este aplicabil doar în coroborare cu un drept fundamental incident [4].

Așadar, problema centrală din acest caz a constat în verificarea incidenței dreptului de proprietate. Mai exact, Curtea a trebuit să verifice dacă prevederile care reglementează suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier (articolul 439/1 din Codul contravențional) generează vreo ingerință disproporționată în dreptul de proprietate al persoanei (articolul 46 din Constituție). Asta mai ales în condițiile în care proprietarul vehiculului rutier poate fi o altă persoană decât cea care a comis vreo contravenție care dă temei de aplicare a măsuri procesuale de constrângere în discuție.

Sub acest aspect, Curtea Constituțională a notat că, potrivit prevederilor constituţionale şi celor ale Convenţiei Europene pentru Drepturile Omului, dreptul de proprietate nu este unul absolut, iar legislatorul poate stabili reguli cu privire la folosinţa bunurilor, cu condiţia ca acestea să corespundă unui interes public şi să fie proporţionale cu scopul urmărit. Astfel, dreptul de proprietate privată este garantat de Constituţie, dar conţinutul şi limitele acestuia sunt stabilite de lege (articolul 72 alin.

(3) lit. i) din Constituţie) [5].

Analiza coroborată a legislaţiei naţionale ia permis Curţii să observe că activitatea de transport rutier de persoane contra cost este calificată ca o activitate de întreprinzător, organizarea şi efectuarea căreia este reglementată prin acte normative (a se vedea, *inter alia*, Codul transporturilor rutiere, Legea nr. 160/2011 cu privire la reglementarea prin autorizare a activităţii de întreprinzător, Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activităţii de întreprinzător) şi care trebuie să se desfăşoare în condiţii de siguranţă şi calitate, cu respectarea principiilor liberei concurenţe şi a măsurilor de protecţie a mediului, a drepturilor şi intereselor legitime ale persoanelor fizice şi juridice. Persoana care efectuează o astfel de activitate fără înregistrarea prevăzută de Codul transporturilor rutiere, indiferent de faptul dacă vehiculul îi aparţine cu drept de proprietate ori a fost închiriat, desfăşoară o activitate ilicită şi se sancţionează contravenţional, iar asupra vehiculului se aplică măsura contestată (*i.e.*, suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier). Astfel, Curtea a notat că suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe baza prevederilor contestate reprezintă o măsura procesuală de constrângere aplicată doar în raport cu autovehiculul care a fost utilizat în acţiuni contravenţionale prevăzute, între altele, la articolul 197 alin. (1) din Codul contravenţional [6].

În continuare, Curtea Constituțională nu a putut reţine criticile autorului sesizării precum că norma contestată ar fi incertă şi imprevizibilă, deoarece ar permite „în cazul sancţionării contravenientului care nu este proprietarul vehiculului rutier, să priveze proprietarul vehiculului de bunul său”. Potrivit Curții, această normă nu prevede un transfer de proprietate şi implicit o privare a proprietarului de vehicul. Ea (*i.e.*, norma) este suficient de clară, deoarece stabileşte interdicţia de a utiliza vehiculul timp de 6 luni doar în cazul în care acesta a fost folosit în activitatea ilicită de transport sancţionată de articolul 197 alineatele (1)-(3) şi (17) din Codul contravenţional. Respectiv, proprietarul, atunci când transmite vehiculul în locaţiune/folosinţă altei persoane, trebuie să se asigure că bunul său nu va fi folosit în activităţi ilegale [7].

Pentru consolidarea raționamentelor sale, Curtea Constituțională a făcut apel la jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului. Astfel, potrivit jurisprudenţei Curţii Europene a Drepturilor Omului, această situaţie se încadrează în al doilea paragraf al articolului 1 din Protocolul nr. 1 la Convenţia Europeană, care autorizează

statele să adopte „legi pe care le consideră necesare pentru a controla utilizarea proprietăţii în conformitate cu interesul general” [8].

Din perspectiva interesului general, Curtea Constituțională a menţionat că interdicţia de a folosi vehiculul timp de şase luni este o măsură necesară, luată de legiuitor potrivit politicii statale de prevenţie a activităţii ilicite de transportare a persoanelor contra cost, în vederea asigurării liberei concurenţe în domeniul menţionat, a protejării intereselor şi drepturilor pasagerilor la servicii sigure şi calitative, precum şi a ocrotirii vieţii, sănătăţii şi integrităţii corporale a tuturor participanţilor la traficul rutier sau aflaţi în zona drumului public. În general, Curtea a notat că securitatea traficului rutier, inclusiv a transportului rutier de persoane şi mărfuri, reprezintă un interes public major, prin urmare, asigurarea securităţii în acest domeniu este o obligaţie pozitivă a statului [9].

Curtea Constituțională a stabilit că, deşi măsura contestată îl limitează pe proprietar în exercitarea prerogativelor folosinţei vehiculului său, chiar şi atunci când aceasta nu este vinovat de săvârşirea contravenţiei prevăzute de lege, stabilirea acesteia, pe de o parte, are în vedere eficienţa mecanismului de preîntâmpinare a activităţii ilicite de transport şi a comiterii unor noi contravenţii. Pe de altă parte, o astfel de măsură reprezintă o consecinţă a utilizării vehiculului la comiterea unei contravenţii prevăzute, între altele, la articolul 197 alin. (1) din Codul contravenţional şi nu este de natură să afecteze însăşi natura dreptului de proprietate, întrucât are un caracter temporar şi reprezintă numai o limitare a folosinţei acestuia. Astfel, potrivit alineatului (3) din articolul contestat, măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier încetează şi plăcuţele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare se restituie, la cererea contravenientului, cu condiţia prezentării dovezii de achitare a amenzii, iar în cazul contravenţiilor prevăzute la articolul 197 alin. (1)-(3) şi (17) – după expirarea termenului de şase luni [10].

Mai mult, Curtea Constituțională a reţinut că prevederile contestate nu îngrădesc dreptul proprietarului/deţinătorului vehiculului de a formula, pe baza relaţiilor contractuale şi a regulilor generale ale răspunderii civile contractuale, o acţiune în instanţă împotriva contravenientului cu privire la repararea prejudiciului provocat ca urmare a comiterii unei contravenţii pentru care s-au reţinut plăcuţele cu numărul de înmatriculare şi certificatul de înmatriculare a vehiculului. Astfel, proprietarul vehiculului poate formula o acţiune împotriva respectivei persoane, dacă

aceasta a depăşit termenii şi condiţiile în care i-a fost încredinţat autovehiculul. În jurisprudenţa sa, şi Curtea Europeană a considerat că există un echilibru între mijloacele utilizate de autorităţi pentru a proteja interesul general şi dreptul persoanei la respectarea bunurilor sale în cazul în care proprietarul vehiculului poate formula o acţiune în justiţie pentru a obţine despăgubiri de la persoana care a comis o infracţiune sau o contravenţie cu vehiculul său [11].

Aşadar, având în vedere, în special, scopurile urmărite de prevederile contestate şi posibilitatea proprietarului vehiculului de a formula o acţiune în justiţie contra conducătorului contravenient pentru repararea eventualului prejudiciu cauzat, Curtea Constituțională nu a putut reţine afirmaţia autorului sesizării potrivit căreia norma contestată ar restrânge în mod nepermis dreptul de proprietate şi ar face incident articolul 46 din Constituţie. Din acest motiv, Curtea a considerat că nu sunt incidente nici articolele 1 alin. (3) şi 23 alin. (2) din Constituţie [12].

Prin urmare, Curtea a constatat că sesizarea este inadmisibilă şi nu poate fi acceptată pentru examinare în fond [13]. În consecință, prin Decizia nr. 49 din 4 iunie 2024, Curtea Constituțională a declarat inadmisibilă sesizarea privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 439/1 din Codul contravenţional.

Această abordare nu a fost susținută de toți judecătorii Curții Constituționale. Astfel, decizia Curții este însoțită de două opinii separate.

În prima opinie separată s-a remarcat că autorul sesizării a afirmat că prin reţinerea plăcuţelor cu numărul de înmatriculare al vehiculului cu care s-au transportat ilegal persoane şi a certificatului de înmatriculare nu se pedepseşte contravenientul, dar proprietarul vehiculului [14].

Semnatarul primei opinii separate a considerat că „aplicarea automată a măsurii de suspendare a dreptului de proprietate asupra vehiculului, după cum prevede norma contestată, în condiţiile în care proprietarul vehiculului nu a comis contravenţia sancţionată de articolul 197 alin. (1) din Cod, face incident articolul 46 din Constituţie” [15].

Totodată, s-a arătat că articolul 46 din Constituţie, care garantează dreptul de proprietate, trebuie interpretat şi prin raportare la principiile articolului 1 din Protocolul nr.1 la Convenţia Europeană. În jurisprudenţa sa, Curtea Europeană a examinat dacă confiscarea vehiculului rutier utilizat pentru comiterea contravenţiilor sau infracţiunilor, dar care aparţine cu drept de proprietate unei persoane terţe decât persoana acuzată

de comiterea acestor fapte ilicite, încalcă dreptul de proprietate al persoanei terţe. Curtea Europeană a reţinut că o astfel de măsură trebuie să fie prevăzută de lege, să urmărească un scop legitim şi să fie asigurat un echilibru corect între scopurile legitime şi dreptul de proprietate al persoanei terţe. Mai mult, Curtea Europeană a subliniat că, în cazul în care dreptul de proprietate asupra vehiculului este afectat, echilibrul corect depinde de mulţi factori, între care şi comportamentul proprietarului. Echilibrul necesar nu va fi asigurat dacă persoana sau persoanele în cauză au fost obligate să suporte o sarcină individuală şi excesivă [16].

În aceste condiţii, s-a notat că apare necesitatea efectuării unei analize a prevederilor contestate în coroborare cu articolul 1 alin. (3) din Constituţie, care garantează preeminenţa dreptului, asigurarea legalităţii şi certitudinii juridice, precum şi în coroborare cu articolul 23 alin. (2) din Constituţie, care prevede adoptarea de către legislator a unor legi clare şi previzibile [17].

Mai mult, „pentru că este suverană cu privire la competenţa sa, Curtea nu poate fi constrânsă, la examinarea constituţionalităţii unui act normativ, să analizeze dispoziţiile criticate doar prin prisma normelor constituţionale invocate de către autorul sesizării, ci este liberă să le analizeze şi în raport cu prevederile constituţionale relevante pentru soluţionarea sesizării, importante fiind inclusiv argumentele aduse în acest sens” [18].

Sub acest aspect, s-a notat că era rezonabilă examinarea sesizării în cauză prin prisma articolului 20 din Constituţie. Acest articol devine incident atunci când este afectat principiul individualizării sancţiunii. În jurisprudența sa, Curtea Constituțională a subliniat că legislatorul nu poate reglementa o sancţiune astfel încât să lipsească instanţa de judecată de posibilitatea de a o individualiza în mod efectiv şi rezonabil. Limitarea rolului instanţei de judecată lipseşte de substanţă garanţiile dreptului la un proces echitabil, consacrat de articolele 20 din Constituţie şi 6 din Convenţia Europeană. În cazul persoanei fizice, chiar şi diferenţa mică dintre limita minimă şi limita maximă a pedepsei nu îi acordă instanţei de judecată posibilitatea de a aprecia proporţionalitatea sancţiunii aplicate prin raportare la fapta contravenţională şi la circumstanţele cazului, astfel încât să existe un echilibru corect între scopul legii contravenţionale şi mijloace, iar mijloacele utilizate să nu restrângă drepturile persoanei mai mult decât este necesar pentru a atinge aceste scopuri [19].

În prezenta cauză, judecătorul care a formulat prima opinie separată a observat *prima facie* că, prin norma contestată, legislatorul a stabilit un termen fix de suspendare

a dreptului proprietarului de a utiliza vehiculul, fără a face deosebire între persoana care a comis fapta contravenţională şi proprietarul vehiculului. Această măsură se aplică indiferent de comportamentul sau atitudinea proprietarului vehiculului faţă de contravenţia comisă de o persoană terţă [20]. Totodată, suspendarea dreptului proprietarului de a utiliza vehiculul se aplică automat, fără a acorda instanţei de judecată posibilitatea de a exercita un control de jurisdicţie deplină în privinţa individualizării şi aprecierii proporţionalităţii măsurii contestate prin raportare la toate circumstanţele cauzei concrete [21].

În aceste condiţii, s-a ajuns la concluzia că prevederile contestate din articolul 439/1 din Codul contravenţional fac incidente articolele 20 şi 46 din Constituţie în coroborare cu articolele 1 alin. (3), 23 alin. (2) şi 54 din Constituţie. Prin urmare, s-a apreciat că Curtea Constituţională trebuia să declare sesizarea admisibilă şi să o examineze în fond prin prisma proporţionalităţii ingerinţelor în drepturile menţionate *supra* şi respectării principiului echilibrului corect între interesele concurente [22].

În cea de-a doua opinie separată, s-a remarcat că „Parlamentul a prevăzut măsura de suspendare a dreptului persoanei de a utiliza vehiculul rutier fără a face deosebire între persoana care a comis fapta contravenţională şi proprietarul vehiculului rutier. Astfel, această măsură se aplică indiferent dacă mijlocul de transport respectiv era deţinut de contravenient sau de proprietar şi indiferent de comportamentul sau atitudinea proprietarului vehiculului rutier faţă de contravenţia comisă, dacă acesta a cunoscut sau nu faptul că vehiculul său este utilizat pentru efectuarea transportului rutier de persoane cu nerespectarea dispoziţiilor legale” [23].

De asemenea, potrivit opiniei separate, „norma contestată nu este sensibilă la circumstanţe individuale şi nu permite instanţelor de judecată să examineze faptele ţinând cont de particularităţile cazului concret. Proprietarul vehiculului nu are posibilitatea rezonabilă de a-şi demonstra poziţia în faţa instanţei de judecată în cazul suspendării dreptului de utilizare a vehiculului. Aceasta suspendare este o măsură cu caracter general, se aplică în mod automat în baza legii, fiind una fixă şi rigidă. Norma contestată nu permite excepţii, indiferent de circumstanţele fiecărui caz în parte, nici reieşind din atitudinea proprietarului faţă de contravenţia comisă, nici reieşind din frecvenţa încălcărilor (dacă vehiculul respectiv a fost folosit anterior pentru a comite o infracţiune sau o contravenţie; dacă există circumstanţe care să sugereze că vehiculul va putea fi folosit pentru a comite alte infracţiuni/contravenţii), nici reieşind

din faptul dacă proprietarul utiliza vehiculul pentru a-şi câştiga existenţa" [24].

Referitor la posibilitatea proprietarului de a înainta o acţiune în instanţă împotriva contravenientului cu privire la repararea prejudiciului provocat ca urmare a suspendării dreptului de utilizare a vehiculului, Curtea Europeană a reţinut următoarele. O astfel de posibilitate nu poate fi o remarcă generală, dar trebuie susţinută prin referire la dispoziţii legale specifice sau la practica judiciară relevantă, care să demonstreze că un astfel de remediu a fost disponibil reclamantului şi că acest remediu este unul efectiv [25]. Dezvoltând această idee, judecătorul care a formulat a doua opinie separată a observat că:

„10. (...) în cauza *Andonoski v. Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei*, § 39, Curtea Europeană a constatat încălcarea articolului 1 din Protocolul nr. 1 la Convenţia Europeană, inclusiv deoarece Guvernul nu a oferit nicio ilustrare a practicii interne care să demonstreze că o cerere de despăgubire în baza legislaţiei naţionale era disponibilă şi, cu atât mai mult, era efectivă în tratarea unor astfel de cazuri.

11. În aceste circumstanţe, suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier are ca rezultat o ingerinţă în exercitarea atributelor dreptului de proprietate privată al proprietarului vehiculului, în special folosinţa vehiculului, şi, prin urmare, constat incidenţa articolului 46 din Constituţie.

12. În acest context, este necesară verificarea respectării principiului echilibrului corect între interesele concurente, inclusiv dacă măsură generală contestată este sensibilă la circumstanţe particulare şi dacă ar putea fi aplicate măsuri mai puţin intruzive în dreptul la proprietate privată.

13. Aşadar, în opinia mea, Curtea Constituţională trebuia să declare sesizarea admisibilă, pentru a o examina în fond şi pentru a verifica dacă dispoziţiile articolului 439/1 din Codul contravenţional încalcă dreptul la proprietate privată, garantat de articolul 46 alin. (1) din Constituţie."

Prin urmare, cert este faptul că în ambele opinii separate s-a pledat pentru examinarea excepției de neconstituționalitate în fond pentru a verifica proporționalitatea ingerinței în dreptul de proprietate.

Concluzii

Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier generează o ingerință în exercitarea atributelor dreptului de proprietate privată al proprietarului vehiculului, în special folosința vehiculului. Curtea Constituțională a recunoscut implicit acest lucru,

precizând că această măsură de constrângere ar limita dreptul de proprietate, dar nu-i afectează substanța sa. Totodată, Curtea a notat că dreptul de proprietate este relativ și, prin urmare, poate fi limitat. De asemenea, Curtea a notat că ingerința (reglementată de articolul 439/1 din Codul contravenţional) este prevăzută de lege și urmăreşte un scop legitim. Mai mult, Curtea a mai sugerat că ingerința ar fi proporțională, pentru că este pe un termen limitat și pentru că proprietarul vehiculului ar putea cere repararea prejudiciului de la conducătorul vehiculului.

Totuși, din punct de vedere metodologic, o astfel de analiză se face atunci când s-a constatat incidenţa unui drept garantat de Constituție. Dacă se constată incidența unui drept, atunci Curtea trebuie să declare sesizarea admisibilă și să efectueze o analiză în fond. Din această perspectivă, Decizia Curții Constituționale nr. 49 din 4 iunie 2024 este criticabilă. Argumentele din această decizie puteau fi utilizate în contextul pronunțării de către Curtea Constituțională a unei hotărâri pe fond. Este adevărat că Curtea Europeană a Drepturilor Omului poate declara (printr-o decizie) inadmisibilă o cerere atunci când aceasta este vădit nefondată. Această optică putea fi preluată și de Curtea Constituțională. Dar Curtea Constituțională a ales o altă cale. Ea a conchis că „nu poate reține afirmația autorului sesizării potrivit căreia norma contestată ar restrânge în mod nepermis dreptul de proprietate şi ar face incident articolul 46 din Constituţie”. Dar verificarea caracterului justificat/nejustificat al restrângerii dreptului de proprietate se face după ce s-a constatat incidența dreptului în discuție. Un drept fundamental este incident atunci când se constatată că măsura contestată restrânge/îngrădește/limitează dreptul în discuție. Iar pentru a verifica dacă este sau nu justificată această limitare a dreptului este ineluctabilă efectuarea unei analize pe fond.

În orice caz, mesajul Curții Constituționale a fost următorul: suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier nu reclamă vreo problemă din perspectiva respectării Constituției, mai exact, a dreptului de proprietate garantat de articolul 46 din Constituţie.

BIBLIOGRAFIE:

1. A se vedea § 3 din Decizia Curții Constituționale nr. 49 din 4 iunie 2024 de inadmisibilitate a sesizării nr. 84g/2023 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 439/1 din Codul contravenţional (suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier). În: *Monitorul oficial al Republicii Moldova* nr. 256-259/94 din 18 iunie 2024.
2. *Ibidem*, §§ 4-6.

3. *Ibidem*, §§ 9-11.
4. *Ibidem*, § 18.
5. *Ibidem*, § 21.
6. *Ibidem*, § 22.
7. *Ibidem*, § 23.
8. *Ibidem*, § 24 și hotărârile Curții Europene a Drepturilor Omului pronunțate în cauzele *Air Canada v. Regatul Unit*, 5 mai 1995, §§ 33-34; *Yildirim v. Italiei* (dec.), 10 aprilie 2003; și *BKM Logistics Tasimacilik Ticaret Limited Sirketi v. Slovenia*, 17 aprilie 2017, § 38.
9. *Ibidem*, § 25.
10. *Ibidem*, § 26.
11. *Ibidem*, § 27 și hotărârile Curții Europene a Drepturilor Omului pronunțate în cauzele *Sulejmani v. Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei*, 28 aprilie 2016, § 41; și *S.C. Service Benz Com S.R.L. v. România*, 17 iulie 2017, § 37.
12. *Ibidem*, § 28.
13. *Ibidem*, § 29.
14. A se vedea § 1 din Opinia separată a dl judecător Vladimir Ţurcan la Decizia Curții Constituționale nr. 49 din 4 iunie 2024 de inadmisibilitate a sesizării nr. 84g/2023 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 439/1 din Codul contravenţional (suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier). În: *Monitorul oficial al Republicii Moldova* nr. 256-259/94 din 18 iunie 2024.
15. *Ibidem*, § 3.
16. *Ibidem*, § 4.
17. *Ibidem*, § 5.
18. *Ibidem*, § 6.
19. *Ibidem*, § 7.
20. *Ibidem*, § 9 și hotărârile Curții Europene a Drepturilor Omului pronunțate în cauzele *Grifhorst v. Franţa*, 26 februarie 2009, § 100; *Waldemar Nowakowski v. Polonia*, 24 iulie 2012, § 51; și *Andonoski v. „Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei”*, 17 septembrie 2015, § 37.
21. *Ibidem*.
22. *Ibidem*, §§ 10-11.
23. A se vedea § 7 din Opinia separată a dl judecător Serghei Ţurcan la Decizia Curții Constituționale nr. 49 din 4 iunie 2024 de inadmisibilitate a sesizării nr. 84g/2023 privind excepţia de neconstituţionalitate a articolului 439/1 din Codul contravenţional (suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier). În: *Monitorul oficial al Republicii Moldova* nr. 256-259/94 din 18 iunie 2024.
24. *Ibidem*, § 8.
25. *Ibidem*, § 9 și hotărârea Curții Europene a Drepturilor Omului pronunțată în cazul *Krayeva v. Ucraina*, 13 ianuarie 2022, § 34.