

**APPLICATION OF „PENALTY POINTS” AS A CONTRAVENTIONAL SANCTION
IN THE REGULATION OF THE LEGISLATION OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA,
ROMANIA AND UKRAINE – Aspects of comparative law**

**APLICAREA ”PUNCTELOR DE PENALIZARE” CA SANȚIUNE
CONTRAVENȚIONALĂ ÎN REGLEMENTAREA LEGISLAȚIEI REPUBLICII
MOLDOVA, A ROMÂNIEI ȘI UCRAINEI – Aspecte de drept comparat¹**

Oleg PANTEA²

Abstract

In this paper we analyzed the sanction „penalty points” regulated to the legislation of Republic of Moldova, Romania and Ukraine. In this article also the notion of penalty points and its characteristic features for each state, differences and similarities were identified and their comparative analysis was made (the system for accumulating penalty points and the system for deducting an initial value). The practical problems and legal gaps faced by each state were not overlooked. At the end of this course paper, were proposed some recommendations to improve the system of penalty, including the proposal for changing and completing/ supplementing the laws. This article we think that will be useful for law students, but also for practitioners who solve and deal with contraventional cases in the field of road traffic.

Keywords: penalty points, contraventional sanctions, contraventions, vehicle, photo-video monitoring system, comparative aspects

Începută în secolul al XVIII-lea și continuată până în prezent, industria de automobile ia un avânt puternic și se impune cu rapiditate în țările dezvoltate ca principal mijloc de deplasare. Marea performanță tehnică a făcut viața cotidiană mai ușoară, mai confortabilă, dar utilizarea și exploatarea lor în condiții de responsabilitate redusă poate deveni periculoasă pentru omenire. Toate aceste realizări au impulsat apariția și dezvoltarea denoi ramuri de activitate, noi tipuri de relații sociale privind ordinea publică, securitatea publică, siguranța traficului.

Pe fundalul evoluțiilor din infrastructura rutieră, interesul față de mijloacele de transport a sporit considerabil, numărul de autovehicule fiind în creștere, dar și numărul accidentelor rutiere. Astfel, pentru dezvoltarea culturii rutiere a participanților la trafic, statele și-au adoptat reguli de conduită obligatorii, măsuri de constrângere pentru conducătorii auto indisciplinați, și-au aprobat mecanisme naționale de supraveghere și control, prin intermediul instituțiilor specializate (poliția rutieră/ poliția patrulare). Cele mai frecvente măsuri aplicate, de-a lungul anilor, pentru abaterile circulației rutiere au fost: amenda, privarea de dreptul special, ridicarea permisului de conducere. Însă, acestea s-au dovedit a fi insuficiente pentru a pune la respect conducătorii de autovehicule, care încalcă sistematic regulile în trafic. Pentru determinarea lor să dea dovadă de comportament responsabil și pentru prevenirea și combaterea contravenționalității, autoritățile au identificat un nou model de intervenție, mult mai riguros, cu o conotație educațională – punctele de penalizare. În lucrarea dată, ne-am propus să analizăm aplicarea punctelor de penalizare și

¹Articolul 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 Conf. univ. Dr., Universitatea de Stat din Moldova, Chișinău, panteaoleg@gmail.com

eficiența acestora în Republica Moldova, România și în Ucraina, evidențiind asemănările și deosebirile specifice – aspecte de drept comparat.

Rezultate și discuții. Sistemul punctelor de penalizare pentru prima dată a fost introdus în Germania, în anul 1974 și este folosit astăzi în peste 20 de state membre ale U.E., Australia, S.U.A., chiar și în unele state asiatice. În general, mecanismul prevede că, sancțiunilor aplicate pentru comiterea abaterilor rutiere să li se adauge puncte de penalizare, până la cumularea unui număr maxim stabilit sau acestea se scad dintr-o valoare inițial atribuită, în funcție de sistemul utilizat. Instituirea sistemului punctelor de penalizare a fost necesară statelor pentru a pune la respect conducătorii de vehicule, care încalcă sistematic regulile circulației rutiere (*violatori cronici*). Un conducător auto indisciplinat ar putea de 50 ori să fie sancționat cu amendă și continuu să comită mai departe contravenții rutiere, iar punctele de penalizare vin să soluționeze această problemă.

În Republica Moldova, punctele de penalizare în calitate de sancțiune contravențională au apărut odată cu intrarea în vigoare a Codului contravențional, la 24.10.2008, ideea fiind inspirată din legislațiile statelor europene (România, Germania). Potrivit legii, punctele de penalizare sunt o sancțiune contravențională complementară, care se aplică în cazul comiterii contravențiilor ce atentează la regimul de transporturi și contravențiilor în domeniul circulației rutiere (Capitolele XII și XIII). Pentru astfel de abateri, conducătorului de vehicul, pe lângă sancțiunea principală, i se va aplica și un număr de puncte de penalizare, ca sancțiune complementară. Cuantumul punctelor de penalizare care se aplică fiecărei abateri contravenționale este prevăzut în norma materială care o reglementează (2, 3, 4, 5 sau 6 puncte de penalizare). Potrivit informațiilor statistice prezentate de Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, în anul 2019 au fost aplicate 747 244 puncte de penalizare, iar în 490 cazuri contravenienții au fost privați de dreptul special (de a conduce autovehicule).

Definiția noțiunii ”puncte de penalizare” a apărut abia peste un an în Regulamentul privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurare a accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare, aprobat prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.493 din 14.08.2009. Astfel, puncte de penalizare sunt *-unități de evidență aplicate în calitate de sancțiune contravențională complementară concomitent cu sancțiunea principală sub formă de amendă în cazurile și mărimea prevăzută de sancțiunea normei.*³

În România, acest sistem funcționează începând cu 01.12.2006, odată cu intrarea în vigoare a modificărilor la Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.195 din 12.12.2002 privind circulația pe drumurile publice.⁴ Conducătorii auto indisciplinați se sancționează cu 2, 3, 4 sau 6 puncte de penalizare, în funcție de încălcarea admisă. În art. 96 al. (1 și 2) din Ordonanța de urgență nr.195, ”în scopul înlăturării unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege... se aplică punctele de penalizare”. Pentru fiecare din aceste valori numerice este stabilit grupul (lista) de abateri pentru care se aplică. În aceeași ordonanță apare noțiunea de ”puncte-amendă”, care în practică, multe persoane le confundă cu punctele de penalizare. Diferența este următoarea: punctele de penalizare reprezintă o sancțiune complementară ce însoțește sancțiunea principală cu avertismentul sau amenda, în timp ce punctele-amendă reprezintă unități de calcul pentru determinarea cuantumului amenzilor contravenționale la regimul circulației (un punct-amenda reprezintă valoric 10% din salariul minim brut pe economie, stabilit prin Hotărâre a Guvernului României (art. 98 al. (2) Ordonanță). În cursul anului 2019, în evidența sancțiunilor aplicate posesorilor permiselor de conducere românești, au fost implementate 4.252.929 puncte de penalizare. Totodată, au fost înregistrate 4386 de operațiuni de suspendare a exercitării

³Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 493 din 14.08.2009 pentru aprobarea Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 127-130 din 21.08.2009, pct.2 Regulament.

⁴Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002, privind circulația pe drumurile publice. Republicată, cu modificările și completările ulterioare în: Monitorul Oficial al României nr. 670 din 03.08.2006.

dreptului de a conduce ca urmare a cumulării unui număr de 15 puncte de penalizare⁵ (art. 103 alin. (1) lit. a) și b) Ordonanță).

În Ucraina, pentru prima dată, sintagma puncte de penalizare apare în anul 2015, în Codul cu privire la contravențiile administrative al Ucrainei din 07.12.1984, Legea № 8073-X. În art.24, Capitolul 12 din Cod, ”Tipurile sancțiunilor administrative”, la pct. 2-1) sunt prevăzute punctele de penalizare în calitate de sancțiuni. Iar, art. 27. 1 din Cod definește ”punctele de penalizare ca sancțiuni administrative aplicate cetățenilor pentru abaterile în domeniul siguranței traficului rutier, care se fixează în regim automat”. ”Sunt considerate ”pedepse contravenționale virtuale”, care înlocuiesc amenziile.

Din definiția dată constatăm în primul rând că, instituția contravențiilor în Ucraina este reglementată în sfera dreptului administrativ, diferit de Republica Moldova. În România, la fel, contravențiile sunt soluționate, după unii, printr-o procedură administrativă (actul de sancționare fiind considerat un act administrativ, deși sunt aplicate sancțiuni contravenționale și nu administrative), iar după alții, în procedură contravențională.

Apoi, punctele de penalizare se aplică în Ucraina doar pentru contravențiile fixate în regim automat cu ajutorul sistemului de monitorizare a traficului foto-video. În acest sens, la 05.11.2017 prin Hotărârea de Guvern al Ucrainei nr. 833 a fost aprobat Regulamentul cu privire la funcționarea sistemului de constatare a contravențiilor administrative în domeniul siguranței rutiere, în sistem automat.⁷

Spre deosebire de legislația Republicii Moldova și României, unde punctele de penalizare se aplică tuturor persoanelor care comit contravenții pe teritoriul lor, în cazul Ucrainei, în art. 27. 1, Codul cu privire la contravențiile administrative, se specifică expres categoria de persoane față de care se aplică punctele de penalizare și anume, ”doar față de cetățeni”. Considerăm că este o nedreptate această regulă, care este vădit o discriminare față de străinii care conduc autovehicule pe teritoriul Ucrainei. În prezent există din contra tendința de deschidere a frontierelor între state, iar Ucraina, fiind în centrul Europei, are drumuri/trasee strategice, cu circulație internațională, prin care conduc multe persoane străine, astfel, ar trebui să fie create condiții egale pentru toți participanții la trafic din țară.

Un indiciu important, care face distincție între sistemele statelor la aplicarea punctelor de penalizare este pragul de referință legal stabilit. În Republica Moldova și România, la cumularea a 15 puncte de penalizare dreptul de a conduce vehicule se suspendă pe o anumită perioadă (în Republica Moldova este de la 6 luni la un an, pe când în România este de 30 de zile, iar dacă în următoarele 12 luni se cumulează din nou 15 puncte, suspendarea este de 60 de zile sau sunt aplicate pedepse suplimentare precum: obligația de a participa la cursuri de conducere defensivă, de reexaminare privind cunoașterea regulilor de circulație). În cazul Republicii Moldova, după cumulare, agentul constatator remite cauza în instanța de judecată care decide asupra perioadei de suspendare, iar în cazul României suspendarea acestui drept se dispune de către șeful poliției rutiere din județul sau municipiul București, care îl are în evidență pe titularul permisului de conducere.

În contextul aceluiași subiect, în Ucraina sistemul punctelor de penalizare este de modelul - ”scăderii dintr-o valoare inițială atribuită”. Valoarea inițială atribuită fiecărui cetățean care deține permis de conducere este de 150 puncte ”credit” (art. 27. 1 Cod). Termenul lor de valabilitate este de un an de zile (1 ianuarie - 31 decembrie). La data de 1 ianuarie a fiecărui an ”contul se

⁵Scrisoarea de răspuns a Inspectoratului General al Poliției Române, Centrul de informare și relații publice, Nr. 387149 din 21.05.2020.

⁶Кодекс Украины об административных правонарушениях от 7 декабря 1984 года № 8073-Хс изменениями и дополнениями по состоянию на 30.03.2020 г. (trad. Codul cu privire la contravențiile administrative). A se vedea: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30418317&mode=p&page=23, accesat la 24.04.2020.

⁷Постанова Кабінета Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (trad. Regulamentul cu privire la funcționarea sistemului de constatare a contravențiilor administrative în domeniul siguranței rutiere, în regimul automat). A se vedea: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF>, accesat la 28.04.2020.

reîncarcă” cu 150 puncte, iar la comiterea abaterilor, contravenientului i se scad din credit un număr de puncte de penalizare stabilit în sancțiunea normei materiale. De regulă, pentru o abatere contravenientului i se scad 50 de puncte ca penalizare. Atunci când numărul punctelor de penalizare a depășit numărul punctelor atribuite și autoritatea abilitată nu are mai mult din ce să scadă, contravenientului se va aplica amenda. Aici există o excepție la art. 27. 1 din Cod, ”dacă numărul punctelor de penalizare stabilit la aplicarea sancțiunii este mai mare decât numărul real de puncte rămase din valoarea inițială, atunci se aplică penalizarea doar pentru punctele rămase.” (de exemplu, titularului permisului i-a rămas din valoarea inițială doar 50 de puncte, iar pentru fapta comisă ar fi trebuit să fie sancționat cu 100 puncte de penalizare. Atunci, reprezentantul autorității va aplica doar 50 puncte de penalizare. Deja la următoarea abatere se va aplica direct sancțiunea amenzii). Totodată, în cazul în care abaterea s-a soldat cu accident rutier sau a determinat apariția accidentului, se aplică doar amenda. Pentru informare, în Ucraina amenda se stabilește reieșind din mărimea venitului lunar mediu pe economie în țară.

În Ucraina, sancțiunea punctele de penalizare este principală, contravenientului poate să i se aplice sau punctele de penalizare sau amenda, în dependență de punctele rămase din valoarea inițială. Este mai mult o formă de constrângere cu influență educațională în raport cu cetățenii, conducători de autovehicule, în măsura în care să se abțină de la abateri în traficul rutier, pentru că ar putea fi sancționați ulterior cu amenzi. La prima vedere, în această conjunctură, sistemul punctelor de penalizare din Ucraina este mult mai umanizat decât cele din Republica Moldova și România, unde se aplică concomitent și pedeapsa principală și punctele de penalizare (de exemplu, amenda și puncte de penalizare), fără a i se oferi contravenientului o a doua șansă. În Republica Moldova aproape că nu există sancțiunea avertismentului pentru contravenții din domeniul circulației rutiere. Agentul constatator, practic, nici nu poate individualiza pedeapsa contravenientului, pentru că toți primesc amenzi și puncte de penalizare, chiar dacă de diferite mărimi. Argumentul autorităților pentru înăsprirea pedepselor este numărul mare de încălcări admise în trafic, numărul exagerat de accidente rutiere, mai ales acele soldate cu pierderi de vieți omenești.

Pe de altă parte, acest sistem ”umanizat” de aplicare a punctelor de penalizare în Ucraina nu și-a demonstrat eficacitatea. În perioada de aplicare (aproximativ 5 ani), siguranța traficului rutier a rămas tot atât de precară, pe alocuri chiar s-a înrăutățit. Cu aceste 150 de puncte oferite anual, conducătorii de autovehicule ”jonglează”, având la dispoziție întotdeauna trei posibilități reale de a încălca regulamentul (pot depăși limita de viteză, pot trece la culoarea roșie), fără a fi sancționați. La fel, în legislația Ucrainei, absolut toate încălcările pentru care sunt aplicate punctele de penalizare sunt reflectate în art. 122 din Codul cu privire la contravențiile administrative ”Depășirea limitei de viteză, circulația pe un sector de drum pe care accesul este interzis, alte încălcări de circulație rutieră”. Sintagma alte încălcări este una destul de largă și nu stabilește exact abaterile pentru care se aplică sancțiuni. Este o imperfecțiune de lege care oferă posibilitatea agenților de circulație de a comiteri abuzuri, acte de corupție. O situație similară am avut și în Republica Moldova, când la art. 240 al.3 din Codul contravențional era prevăzută, ”Încălcarea de către conducătorul de vehicul a altor prevederi ale Regulamentului circulației rutiere”. Ulterior această normă a fost abrogată, deși se impunea doar o îmbunătățire ai ei. Pentru multe încălcări ale Regulamentului circulației rutiere astăzi nu există sancțiuni în lege (de exemplu, circulația pe drumurile publice cu luminile aprinse, faza scurtă, în perioada lunilor 1 noiembrie - 31 martie).

De asemenea, nu este clar cum va ști conducătorul de vehicule câte puncte i-au fost scăzute din valoarea inițială dacă această pedeapsă se stabilește doar în urma fixării automate a încălcării dar legea nu prevede astfel de soluție.

Altă situație, care provoacă discuții controversate, este în legătură cu titularul punctelor de penalizare/ subiectul contravențiilor. De multe ori conducătorii de vehicule apelează la șiretlicuri atunci când trebuie să indice persoana care s-a aflat la volan în momentul încălcării sau cine este titularul punctelor creditate (în Ucraina). Astfel, punctele de penalizare se scriu intenționat eronat pe numele unor persoane terțe, care nu au nici o legătură cu încălcarea comisă (de exemplu, pe

numele soției/ soțului, prietenilor, altor persoane, important aceștia să dețină dreptul (permisul) de a conduce autovehicule). Aceeași situație este valabilă și în cazul Republicii Moldova și al României. Mai jos, găsiți soluțiile propuse în legătură cu aceste situații care provoacă ambiguități.

În contextul problemelor expuse mai sus, vom face o referință scurtă la sistemul punctelor de penalizare din Germania, recunoscut printre cele mai eficiente din lume. Oamenii de acolo au botezat sistemul ca "spaima conducătorilor auto". Aceste sancțiuni pot fi aplicate și pietonilor, care au împlinit vârsta de 12 ani. Toate încălcările de circulație din Germania și pedepsele pentru acestea sunt fixate în Registrul național "Flensburg" (de la denumirea orașului), care a fost creat la 11.10.1956. Cuantumul maxim de puncte de penalizare care poate fi acumulat de un conducător auto este de -8 puncte, după care contravenientul este privat de dreptul de a conduce. Fiecare punct de penalizare se aplică pentru încălcări grave, contravențiile minore nu atrag după sine și puncte de penalizare (de exemplu, utilizarea benzii destinate autobuselor).

Sistemul abaterilor rutiere din Germania se împarte în patru niveluri:

- la acumularea 3 puncte de penalizare, Registrul Flensburg nu prevede careva consecințe;
- la acumularea 4 - 5 puncte de penalizare, contravenientul va primi un aviz de prevenire în formă scrisă, "Ermahnung", cu invitația de a participa benevol la lecțiile de instruire în domeniul circulației rutiere. Pentru participarea la întreg cursul de lecții contravenientului i se va scădea un punct de penalizare din acelea acumulate. De scădere a punctului de penalizare conducătorul auto se poate folosi odată la 5 ani;

- la acumularea 6 - 7 puncte de penalizare, contravenientul este înștiințat în scris (în ambele cazuri înștiințarea este contra plată și se achită de contravenient) "Verwarnung", cu invitația de a participa la instruire contra plată, de data această fără scăderea unui punct de penalizare;

- la acumularea 8 puncte de penalizare, contravenientul este privat de dreptul de a conduce mijloace de transport pe o perioadă de 6 luni. Pentru redobândirea acestui drept autoritățile pot condiționa conducătorului privat trecerea unui test la medicul psihiatru, "Idiotentest" (cam 1/2 din ei nu reușesc să treacă testul). Punctele de penalizare acumulate se păstrează în Registru pentru o perioadă de la 2 la 10 ani, în funcție de periodicitatea și gravitatea încălcărilor.⁸ Este un sistem bine pus la punct, foarte rigid în raport cu conducătorii indisciplinați, care de-a lungul anilor a produs efecte corespunzătoare: ridicarea disciplinei rutiere, reducerea numărului contravențiilor, numărul accidentelor în trafic. Anual sunt aplicate sancțiuni, puncte de penalizare, la cca 2 mln. de conducători. Cu toate acestea, mai există unele probleme cu care se confruntă sistemul în ceea ce privește constatarea și evidența abaterilor săvârșite de străini pe teritoriul Germaniei. Astfel, la nivelul U.E. se propune implementarea unui Registru electronic unic al statelor membre, pentru evidența contravențiilor rutiere, la fel, măsuri comune de prevenire și combatere a încălcărilor de către participanții la trafic.

Un alt subiect relevant în contextul cercetării noastre ține de anularea și evidența punctelor de penalizare.

În Republica Moldova, punctele de penalizare se anulează la expirarea termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate sau de la data privării, prin hotărâre judecătorească, de dreptul de a conduce vehicule. Începând cu 19.07.2018 a intrat în vigoare un alineat nou la art.36 la Codul contravențional, alin.(3¹), care prevede anularea punctelor de penalizare la prezentarea documentului confirmativ care atestă trecerea *programului special de instruire* pentru anularea punctelor de penalizare. Doar că, aici apăruse o problemă, care nu a fost soluționată până la moment, în competența cărui instituții a statului să-i atribuie elaborarea și aprobarea programelor speciale și, respectiv, instruirea contravenienților în baza lor. Inițial s-a propus ca aceasta să fie desemnată instituția probațiunii, din perspectiva că ultima asigură executarea sancțiunilor alternative la detenție. Într-un final s-a decis să rămână în competența Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova. În conformitate cu Legea Republicii Moldova nr.138 din 19.07.2018 privind modificarea unor acte legislative, a fost

⁸A se vedea : <http://germany.nashieu.com/interesno/kakie-shtrafy-poluchayut-voditeli-v-germanii-podrobnyj-razbor/>, accesat 27.04.2020.

completată Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier cu noțiunea de *Program de instruire a conducătorilor vehiculelor*⁹, în scopul reeducării și sensibilizării conducătorilor vehiculelor sancționați contravențional cu privire la consecințele încălcării prevederilor regulamentului circulației rutiere. Această propunere legislativă a fost elaborată în contextul Conceptului adoptat de Inspectoratul General al Poliției al MAI privind apropierea poliției de comunitate. Programul dat se va efectua contra plată, iar după finalizarea lui se va întocmi un raport de evaluare a contravenientului, pentru stabilirea sporirii sau diminuării comportamentului vizat de specificul programului, dar și impactului programului asupra conduitei persoanei în ansamblu. Cu regret, până la moment acest model de program, nici măcar nu a fost elaborat și mecanismul nu a fost pus în aplicare.

În România punctele de penalizare aplicate se anulează de la sine la trecerea a șase luni de la data primirii iar suspendarea exercitării dreptului de a conduce anulează toate punctele de penalizare acumulate până în acel moment. Suspendarea exercitării dreptului de a conduce anulează toate punctele de penalizare acumulate până în acel moment.¹⁰

În ceea ce privește evidența punctelor de penalizare și modalitatea de asigurare a accesului titularului de permis de conducere la informația despre punctele de penalizare, acestea sunt reglementate prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 493 din 14.08.2009¹¹. La nivel teritorial evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere, sancțiunilor și punctelor de penalizare aplicate este realizată de organele de poliție teritoriale, iar la nivel central de subdiviziunile specializate ale Ministerului Afacerilor Interne.

Titularul permisului de conducere poate solicita informații cu privire la numărul de puncte de penalizare care i-au fost aplicate, precum și cu privire la cazierul său contravențional. Astfel, titularul de permis depune o cerere scrisă, personal sau prin reprezentantul legal, în adresa organului teritorial al poliției rutiere în raza căruia își are reședința, care se examinează în termen de 10 zile. Serviciile sunt contra plată.

În România, evidența punctelor de penalizare se ține de către poliția rutiera, iar potrivit legii, titularul permisului de conducere, la cerere, are dreptul să obțină, personal, la sediul poliției rutiere din județul care îl are în evidență, informații cu privire la numărul de puncte ce i-au fost aplicate.¹²

În Ucraina, bilanțul punctelor de penalizare și a punctelor rămase din valoarea atribuită la începutul anului se asigură într-un Registru electronic de stat. Perioada de prescripție a punctelor este timpul rămas până la finele anului calendaristic.

Concluzii și recomandări

Având în vedere informațiile prezentate mai sus, venim cu următoarele concluzii și propuneri, care ar îmbunătăți sistemul național de aplicare a punctelor de penalizare:

1. Statul trebuie să achiziționeze urgent dispozitive suficiente pentru sistemul automatizat de monitorizare foto-video a traficului, cu capacitatea tehnică de fixare a tuturor încălcărilor din domeniul circulației rutiere, inclusiv cu implicarea pietonilor. Din punct de vedere al numărului crescut de autovehicule care circulă pe drumurile din republică, este aproape imposibil ca statul să asigure prezența fizică a agenților de circulație pentru supravegherea traficului în fiecare intersecție. În ansamblu acest sistem de monitorizare va fi util nu doar la descoperirea faptelor contravenționale, dar și a altor ilicite. Totodată, este foarte important ca monitorizarea foto-video

⁹Legea 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, art. 2.

¹⁰Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002, privind circulația pe drumurile publice, art. 103 al (4 și 5).

¹¹ Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 493 din 14.08.2009 pentru aprobarea Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare.

¹²Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 195 din 12.12.2002, privind circulația pe drumurile publice, art. 108.

să fie aplicată strict în scopul identificării încălcărilor și nu pentru alte interese personale, cum ar fi monitorizarea itinerarului de deplasare a unor persoane, ș.a.

Referitor la utilitatea acestui sistem de constatare și penalizare a pietonilor, multe cauze contravenționale din domeniul circulației rutiere sunt provocate de/sau cu participarea pietonilor. Sancționarea cu amendă nu este suficientă pentru a disciplina pietonii, mai ales acei care încalcă sistematic. Cumularea unui anumit număr de puncte de penalizare ar putea condiționa de exemplu, participarea la training-uri de securitatea traficului din contul personal al contravenientului, aplicarea altor măsuri de constrângere statală.

2. Fixarea încălcărilor circulației rutiere din profilul din față al autovehiculelor, pentru a putea identifica imediat contravenientul. Au fost discuții controversate în privința fotografierii și prelucrării imaginilor din interiorul autovehiculelor, precum că ar afecta dreptul la viața privată. Considerăm că, încălcarea dreptului la viața privată se justifică atunci când se naște un raport juridic contravențional, penal sau de altă natură. Este important ca sistemul de monitorizare foto-video să fixeze numai autovehiculele cu care s-au admis abateri de la regulament și nicidecum orice participant la trafic. Tot aici, prin lege ar trebui interziși și sancționați conducătorii de vehicule care poartă cagule pe cap sau orice alte tip de haine care le acoperă fața (este o normă aplicată în multe state din Occident). Și această normă ar putea fi criticată în ceea ce privește încălcarea unor drepturi. Dar, deținerea permisului de conducere eliberat de autoritățile statului nu este un drept absolut, participantul la trafic având și multe obligațiuni (de exemplu, de a respecta viteza, de a-și pune centura de siguranță, de a se asigura că autovehiculul nu are defecțiuni tehnice). Pentru a garanta siguranța socială, siguranța circulației rutiere statul trebuie să aibă la dispoziție pârghii de a monitoriza participanții la trafic, prin stabilirea unor reguli stricte, pe alocuri chiar nepopulare. Aceasta se justifică prin asigurarea respectării altor drepturi fundamentale precum dreptul la viață. Nu trebuie să uităm că au drepturi atât și alți participanți la traficul rutier, cât și subiecți, care sunt în afara traficului rutier. Totodată, nimeni nu te poate obliga să te deplasezi cu mașina (chiar dacă deții permisul), oamenii se pot deplasa oricând cu transportul public. Iar, dacă ai decis să devii participant la trafic trebuie să-ți asumi și niște obligații instituite de stat.

3. Modificarea și completarea Codului contravențional cu prevederi, care să specifice exact contravențiile grave pentru care se aplică punctele de penalizare. În prezent, sancțiunea puncte de penalizare se aplică aproape în toate cazurile de contravenții din domeniul circulației rutiere, iar în această situație scade din valoarea teoretică și aplicativă a sancțiunii date. De exemplu, pentru conducerea unui vehicul cu numărul de înmatriculare indescifrabil... se sancționează cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare (art. 230 al. (1)). Pentru astfel de încălcări nu este cazul să aplici puncte de penalizare, pentru că nu constituie încălcări gravă și pericolul social, în acest caz, este destul de redus. Punctele de penalizare este o pedeapsă mai aspră, cu consecințe "agresive" și trebuie aplicată pentru cazuri de încălcări grave.

4. Stabilirea unei perioade determinate, de trei zile lucrătoare, pentru examinarea de către instanța de judecată a cauzelor contravenționale privind privirea de dreptul special (dreptul de a conduce autovehicule) în urma cumulării 15 puncte de penalizare. Această normă procesuală este necesară pentru a restricționa accesul contravenienților de la conducerea autovehiculului, dacă au cumulat limita maximă de puncte de penalizare stabilită, inclusiv pentru ridicarea permisului de conducere. Actualmente, există o mulțime de contravenienți, care au cumulat numărul maxim de puncte și continuă să conducă autovehicule pe drumurile republicii, având asupra lor și permisul de conducere.

5. La cumularea unui număr stabilit de puncte de penalizare, de exemplu 10, autoritățile să poată obliga contravenientul să participe, pe cont propriu, la cursuri de instruire privind siguranța socială în traficul rutier, training-uri psihologice pentru conducătorii auto, care încalcă sistematic regulile circulației rutiere.

6. Implicarea autorităților publice locale în combaterea contravenționalității rutiere. Astfel, primăriile, consiliile locale trebuie interesate în asigurarea securității traficului rutier din localitățile pe care le administrează. Autoritățile locale trebuie să aibă posibilitatea de a contribui

la achiziționarea dispozitivelor de monitorizare a circulației în localitate, iar pentru motivație, sursele financiare acumulate din sancțiunile vină în bugetele locale. Totodată, poliția locală ar trebui să aibă acces la Registrul național de evidență a contravențiilor fixate pentru examinarea lor (inclusiv aplicarea punctelor de penalizare), reieșind din competența funcțională.

Bibliografie

1. Codul contravențional al Republicii Moldova din 24.10.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.3-6/15 din 16.01.2009, republicat în Monitorul Oficial nr. 78-84 din 17.03.2017.
2. 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.
3. Кодекс Украины об административных правонарушениях от 7 декабря 1984 года № 8073-Хс изменениями и дополнениями по состоянию на 30.03.2020 г. (trad. Codul cu privire la contravențiile administrative). A se vedea: https://online.zakon.kz/Document///?doc_id=30418317&mode=p&page=23, accesat la 24.04.2020.
4. Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr.195 din 12.12.2002, privind circulația pe drumurile publice. Republicată în: Monitorul Oficial al României nr. 670 din 03.08.2006.
5. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 493 din 14.08.2009 pentru aprobarea Regulamentului privind evidența contravențiilor în domeniul circulației rutiere și asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informația despre punctele de penalizare. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova Nr. 127-130 din 21.08.2009.
6. Постанова Кабінета Міністрів України від 10 листопада 2017 р. № 833 Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі (trad. Regulamentul cu privire la funcționarea sistemului de constatare a contravențiilor administrative în domeniul siguranței rutiere, în regimul automat). A se vedea: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-%D0%BF>, accesat la 28.04.2020.
7. Ordinul Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova nr.145 din 25.05.2017 pentru aprobarea Regulamentului privind funcționarea Modulului E-Data "Evidența contravențiilor din domeniul circulației rutiere, a persoanelor care le-au săvârșit și a punctelor de penalizare" al Sistemului informațional automatizat "Registrul informației criminalistice și criminologice".
8. Scrisoarea de răspuns a Inspectoratului General al Poliției Române, Centrul de informare și relații publice, Nr. 387149 din 21.05.2020.