

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE Nr. _____ din _____ 2026

privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Secțiunea 1 **Dispoziții generale**

Articolul 1. Obiectul și scopul legii

(1) Prezenta lege stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane durabile.

(2) Prezenta lege se aplică:

a) planurilor de mobilitate urbană durabilă elaborate de autoritățile administrației publice locale;

b) procedurilor de organizare a parcărilor cu plată pe domeniul public sau privat al unităților administrativ-teritoriale;

c) mecanismelor de evacuare a vehiculelor abandonate sau fără stăpân.

(3) Scopul prezentei legi este de a stabili cadrul normativ și condițiile necesare pentru dezvoltarea și implementarea unui sistem de mobilitate durabilă, echitabilă, eficientă și incluzivă, ca instrument pentru consolidarea coeziunii sociale și teritoriale, care să contribuie la dezvoltarea economică rezilientă, la creșterea siguranței traficului urban și la realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale.

Articolul 2. Principiile de bază

(1) Mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea planificării și dezvoltării urbane cu transportul de persoane și de mărfuri, la nivel de cartier, oraș și municipiu.

(2) Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

a) implicarea cetățenilor și a altor părți interesate în procesul de planificare și dezvoltare a infrastructurii de mobilitate;

b) coordonarea și colaborarea între autoritățile administrației publice locale și autoritățile administrative centrale;

c) planificarea de la nivel de teritoriu municipal până la nivel de cartier;

d) dezvoltarea orientată spre transport public (în continuare DOT);

e) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;

f) încurajarea modului activ de transport în detrimentul autovehiculelor personale;

g) asigurarea accesului la serviciile de transport public al tuturor cetățenilor, inclusiv dezvoltarea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;

- h) dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă, cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- i) managementul parcurii, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- j) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității, inclusiv managementul traficului, al parcarilor, al transportului public și al transportului de mărfuri;
- k) monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.

Articolul 3. Noțiuni principale

În înțelesul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

dezvoltarea orientată spre transport public (DOT) – o strategie de planificare urbană pentru creștere compactă, care se concentrează pe crearea de comunități în jurul stațiilor de așteptare a transportului public. Aceasta integrează spațiile urbane (clădiri, activități, spațiu public) pentru a asigura conexiuni facile pentru mers pe jos și cu bicicleta, descurajând astfel utilizarea automobilelor și promovând o mobilitate durabilă;

format vectorial – format electronic de tip GIS sau alt format editabil, care permite prelucrarea spațială a datelor;

nod multimodal pentru pasageri – un punct de legătură între cel puțin două moduri de transport pentru pasageri, care asigură informații referitoare la călătorie, acces la transportul public și transferuri între moduri, cum ar fi stațiile de tip parchează și călătorește, și care acționează ca interfață în interiorul nodurilor urbane și între acestea și între nodurile urbane și rețelele de transport pe distanțe mai lungi;

nod urban – zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport de pasageri și de marfă, de exemplu porturi, inclusiv terminale pentru pasageri, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz și terminale multimodale de marfă amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura pentru modurile active de transport;

plan de logistică urbană durabilă (PLUD) – parte componentă a planului de mobilitate urbană durabilă, conceput pentru a optimiza transportul de mărfuri, livrare și aprovizionare comercială în zonele urbane, vizând reducerea congestionării traficului, minimizarea perturbărilor în zonele rezidențiale și a impactului asupra mediului;

plan de mobilitate urbană durabilă (în continuare PMUD) – document de planificare strategică a mobilității, care vizează îmbunătățirea, în mod durabil, a accesibilității zonei urbane funcționale și a mobilității în interiorul acesteia, incluzând zonele de transfer în respectiva zonă urbană sau în proximitatea acesteia, pentru persoane, întreprinderi și bunuri, în special în vederea îmbunătățirii calității vieții;

regenerare urbană – procesul de transformare și revitalizare a zonelor urbane degradate sau subutilizate, cu scopul de a crea spații funcționale, atractive și durabile. Acest proces implică reabilitarea clădirilor, modernizarea infrastructurii, îmbunătățirea spațiilor publice și sociale și integrarea de soluții de transport public și soluții de mediu.

sisteme de transport inteligente (STI) – sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;

terminal multimodal de marfă – o structură prevăzută cu echipamente pentru transbordarea între cel puțin două moduri de transport sau între două sisteme feroviare diferite și pentru depozitarea temporară a mărfurilor, cum ar fi terminale în porturi interioare sau maritime, de-a lungul căilor navigabile interioare și în aeroporturi, precum și terminale feroviar-rutiere;

vehicul abandonat – vehiculul de orice categorie, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există o prezumție rezonabilă de renunțare la posesie din partea acestuia;

vehicul fără stăpân – vehiculul de orice categorie, fără plăcuță de înmatriculare sau alte marcaje oficiale ori înmatriculate în străinătate, staționat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, al cărui proprietar sau deținător legal este necunoscut și nu poate fi identificat. Se consideră vehicul fără stăpân și vehiculul al cărui proprietar a renunțat la dreptul de proprietate în conformitate cu Codul civil nr. 1107/2002.

Secțiunea a 2-a

Competența autorităților publice în domeniul gestionării mobilității urbane durabile

Articolul 4. Competența organului central de specialitate

(1) Elaborarea, promovarea și coordonarea politicilor publice domeniul mobilității urbane țin de competența Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare – organ central de specialitate).

(2) Organul central de specialitate, are următoarele atribuții specifice:

a) elaborează și coordonează politicile și acțiunile de sprijin guvernamental în domeniul mobilității urbane durabile;

b) elaborează ghidul metodologic de elaborare a PMUD;

c) avizează PMUD, în baza consultării Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

d) elaborează setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;

e) asigură reprezentarea la nivel internațional în cadrul structurilor de cooperare informală privind mobilitatea urbană durabilă.

(3) Organul central de specialitate instituie Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

(4) Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este un organ consultativ, deciziile lui având caracter de recomandare, care are ca sarcină de consultare a experților în domeniul mobilității urbane.

(5) Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă se aprobă de organul central de specialitate.

Articolul 5. Competența Punctului național de contact pentru PMUD

(1) Punctul național de contact pentru PMUD se desemnează de Guvern la propunerea organului central de specialitate;

(2) Punctul național de contact pentru PMUD are următoarele atribuții:

a) asigură suportul autorităților administrației publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;

b) asigură secretariatul Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

c) asigură monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă și le introduce în Sistemul informațional geografic de stat „Geoportalul tematic pentru datele spațiale ale Agenției Geodezie, Cartografie și Cadastru”;

d) asigură publicarea datelor privind mobilitatea urbană colectate pe pagina web oficială al autorității și pe alte platforme disponibile.

Articolul 6. Competența autorităților administrației publice locale

(1) De competența autorităților administrației publice locale este:

a) inițierea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și actualizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, în condițiile prezentei legi;

b) stabilirea zonelor cu nivel scăzut de emisii (ZNSE), precum și condițiile de acces, criteriile bazate pe emisii, taxe aplicabile și excepțiile aferente acestora;

c) aprobarea regulamentului privind funcționarea parcarilor auto cu plată pe domeniul public sau privat al unității administrativ-teritoriale;

d) aprobarea regulamentului privind evacuarea vehiculelor fără stăpân sau abandonate de pe domeniul public sau privat pe teritoriul unității administrativ-teritoriale;

e) coordonează amenajarea autogărilor.

(2) Planurile de mobilitate urbană durabilă aprobate se transmit punctului național de contact pentru PMUD, în format digital vectorial, în termen de 30 de zile de la data aprobării acestora.

(3) Autoritățile administrației publice locale transmit anual punctului național de contact pentru PMUD datele privind mobilitatea urbană la nivel local, în conformitate cu setul de indicatori aprobat de organul central de specialitate.

Secțiunea a 3-a

Planificarea mobilității urbane durabile

Articolul 7. Planul de mobilitate urbană durabilă

(1) Drept obiectiv principal al PMUD este îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, naval, feroviar, rutier, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

(2) PMUD se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(3) PMUD este obligatoriu pentru orașele aflate în centrul nodurilor urbane (mun. Chișinău și mun. Bălți).

(4) PMUD poate fi elaborat, aprobat și implementat de autoritățile administrației publice locale și a altor localități cu condiția respectării prezentei legi.

(5) Reglementările privind modul de utilizare a terenurilor stabilite prin documentațiile de urbanism și măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane stabilite prin planul de mobilitate urbană durabilă vor fi abordate într-un mod integrat pentru a se asigura corelarea și coordonarea proiectelor de dezvoltare de la nivel local.

(6) PMUD se elaborează în conformitate cu Metodologia aprobată de Guvern.

(7) PMUD cuprinde patru secțiuni:

a) partea descriptivă – cuprinde analiza situației;

b) componenta strategică – stabilește viziunea și obiectivele pe termen lung;

c) planul de acțiune – detaliază măsurile concrete, calendarul și resursele necesare pentru atingerea obiectivelor setate în componenta strategică;

d) parcări – fundamentează proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare, staționare și control acces la nivel local.

(8) PMUD poate fi actualizat integral sau parțial, prin actualizarea planului de acțiune, în funcție de necesitățile identificate și de evoluțiile la nivel local.

(9) În cazul actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor prezentei legi. În situația actualizării planului de acțiune autoritățile locale notifică punctului național de contact pentru PMUD în termen de 30 de zile de la aprobare.

(10) La elaborarea și actualizarea PMUD, autoritățile administrației publice locale asigură transparența procesului decizional, în conformitate cu Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

Articolul 8. Obiective și direcții de acțiune în elaborarea PMUD

(1) Principalele direcții de acțiune care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD sunt următoarele:

- a) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a celor vulnerabili;
- b) promovarea modurilor active de transport și integrate cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- c) redistribuirea spațiului străzii prin împărțirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și modul activ de transport.
- d) promovarea mobilității cu emisii zero în transportul rutier;
- e) încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- f) asigurarea accesibilității infrastructurii pietonale și de transport public, în special pentru persoane cu venituri reduse și/sau persoanele cu nevoi speciale;
- g) asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil în orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții;
- h) asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri multimodale pentru pasageri și stații de așteptare a transportului public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;
- i) dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- j) dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
- k) coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
- l) dezvoltarea nodurilor multimodale pentru pasageri și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- m) promovarea transportului ecologic;
- n) reducerea efectului de fragmentare și a impactului negativ asupra structurii urbanistice generate de coridoarele de cale ferată, prin integrarea acestora în planificarea teritorială și urbană;
- o) creșterea numărului de utilizatori ai modurilor active de transport, în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare și staționare destinate acestora și prin dezvoltarea infrastructurii aferente modurilor active de transport;
- p) utilizarea tehnologiei și a sistemelor de transport inteligente în gestionarea mobilității urbane;

q) colectarea anuală de date statistice relevante despre obiceiurile de deplasare ale locuitorilor care să sprijine serviciile de planificare în luarea unor decizii;

r) prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi rezervate vehiculelor de rută;

s) mobilitatea ca serviciu, care, printr-o aplicație digitală integrată, permite utilizatorilor să planifice, să rezerve și să plătească pentru mai multe tipuri de servicii de mobilitate;

t) optimizarea și interconectarea cu rețeaua de transport națională și internațională.

(2) Planificarea și proiectarea pentru mobilitate urbană durabilă este realizată cu respectarea următorilor principii:

a) satisfacerea nevoilor cetățenilor și a mediului de afaceri;

b) creșterea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice urbane;

c) îmbunătățirea calității aerului;

d) creșterea confortului călătoriei;

e) reducerea timpilor de deplasare pentru transportul public de persoane;

f) accesibilizarea spațiului public;

g) prioritizarea transportului public;

h) creșterea calității serviciului de transport public;

i) diminuarea poluării fonice;

j) creșterea calității spațiului public;

k) repartiția modală a deplasărilor;

l) îmbunătățirea infrastructurii pentru pietoni din punctul de vedere al capacității, confortului, siguranței și continuității;

m) îmbunătățirea infrastructurii rutiere pentru modul activ de transport din punctul de vedere al fluenței, confortului, siguranței, atractivității și continuității;

n) scăderea ratei numărului de autovehicule raportat la numărul populației;

o) disponibilitatea și gestiunea digitală a locurilor de parcare;

p) micșorarea distanței și duratei călătoriilor;

Secțiunea a 4-a

Instrumente de gestionare a spațiului urban

Articolul 9. Dezvoltarea orientată spre transport public

(1) Autoritățile publice locale, în activitatea lor de planificare și dezvoltare a localității, cât și în documentația de amenajare a teritoriului și de urbanism vor urmări dezvoltarea orientată spre transport public.

(2) Obiectivul DOT este să asigure acces incluziv la oportunitățile și resursele orașului pentru toți locuitorii prin combinarea celor mai eficiente și sănătoase moduri de deplasare, cu cele mai mici costuri financiare și de mediu și cu reziliență adecvată la evenimente perturbatoare.

(3) DOT are la bază următoarele principii:

a) asigurarea mobilității de bază pentru toți locuitorii prin asigurarea de trasee accesibilizate;

b) proiectarea unor spații publice care permit utilizări multiple și activități diverse, dotate cu mobilier urban, iluminat și semnalizare adecvată, elemente de vegetație și amenajare peisagistică, precum și clădiri cu funcțiuni orientate către spațiul public;

c) proiectarea străzilor astfel încât să fie asigurată deplasarea în condiții de siguranță a utilizatorilor de biciclete, prin realizarea de amenajări rutiere specifice, precum benzi, piste, drumuri și altele asemenea, destinate circulației bicicletelor, ori prin reducerea limitelor de viteză stabilite pentru autovehicule pe anumite sectoare de drum, precum și asigurarea unei rețele cicliste complete, cu elemente de umbrire adecvate, suprafețe netede și parcare securizată;

d) îmbunătățirea accesului la bunuri, servicii și transport public printr-o rețea densă de rute pietonale și rute pentru biciclete care să creeze conexiuni scurte, variate și directe;

e) reducerea dependenței de autovehicule personale prin transport public accesibil, rapid, predictibil, sigur, cu frecvență și capacitate adecvată;

f) stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe sau tarife de parcare și reducerea volumului de parcuri pentru autovehicule;

g) concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de așteptare a transportului public de mare capacitate;

h) reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice pe tot parcursul zilei prin promovarea unui mix de utilizări rezidențiale și nerezidențiale;

i) reutilizarea terenurilor urbane existente pentru a încuraja locuirea în apropierea locurilor de muncă, a școlilor, a serviciilor și a altor destinații.

Articolul 10. Accesibilitatea, prioritizarea și calitatea transportului public

(1) În cadrul planurilor urbanistice generale și/sau planurilor urbanistice zonale prin care se propun noi extinderi sau densificări a zonelor urbane este obligatoriu să fie asigurată extinderea serviciilor de transport public și a infrastructurii aferente, cu prioritizarea finanțării și implementării în primă fază.

(2) În cadrul acțiunii de parcelare pentru noile extinderi urbane, prin intermediul documentației de urbanism elaborate în condițiile legii, se vor identifica și asigura rute pentru transportul public și acces direct și facil pentru pietoni și bicicliști la serviciile de transport public.

(3) Atât în zonele propuse spre urbanizare, cât și în zonele deja urbanizate propuse spre regenerare urbană sau renovare, modurile de transport vor fi prioritizate încă de la faza de proiectare, în următoarea ordine: mers pe jos; mers cu bicicleta; transport public; autoturism personal.

(4) Benzile rezervate vehiculelor de rută vor fi prevăzute la etapa de proiectare a zonelor propuse spre urbanizare.

(5) La planificarea și proiectarea rutelor de transport public în orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, autoritățile administrației publice locale stabilesc următoarele obiective specifice privind accesibilitatea transportului public:

a) 90% din zonele rezidențiale din ariile deja urbanizate sau propuse spre urbanizare să aibă acces pietonal la rețeaua de transport public conform prevederilor din anexa care face parte integrantă din prezenta lege;

b) cel puțin o stație de așteptare a transportului public, existentă sau propusă să fie situată pe o rază de 300 de metri față de instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare;

c) stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta;

d) cel puțin 60% din populație se află la mai puțin de 500 de metri distanță de o linie de transport public unde frecvența maximă este de 20 de minute între vehiculele de pe aceeași rută.

e) serviciile de importanță regională sau națională sunt interconectate cu serviciile locale prin gări sau stații interconectate.

Secțiunea a 5-a

Creșterea atractivității modului activ de transport și a transportului public

Articolul 11. Instituirea zonelor urbane cu nivel scăzut de emisie

(1) Stimularea utilizării modului activ de transport poate fi efectuată prin instituirea zonelor cu nivel scăzut de emisie.

(2) Zonele cu nivel scăzut de emisie pot fi instituite în orașele aflate în centrul nodurilor urbane.

(3) Instituirea ZNSE se întemeiază în baza evaluărilor privind calitatea aerului, nivelul de trafic și impactul asupra mediului.

(4) Pentru localități, altele decât cele stabilite alin. (2), ZNSE se stabilesc în cazul existenței recomandărilor din partea Agenției de Mediu.

(5) Autoritățile administrației publice locale pot condiționa accesul în ZNSE prin achitarea taxei de acces și/sau alte reguli de acces.

(6) Accesele în ZNSE se semnalizează cu indicatoare rutiere sau panouri informative, prin care se stabilesc regulile sau tarifele de acces al vehiculelor.

(7) Controlul achitării taxei de acces se poate face mecanisme care să asigure accesul în mod controlat în interiorul ZNSE sau supraveghere cu mijloace tehnice certificate/omologate.

(8) Controlul respectării regulilor de acces în interiorul ZNSE se poate face prin controale aleatorii sau supravegherea cu mijloace tehnice certificate/omologate.

(9) Nerespectarea regulilor de acces în interiorul ZNSE se constată și sancționează de către autoritățile abilitate conform Codului contravențional nr. 218/2008.

(10) Autoritățile administrației publice locale sunt obligate să evidențieze ZNSE în planurile de mobilitate urbană durabilă și/sau în documentația de urbanism.

Articolul 12. Gestionarea zonelor urbane cu nivel scăzut de emisie

(1) Taxele de acces prevăzute la art. 11 alin. (5) lit. a) constituie venituri la bugetul local al autorităților administrației publice locale care au instituit respectivele ZNSE.

(2) Autoritățile administrației publice locale au obligația să aloce în fiecare an fonduri pentru investiții în proiecte pentru protecția mediului, în baza planurilor privind calitatea aerului, în sumă totală de cel puțin 75% din totalul veniturilor obținute în anul precedent din aplicarea taxelor de acces prevăzute la art. 11 alin. (5) lit. a).

(3) În interiorul perimetrului ZNSE este permis accesul doar pentru autovehiculele care îndeplinesc cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) respectă standardele de emisii ale zonei;
- b) achită taxa aferentă zonei, dacă este cazul;
- c) sunt exceptate sau beneficiază de reducere de până la 100% de la plata taxei.

(4) Prevederile alin. (3) nu se aplică vehiculelor aparținând sistemului național de apărare, ordine publică și securitate națională, vehiculelor aferente serviciilor publice de intervenție, precum și transport rutier de persoane.

Articolul 13. Fluidizarea circulației transportului public

(1) Orașele aflate în centrul nodurilor urbane au obligația să implementeze până la data de 31 decembrie 2030 sisteme de transport inteligente, precum:

- a) sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public;
- b) sisteme de management al transportului public;
- c) sisteme de planificare a călătoriilor;
- d) sisteme de informare a călătoriilor;

- e) sisteme de bilete electronice;
- f) sisteme de management al parcărilor;
- g) centre de date urbane/regionale de mobilitate în format deschis, neproprietar.

(2) Orașele aflate în centrul nodurilor urbane au obligația să instituie, până la data de 1 decembrie 2030, benzi rezervate transportului de rută, în baza prevederilor planului de mobilitate urbană durabilă, pentru segmentele liniilor de transport public pe care se circulă cu o viteză medie de deplasare mai mică de 15 km/h.

Articolul 14. Siguranța traficului rutier

(1) Autoritățile administrației publice locale au obligația să realizeze intervenții pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului.

(2) Autoritățile administrației publice locale au obligația să asigure, pe anumite segmente de drum public din interiorul localităților, în special în zonele din preajma instituțiilor de învățământ, zonele cu trafic pietonal intens, zonele cu nivel scăzut de emisie instituirea limitei de viteză de 30 km/h.

(3) Impactul măsurilor de calmare a traficului asupra activității stradale și asupra mediului va fi evaluat prin studii ex-ante și prin evaluări de siguranță rutieră.

(4) Pentru orașele aflate în centrul nodurilor urbane, PMUD include și modelul de transport realizat prin intermediul softurilor de simulare a traficului, care se actualizează cu o periodicitate de 5 ani.

(5) Autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri pentru reglementarea deplasării vehiculelor de transport marfă și operării de livrare/aprovizionare a unităților comerciale, în funcție de zone, ore de vârf, tipuri de vehicule și prin raportare la domeniul de activitate pentru care se desfășoară transportul, în funcție de contextul urban, prin intermediul PLUD în calitate de parte componentă a planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Secțiunea a 6-a

Organizarea parcărilor cu plată

Articolul 15. Parcarea publică cu plată ca serviciu public local

(1) Parcarea publică cu plată constituie un serviciu public de interes local, organizat și prestat de autoritățile administrației publice locale.

(2) Autoritățile administrației publice locale sunt competente să instituie, să organizeze, să gestioneze și să dezvolte serviciul public de parcare cu plată pe teritoriul unității administrativ-teritoriale.

(3) Serviciul public de parcare cu plată poate fi prestat:

- a) direct de către autoritatea administrației publice locale;
- b) prin intermediul întreprinderilor municipale;

c) prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat.

(4) Parcările publice cu plată pot fi organizate pe terenuri din domeniul public și, după caz, din domeniul privat al unității administrativ-teritoriale, aflate în administrarea autorităților administrației publice locale.

Articolul 16. Tarife, plată și regimul veniturilor

(1) Tarifele pentru serviciul public de parcare cu plată, deblocarea roții autovehiculului și evacuarea acestuia, se stabilesc prin decizie a consiliului local/municipal.

(2) Achitarea tarifului de parcare reprezintă contraprestația pentru utilizarea serviciului public de parcare cu plată și constituie condiție obligatorie pentru utilizarea locului de parcare.

(3) Veniturile obținute din prestarea serviciului public de parcare cu plată constituie venituri ale bugetului local și se utilizează, pentru:

- a) întreținerea, modernizarea și extinderea parcărilor;
- b) dezvoltarea infrastructurii rutiere locale;
- c) implementarea măsurilor de siguranță rutieră și mobilitate urbană durabilă.
- d) subvenționarea transportului public.

(4) Autoritățile administrației publice locale pot institui abonamente, facilități, reduceri sau scutiri pentru anumite categorii de utilizatori, în condițiile stabilite prin regulamentul local.

Articolul 17. Asigurarea respectării regimului parcării publice cu plată

(1) Regulile de utilizare a serviciului public de parcare cu plată, modalitățile de achitare, drepturile și obligațiile utilizatorilor, precum și atribuțiile administratorului serviciului se stabilesc prin regulament aprobat de consiliul local/municipal.

(2) În cazul neachitării tarifului de parcare sau al utilizării nereglementare a parcării publice cu plată, autoritatea administrației publice locale, prin structurile sau persoanele împuternicite, este în drept să dispună:

- a) blocarea roții autovehiculului;
- b) evacuarea vehiculului către un spațiu special amenajat.

(3) Cheltuielile aferente blocării și/sau evacuării, precum și depozitării vehiculului, se suportă de către deținătorul sau utilizatorul vehiculului, în condițiile stabilite prin regulamentul local.

(4) Achitarea cheltuielilor specificate la alin. (3) nu exonerează deținătorul sau utilizatorul vehiculului de plata tarifului de parcare aplicat până la momentul evacuării vehiculului.

(5) Evacuarea vehiculului către un spațiu special amenajat poate fi dispusă în cazul în care proprietarul autovehiculului sau utilizatorul acestuia nu a solicitat deblocarea roții în termenul stabilit prin regulamentul local, dar nu mai devreme de 72 de ore de la aplicarea măsurii de blocare.

(6) Procedura de blocare, evacuare, eliberare și restituire a vehiculului, precum și căile de contestare se stabilesc prin regulamentul local, cu respectarea principiilor legalității, proporționalității și dreptului la apărare.

Secțiunea a 7-a

Evacuarea vehiculelor abandonate

Articolul 18. Constatarea și identificarea proprietarului

(1) Constatarea existenței unui vehicul fără stăpân sau abandonat se efectuează de către persoane împuternicite ale autorității administrației publice locale în comun cu serviciile abilitate din subordinea Ministerului Afacerilor Interne.

(2) În urma constatării, se întocmește un proces-verbal, care cuprinde cel puțin:

- a) datele de identificare ale vehiculului;
- b) locul și data constatării;
- c) starea tehnică aparentă;
- d) măsurile dispuse.

(3) Autoritatea administrației publice locale în comun cu serviciile abilitate din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, întreprind demersuri pentru identificarea proprietarului sau deținătorului legal, inclusiv prin consultarea registrelor oficiale.

Articolul 19. Somația și ridicarea vehiculului

(1) În cazul identificării proprietarului sau deținătorului legal, autoritatea administrației publice locale emite o somație scrisă, prin care solicită înlăturarea vehiculului într-un termen de 15 zile de la comunicare.

(2) În cazul vehiculelor fără stăpân sau în cazul neconformării la somație, autoritatea administrației publice locale este în drept să dispună ridicarea și transportarea vehiculului într-un spațiu special amenajat pentru depozitare.

(3) Ridicarea se dispune prin dispoziția primarului sau a persoanei împuternicite, în condițiile stabilite prin regulamentul local.

Articolul 20. Regimul juridic ulterior al vehiculului ridicat

(1) Dacă, în termen de 30 de zile de la data ridicării, proprietarul sau deținătorul legal nu solicită restituirea vehiculului și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice locale solicită în instanța de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat și trece în gestiunea autorităților administrației publice locale.

(2) În temeiul hotărârii instanței de judecată, administrației publice locale pot iniția procedura comercializarea a vehiculului prin licitația sau transmiterea cu titlu gratuit în condițiile legii;

(3) Sumele obținute din valorificare se fac venit la bugetul local, după deducerea cheltuielilor de ridicare, depozitare și valorificare.

(4) Procedura detaliată privind depozitarea, restituirea, valorificarea și contestarea măsurilor se stabilește prin regulament aprobat de consiliul local/municipal, cu respectarea dreptului la apărare și a principiului proporționalității.

Articolul 21. Drepturile și garanțiile proprietarului

(1) Proprietarul sau deținătorul legal al vehiculului are dreptul să solicite restituirea vehiculului ridicat, în orice moment până la pronunțarea deciziei instanței de judecată, cu condiția achitării cheltuielilor de ridicare și depozitare.

(2) Măsurile dispuse în temeiul prezentei legi pot fi contestate în condițiile legislației privind contenciosul administrativ.

(3) Autoritatea administrației publice locale este obligată să asigure accesul proprietarului la informațiile privind locul de depozitare și starea vehiculului.

Articolul 22. Evidența vehiculelor supuse procedurii de evacuare

(1) Autoritățile administrației publice locale țin o evidență a vehiculelor constatate, ridicate, depozitate și valorificate, în format fizic și electronic.

(2) Informațiile privind vehiculele ridicate sunt făcute publice, inclusiv prin publicare pe pagina web oficială a autorității administrației publice locale, în scopul informării proprietarilor.

Secțiunea a 8-a

Dispoziții finale și tranzitorii

Articolul 23. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor art. 7 alin. (3) care intră în vigoare în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi:

- a) va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;
- b) va desemna punctul național de contact pentru PMUD;
- c) va aproba ghidul metodologic de elaborare a PMUD;
- d) va aproba setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local.

(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi:

- a) va aproba Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

b) va institui Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

(4) Autoritățile administrației publice locale, stabilite la art. 7 alin. (3), care au aprobat PMUD anterior intrării în vigoare a prezentei legi, au obligația de a le actualiza în termen de doi ani de la data intrării în vigoare a legii, în conformitate cu dispozițiile acesteia.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
<p>Necesitatea elaborării și promovării proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă, până în luna octombrie a anului 2026, derivă din prevederile pct. 52 a Capitolului 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.</p> <p>Consecvent, elaborarea proiectului de lege a fost determinată și de prevederile Agendei de reforme aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027 aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, în special de Reforma 2.2.7: Dezvoltarea spațială, care prevede alinierea cadrului național de amenajare a teritoriului și urbanism la standardele UE prin: (ii) revizuirea cadrului de reglementare prin aprobarea de regulamente /metodologii/ orientări întru elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), care include și planificarea investițiilor.</p> <p>În același timp, proiectul de lege creează cadrul juridic necesar pentru implementarea prevederilor Strategiei de mobilitate 2030, adoptată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024 (Obiectivul General 2. Îmbunătățirea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și tranziția la o mobilitate durabilă: Direcția prioritară 2.5. Promovarea adoptării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD) în marile orașe; Direcția prioritară 2.10. Organizarea mai bună a fluxurilor de trafic, care traversează orașele (centură de ocolire, rețele de parcări, scheme de livrare).</p>
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
<p>Republica Moldova se confruntă cu provocări structurale în domeniul mobilității urbane, generate de creșterea accelerată a parcului auto, infrastructură rutieră și pietonală insuficient adaptată volumului de trafic, nivel ridicat de congestionare în zonele urbane și periurbane, precum și performanță redusă a sistemelor de transport public.</p> <p>Potrivit datelor oficiale prezentate de Agenția Servicii Publice, numărul total al vehiculelor înmatriculate în Republica Moldova a crescut de la circa 1,2 milioane în anul 2023 la aproape 1,3 milioane în anul 2024, depășind 1,35 milioane în prima jumătate a anului 2025. Această creștere constantă, de aproximativ 150.000 unități în mai puțin de doi ani, generează presiuni semnificative asupra infrastructurii rutiere urbane și asupra capacității administrative a autorităților publice locale de a gestiona fluxurile de trafic.</p> <p>Cele mai recente date (septembrie 2025) indică o concentrare majoră a parcului auto în municipiul Chișinău, unde sunt înregistrate peste 387 mii de vehicule, dintre care aproximativ 278 mii reprezintă autoturisme. Municipiul Bălți înregistrează peste 57 mii de mijloace de transport, dintre care peste 38 mii sunt autoturisme. Localitățile Ialoveni, Orhei, Cahul, Hîncești, Anenii Noi și Strășeni formează, de facto, zone funcționale interconectate cu municipiul Chișinău, generând fluxuri zilnice semnificative de mobilitate pendulară.</p> <p>Creșterea rapidă a numărului de autoturisme private, în special a celor rulate, reflectă o cerere sporită de mobilitate individuală, în contextul unei oferte limitate și insuficient coordonate de transport public. În același timp, multe autorități ale administrației publice locale întâmpină dificultăți în exercitarea atribuțiilor privind dezvoltarea transportului public local și gestionarea infrastructurii rutiere, din cauza resurselor financiare limitate, capacității administrative reduse și cooperării intercomunitare insuficiente.</p>

Nivelul scăzut de coordonare între unitățile administrativ-teritoriale, precum și lipsa unor mecanisme instituționale clare de cooperare metropolitană, conduc la fragmentarea serviciilor de transport public, lipsa integrării tarifare și operaționale și utilizarea ineficientă a resurselor disponibile. În consecință, sistemele de transport urban și suburban nu oferă alternative viabile la utilizarea autoturismului personal, ceea ce amplifică problemele de congestione, poluare și siguranță rutieră.

În acest context, planificarea mobilității urbane durabile reprezintă un instrument esențial pentru abordarea integrată a problemelor de transport, utilizare a terenurilor, protecție a mediului și siguranță rutieră. Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), promovate de Comisia Europeană, constituie documente strategice care urmăresc dezvoltarea unor sisteme de transport accesibile, sigure, eficiente și cu impact redus asupra mediului, prin prioritizarea mobilității active, a transportului public și a soluțiilor de management al traficului.

Deși legislația Uniunea Europeană nu impune în mod direct obligația elaborării PMUD, accesarea mai multor instrumente financiare europene este condiționată de existența unor astfel de planuri elaborate conform recomandărilor metodologice europene. În contextul statutului Republicii Moldova de stat candidat la aderarea la Uniunea Europeană, alinierea cadrului național la bunele practici europene în domeniul mobilității urbane devine o necesitate strategică.

La nivel național, în prezent nu există un cadru normativ care să reglementeze în mod expres obligația elaborării PMUD, conținutul minim al acestora, procedura de aprobare, mecanismele de monitorizare și corelarea cu documentele de planificare spațială și urbanistică. Lipsa unor orientări și standarde metodologice naționale conduce la abordări neuniforme, lipsă de coerență între documentele strategice locale și dificultăți în implementarea proiectelor de mobilitate.

Capacitatea administrativă limitată a autorităților administrației publice locale, în special din orașele mici și din mediul rural, se manifestă prin insuficiența personalului specializat, lipsa expertizei tehnice în domeniul mobilității urbane și resurse financiare reduse pentru elaborarea și implementarea documentelor strategice. În multe cazuri, planurile de dezvoltare existente sunt învechite și nu reflectă realitățile demografice, economice și de mediu actuale.

Un alt instrument esențial în gestionarea mobilității urbane îl constituie organizarea parcarilor cu plată, în special în zonele urbane aglomerate. Deși cadrul normativ național (inclusiv Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legea nr. 1402/2002 cu privire la serviciile publice de gospodărire comunală, Codul fiscal nr. 1163/1997 și Legea drumurilor nr. 509/1995) conferă autorităților administrației publice locale competențe privind administrarea domeniului public și organizarea serviciilor de gospodărire comunală, acesta nu instituie un mecanism juridic clar de constatare și sancționare a neachitării tarifelor de parcare.

În lipsa unor atribuții explicite de aplicare a măsurilor coercitive și a unei proceduri clare de constatare și executare a obligațiilor de plată, autoritățile administrației publice locale nu pot asigura funcționarea eficientă a sistemelor de parcare cu plată. Această lacună normativă generează pierderi bugetare, reduce eficiența măsurilor de gestionare a traficului și limitează capacitatea administrațiilor locale de a utiliza instrumentele economice pentru descurajarea utilizării excesive a autoturismelor în zonele centrale.

Potrivit prevederilor art. 16 lit. g) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, „*De competența autorităților administrației publice locale este asigurarea evacuării de pe drumurile publice și depozitării în locuri special amenajate vehiculelor, a caroseriilor sau subansamblurilor, devenite inutile din punct de vedere tehnic sau abandonate*”.

Consecvent, legislația națională, inclusiv Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Legea nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă și Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, nu oferă reglementă referitoare la modul de constatare a faptului că vehiculul este abandonat sau fără stăpân, modul de notificare a

proprietarului autovehiculului, precum și acțiuni care urmează a fi întreprinse dacă proprietarul acestuia nu poate fi identificat sau nu solicită recuperarea acestuia.

Totodată, prevederile Legii nr. 131/2007 se aplică doar vehiculelor abandonate în zona drumurilor publice, ceea ce limitează autoritățile APL să întreprindă măsuri în raport cu autovehiculele abandonate de alte terenuri proprietate a APL, cum ar fi parcuri și curțile imobilelor, care sunt în afara zonei drumului dar au impact negativ atât din punct de vedere ecologic dar și estetic.

În lipsa unui cadru normativ coerent privind planificarea mobilității urbane durabile și a unor instrumente eficiente de gestionare a parcărilor publice, autoritățile administrației publice locale nu dispun de mecanisme adecvate pentru a răspunde provocărilor generate de creșterea accelerată a parcului auto și de transformările socio-economice actuale. Prin urmare, intervenția legislativă propusă este necesară pentru instituirea unui cadru unitar, predictibil și aliniat bunelor practici europene, care să permită dezvoltarea unor sisteme de mobilitate urbane sigure, eficiente și durabile.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

- În vederea asigurării unor orientări naționale, legea stabilește principiile de bază care urmează a fi luate în considerare la planificarea mobilității urbane.

- Sunt stabilite atribuțiile organului central de specialitate (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale), atribuțiile Punctului național de contact pentru PMUD, precum și atribuțiile autorităților administrației publice locale.

Astfel, MIDR urmează a fi responsabil de:

- elaborarea și coordonarea politicilor și acțiunilor de sprijin guvernamental în domeniul mobilității urbane durabile;
- aprobarea Programului național privind planurile de mobilitate urbană durabilă (în continuare PMUD);
- elaborarea ghidului metodologic de elaborare a PMUD;
- avizarea PMUD, în baza consultării Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- elaborarea setului național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;
- asigurarea reprezentării la nivel internațional în cadrul structurilor de cooperare informală privind mobilitatea urbană durabilă.

Punctul național de contact pentru PMUD urmează a fi responsabil de:

- asigurarea suportului autorităților administrației publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- asigurarea secretariatului Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- asigurarea monitorizării domeniului mobilității urbane durabile și elaborarea registrului planurilor de mobilitate urbană durabilă și le introduce în Sistemul informațional geografic de stat „Geoportalul tematic pentru datele spațiale ale Agenției Geodezie, Cartografie și Cadastru”;

Autoritățile administrației publice locale vor fi responsabile de inițierea, elaborarea, aprobarea, implementarea, monitorizarea și actualizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

- În secțiunea a 3-a Planificarea mobilității urbane durabile, este stabilită obligativitatea elaborării PMUD de către orașele aflate în centrul nodurilor urbane (municipiile Chișinău și Bălți).

Consecvent, sunt stabilite principalele direcții de acțiune care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD, și anume:

- creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a celor vulnerabili;
- promovarea modurilor active de transport și integrate cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;

- redistribuirea spațiului străzii prin împărțirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și modul activ de transport.
- promovarea mobilității cu emisii zero în transportul rutier;
- încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- asigurarea accesibilității infrastructurii pietonale și de transport public, în special pentru persoane cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale;
- asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil la orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții;
- asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri multimodale pentru pasageri și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;
- dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
- coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
- dezvoltarea nodurilor multimodale pentru pasageri și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- promovarea transportului ecologic;
- reducerea efectului de fragmentare și a impactului negativ asupra structurii urbanistice generate de coridoarele de cale ferată, prin integrarea acestora în planificarea teritorială și urbană;
- creșterea numărului de utilizatori pentru modurile active de transport în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare/staționare destinate acestora;
- utilizarea tehnologiei și a sistemelor de transport inteligente în gestionarea mobilității urbane;
- colectarea anuală de date statistice relevante despre obiceiurile de deplasare ale locuitorilor care să sprijine serviciile de planificare în luarea unor decizii;
- prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi rezervate vehiculelor de rută, în vederea reducerii timpilor de deplasare;
- mobilitatea ca serviciu, care, printr-o aplicație digitală integrată, permite utilizatorilor să planifice, să rezerve și să plătească pentru mai multe tipuri de servicii de mobilitate;
- În subsidiar, secțiunile 4 – 5 introduc un șir de reglementări aferente instrumentelor de gestionare a spațiului urban prin stabilirea principiilor dezvoltării orientate spre transport public, precum și reducerea nivelului de poluare prin împuternicirea APL să creeze Zone cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE) și implementarea sistemelor de transport inteligente.

Astfel, autoritățile administrației publice locale vor putea institui ZNSE în cadrul căreia se impun restricții și/sau taxare pentru accesul autovehiculelor în vederea îmbunătățirii calității aerului.

În vederea implementării sistemelor de transport inteligent, orașele aflate în centrul nodurilor urbane urmează a fi obligate să implementeze până la data de 31 decembrie 2030 sisteme de transport inteligente, precum:

- sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public;
- sisteme de management al transportului public;
- sisteme de planificare a călătoriilor;
- sisteme de informare a călătorilor;
- sisteme de bilete electronice;
- sisteme de management al parcărilor;
- centre de date urbane/regionale de mobilitate în format deschis, neproprietar.

În secțiunile 6 – 7 sunt stabilite reglementările, drepturile și obligațiile autorităților administrației publice locale și a proprietarilor autovehiculelor în procesul de organizare a parcărilor cu plată și activitatea de evacuare a vehiculelor abandonate sau fără stăpân.

Astfel, parcarile auto cu plată pe teren public urmează a fi un serviciu public presat direct de către APL, prin intermediul întreprinderilor municipale sau prin delegarea gestiunii către operatori, în condițiile legislației privind serviciile publice și parteneriatul public-privat.

Pentru neachitarea tarifului de parcare sau al utilizării neregulamentare a parcării publice cu plată, autoritatea administrației publice locale, prin structurile sau persoanele împuternicite, urmează a fi împuternicite să dispună: blocarea roții autovehiculului sau evacuarea vehiculului către un spațiu special amenajat.

Referitor la evacuarea vehiculelor abandonate sau fără stăpân, se introduc condiții de constatare a abandonului autovehiculului și a constatării faptului că vehiculul este fără stăpân:

vehicul abandonat – vehiculul de orice categorie, aflat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, care a fost lăsat în același loc pentru o perioadă neîntreruptă de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există o prezumție rezonabilă de renunțare la posesie din partea acestuia;

vehicul fără stăpân – vehiculul de orice categorie, fără plăcuță de înmatriculare sau alte marcaje oficiale ori înmatriculate în străinătate, staționat pe domeniul public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale, al cărui proprietar sau deținător legal este necunoscut și nu poate fi identificat. Se consideră vehicul fără stăpân și vehiculul al cărui proprietar a renunțat la dreptul de proprietate în conformitate cu Codul civil nr. 1107/2002.

În același timp sunt stabilite cerințe privind somarea proprietarului autovehiculului abandonat, drepturile și garanțiile acestuia până și după evacuarea vehiculului.

Nu în ultimul rând, este stabilit regimul juridic al vehiculelor evacuate și care nu sunt recuperate de către proprietar și anume, dacă în termen de 30 de zile de la data ridicării, proprietarul sau deținătorul legal nu solicită restituirea vehiculului și nu achită cheltuielile aferente ridicării și depozitării, autoritatea administrației publice locale solicită instanței de judecată constatarea faptului că vehiculul este fără stăpân sau abandonat și trece în gestiunea autorităților administrației publice locale.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În procesul de elaborare a proiectului de lege au fost examinate mai multe opțiuni de reglementare și de acțiune instituțională, în scopul asigurării unei alinieri eficiente, realiste și conforme cu legislația Uniunii Europene, având în vedere statutul Republicii Moldova de țară candidată:

Opțiunea 1: Lipsa oricărei intervenții normative (menținerea status quo-ului)

Această opțiune presupunea continuarea aplicării cadrului existent, bazat pe reglementări dispersate privind transportul public, urbanismul și protecția mediului, fără o lege-cadru dedicată mobilității urbane durabile.

De considerat faptul că: Menținerea situației actuale ar perpetua lipsa de coordonare între nivelul central și cel local, absența unor standarde unitare pentru planurile de mobilitate urbană, și imposibilitatea atragerii de fonduri externe dedicate proiectelor de mobilitate durabilă. În plus, nu ar exista un mecanism clar pentru instituirea Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE), pentru integrarea mobilității active în politicile de transport, organizarea parcarilor cu plată de către APL și evacuare vehiculelor abandonate sau fără stăpân.

Prin urmare, această opțiune a fost respinsă pe considerente de eficiență administrativă, predictibilitate instituțională și asigurare a conformității.

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

Această opțiune viza modificarea punctuală a Legii nr. 435/2006 privind descentralizarea administrativă, Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legii nr. 1402/2002 cu privire la serviciile publice de gospodărire comunală, Codului fiscal nr. 1163/1997, Legii drumurilor nr. 509/1995, precum și Legii nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.

De considerat faptul că: Această abordare ar fragmenta reglementările aferente mobilității urbane, fără a crea un cadru coerent pentru implementarea integrată a politicilor de mobilitate. O reglementare fragmentată nu ar fi oferit administrațiilor locale un instrument

unic de planificare și monitorizare (PMUD) și nici cadrul de raportare necesar către nivelul național și partenerii europeni.

În consecință, această opțiune a fost considerată necorespunzătoare din perspectiva unității și clarității reglementării, fiind preferată adoptarea unui act normativ dedicat, cu caracter special.

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ distinct (Lege)

– creează un cadru instituțional clar, prin desemnarea MIDR ca autoritate responsabilă și stabilirea competențelor APL în domeniul planificării mobilității durabile.

– instituie obligația elaborării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru mun. Chișinău și mun. Bălți;

– integrează principiile europene de planificare orientată spre transport public și reducerea emisiilor;

– facilitează accesul la finanțări externe și la programe de cooperare europeană;

– consolidează coordonarea între politicile de urbanism, transport, mediu și dezvoltare regională.

Această opțiune asigură claritate, coerență și eficiență în transpunerea normelor europene, fiind în deplin acord cu practica statelor membre și cu recomandările Comisiei Europene pentru statele candidate.

Totodată, ea oferă vizibilitate instituțională și facilitează comunicarea oficială cu structurile europene. Prin urmare, soluția integrată a fost considerată cea mai eficientă și sustenabilă opțiune pentru a răspunde nevoilor actuale și viitoare ale mobilității urbane în Republica Moldova.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impact asupra autorităților publice centrale:

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale devine autoritatea națională responsabilă pentru coordonarea domeniului mobilității urbane durabile.

Aceasta implică:

- constituirea și operarea Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

- elaborarea de metodologii, ghiduri și regulamente subsecvente;

- monitorizarea implementării PMUD.

În acest sens, prin Hotărârea Guvernului nr. 826/2025 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 690/2017 cu privire la organizarea și funcționarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în cadrul MIDR a fost instituită Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent.

Impact asupra autorităților publice locale:

Competențele autorităților administrației publice locale urmează a fi suplinite cu atribuții aferente:

- elaborării și aprobării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD);

- instituirii Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE);

- organizării parcarilor cu plată pe terenurile domeniu public sau privat al APL;

- evacuării vehiculelor abandonate sau fără stăpân.

Elaborarea PMUD nu este un domeniu nou pentru APL, având în vedere că acesta urmează să substituie planul de mobilitate a localității stabilit în Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.

În vedere instituirii și gestionării Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisie, parcarilor cu plată și procesului de evacuare a vehiculelor abandonate sau fără stăpân, autoritățile administrației publice locale urmează să decidă privind instituirea subdiviziunilor responsabile de domeniile respective sau să delege atribuțiile respective către subdiviziunile existente.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea legii nu necesită alocări bugetare semnificative imediate, fiind preponderent un cadru de reglementare.

Având în vedere că în cadrul MIDR a fost instituită Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent, aprobarea proiectului de lege nu va genera cheltuieli suplimentare la nivel central.

Elaborarea ghidului metodologic de elaborare a PMUD, setului național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local, Regulamentului de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă va fi asigurată de către Direcția politici în domeniul mobilității și transportului inteligent.

Costul mediu de elaborare a unui PMUD complet (analiză, consultări, GIS, plan de acțiune) constituie 1,5 - 3 milioane lei pentru municipii mari (Chișinău, Bălți).

Având în vedere că elaborarea Planurilor de mobilitate a localităților deja este parte componentă a Planului urbanistic general, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, Planul de mobilitate a localităților urmează a fi substituit cu Planul de mobilitate urbană durabilă. În consecință, elaborarea PMUD nu va genera cheltuieli suplimentare pentru APL.

Implementarea măsurilor aferente PMUD sunt eligibile pentru:

- Fondul Național pentru Dezvoltare Regională și Locală (FNDRL);
- Programele UE – *Interreg NEXT România–Republica Moldova, Green Cities Facility, Team Europe Initiative – Urban Partnerships*;

Pentru țările membre UE, implementarea măsurilor aferente PMUD sunt eligibile pentru:

- Fondurile aferente Mecanismului pentru interconectarea Europei;
- Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune, inclusiv Interreg și URBACT;
- Orizont Europa, inclusiv misiunile și acțiunile CIVITAS;
- programul InvestUE, Mecanismul de redresare și reziliență (MRR) și planul REPowerEU;
- programul Europa digitală;
- Mecanismul pentru o tranziție justă;
- Fondul pentru inovare.

Impactul financiar al legii este pozitiv pe termen lung și sustenabil bugetar, dat fiind că:

- necesită investiții inițiale moderate, cu acoperire din fonduri externe și venituri proprii ale APL;
- generează economii structurale, reducerea poluării și creșterea eficienței cheltuielilor publice în domeniul transportului și urbanismului;
- permite Republicii Moldova să acceseze fonduri europene și să îndeplinească angajamentele de decarbonizare și modernizare a infrastructurii de mobilitate.

Cheltuielile aferente organizării serviciului de parcare cu plată și a procedurilor de evacuare a vehiculelor abandonate sau fără stăpân urmează a fi acoperite din resursele financiare colectate urmare a prestării serviciului respectiv.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Adoptarea Legii privind mobilitatea urbană durabilă va avea un impact pozitiv și stimulativ asupra sectorului privat, în special în domeniile:

- transport, logistică și servicii de mobilitate;
- construcții, urbanism și inginerie civilă;
- energie și tehnologii verzi;
- servicii digitale și management urban inteligent (ITS, aplicații de mobilitate, soluții GIS).

Efecte directe asupra operatorilor economici:

- Operatorii de transport public și privat vor beneficia de reguli clare și standarde unitare prioritizarea și infrastructura de transport public și vor fi stimulați să înnouiască parcul auto prin achiziția de vehicule electrice sau hibride.

- Sectorul construcțiilor și infrastructurii vor beneficia de creșterea cererii pentru lucrări de infrastructură rutieră urbană, piste ciclabile, stații de reîncărcare, terminale intermodale și de posibilitatea certificării lucrărilor în conformitate cu standardele europene de construcție durabilă. Asta va genera un impact pozitiv prin extinderea pieței interne și crearea de noi locuri de muncă.

- Sectorul tehnologic și energetic va putea beneficia de creșterea cererii pentru echipamente de mobilitate electrică (stații de încărcare, softuri de management, senzori, aplicații de transport inteligent).

De asemenea, mediul urban mai curat și infrastructura eficientă sporesc atractivitatea investițională, turistică și comercială a orașelor, creșterea investițiilor în tehnologii verzi, dezvoltarea de noi servicii de mobilitate și logistică.

În ansamblu, legea favorizează dezvoltarea unei economii urbane verzi și contribuie la modernizarea infrastructurii de afaceri în orașele Republicii Moldova, fără a impune costuri administrative excesive operatorilor economici.

4.4. Impactul social

Implementarea prezentei legi va avea un impact social pozitiv semnificativ, contribuind la **creșterea calității vieții** în orașele Republicii Moldova.

Principalele efecte pozitive sunt:

- reducerea poluării atmosferice și a zgomotului urban, cu beneficii directe asupra sănătății publice (scăderea incidenței bolilor respiratorii și cardiovasculare);
- creșterea siguranței rutiere prin măsuri de calmare a traficului, reducerea vitezelor în zonele rezidențiale și școlare, și prioritizarea pietonilor și bicicliștilor;
- îmbunătățirea accesului la transport public de calitate, predictibil și accesibil pentru toate categoriile de cetățeni.

Legea promovează echitatea în mobilitate, asigurând accesul echitabil la infrastructură și servicii de transport pentru:

- persoanele cu venituri mici și locuitorii zonelor periferice, prin dezvoltarea transportului public integrat și accesibil;
- persoanele cu dizabilități și mobilitate redusă, prin reglementarea standardelor de accesibilitate urbană;
- tinerii și vârstnicii, prin îmbunătățirea siguranței și a confortului infrastructurii pietonale.

De asemenea, reducerea emisiilor din transport contribuie la scăderea nivelului de poluare a aerului, ceea ce implică economii indirecte pentru sistemul de sănătate publică (reducerea cazurilor de boli respiratorii, alergii, afecțiuni cardiovasculare);

Creșterea mobilității active (mers pe jos, bicicletă, trotinete) susține un stil de viață sănătos și reduce sedentarismul, iar spațiile publice mai sigure și mai atractive sporesc interacțiunea socială și coeziunea comunitară.

Conform estimărilor bazate pe studiile Comisiei Europene (Urban Mobility Package, 2021), implementarea integrală a măsurilor de mobilitate durabilă poate reduce cu 15–25% costurile sociale ale poluării și accidentelor rutiere.

Adițional, legea consolidează participarea cetățenilor în procesul decizional local, impunând consultarea publică obligatorie în toate etapele de elaborare și actualizare a PMUD. Aceasta contribuie la creșterea încrederii în administrația publică locală, consolidarea responsabilității civice și a comportamentelor de mobilitate sustenabilă.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil

4.5. Impactul asupra mediului

Proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă are un **impact ecologic pozitiv major**, prin orientarea politicilor publice și a investițiilor urbane către reducerea poluării, eficiență energetică și adaptare la schimbările climatice.

Legea contribuie direct la atingerea obiectivelor stabilite în:

- Strategia Națională de Mediu 2030,
- Contribuția Determinată la Nivel Național (NDC) a Republicii Moldova, și
- Agenda Verde Europeană (European Green Deal).

Efectele pozitive anticipate se referă la:

- Prin promovarea transportului electric, hibrid și a mobilității active (pietonală și ciclistă), legea contribuie la scăderea emisiilor de CO₂, NO_x și PM₁₀;
- Se estimează o reducere cu 20–30% a emisiilor din transport în orașele mari până în 2040, în funcție de gradul de implementare a PMUD;
- Zonele cu Nivel Scăzut de Emisie (ZNSE) vor limita accesul vehiculelor poluante și vor genera o ameliorare semnificativă a calității aerului în centrele urbane.
- Prin promovarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), legea determină o reorganizare a spațiului public în favoarea pietonilor, bicicliștilor și transportului public;
- Contribuie la crearea de coridoare verzi urbane, zone pietonale și spații de recreere cu efect benefic asupra biodiversității locale și microclimei urbane.
- Scăderea traficului auto poluant și creșterea ponderii transportului electric duc la diminuarea poluării fonice în zonele rezidențiale și instituționale;
- Zonele de calmare a traficului și infrastructura modernizată reduc vibrațiile și deteriorarea construcțiilor istorice.

Implementarea legii va contribui la reducerea amprentei de carbon a orașelor și la adaptarea infrastructurii urbane la schimbările climatice.

Astfel, impactul de mediu al legii este preponderent pozitiv, prin:

- reducerea poluării atmosferice și fonice;
- scăderea consumului de combustibili fosili;
- creșterea suprafețelor verzi și a spațiilor publice de calitate;
- îmbunătățirea rezilienței urbane și a calității mediului de viață.

Efectele pozitive se vor manifesta progresiv, odată cu elaborarea și implementarea PMUD, contribuind direct la obiectivul național de neutralitate climatică până în 2050.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu este aplicabil

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul de lege nu are ca scop transpunerea legislației UE.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul de lege asigură implementarea parțială a Recomandării (UE) 2023/550 a Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile [notificată cu numărul C(2023) 1524].

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul va fi supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), precum și pe portalul guvernamental https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16293

Proiectul urmează a fi avizat de către:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Educației și Cercetării;

Ministerul Culturii;
Ministerul Sănătății;
Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
Ministerul Mediului;
Ministerul Energiei;
Centrul de Armonizare a Legislației;
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru;
Congresul Autorităților Locale din Moldova;
Primăria mun. Chișinău;
Primăria mun. Bălți.

Proiectul de lege urmează a fi consultat în mod individual cu I.P. Oficiul Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizelor anticorupție și juridice, conform art. 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Urmare a aprobării proiectului de lege, vor fi necesare ajustări ale următoarelor acte normative:

- Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, în vederea includerii Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă ca alternativă pentru Planurilor de mobilitate a localității;
- abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 672/1998 privind parcările auto cu plată;
- Codul contravențional nr. 218/2008, prin introducerea posibilității sancționării accesului ilegal în ZNSE;
- Codul Fiscal nr. 1163/1997 (după caz, Lege specială referitoare la taxele rutiere), în vederea introducerii unei taxe de acces în ZNSE;
- Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, în vederea completării anexei nr. 3 cu indicatoare destinate semnalizării ZNSE.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

- va elabora ghidul metodologic de elaborare a PMUD;
- va elabora setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local;
- va aproba Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- va institui Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Totodată, Guvernul urmează să desemneze Punctul național de contact pentru PMUD, precum și să aprobe ghidul metodologic de elaborare a PMUD și setul național de indicatori privind mobilitatea urbană la nivel local.

Secretar general

Angela ȚURCANU

SINTEZA
la proiectul de Lege
privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare prealabilă			
Direcția generală mobilitate urbană a PMC (Nr. 1-09/2-02-891 din 25.03.2026)	1.	<p>Avînd în vedere faptul că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una din măsurile esențiale de mobilitate urbană este și evitarea/redirecționarea fluxului de automobile care tranzitează zilnic localitățile, pe artere sau centuri de ocolire; - anume acest proiect de lege stabilește cadrul instituțional și instrumentele de gestionare a mobilității urbane; - în cele mai multe cazuri centurile de ocolire sau terenurile pe care acestea urmează a fi dezvoltate nu se află în gestiunea autorităților publice locale, <p>considerăm că proiectul de lege propus trebuie să conțină prevederi, referitor la examinarea și planificarea dezvoltării centurilor de ocolire a localităților, punctele de tangență și colaborarea autorităților publice locale cu Administrația Națională a Drumurilor în acest sens.</p>	<p style="text-align: center;">Nu se acceptă</p> <p>Drumurile de ocolire a localităților fac parte din rețeaua drumurilor naționale. Consecvent, potrivit prevederilor art. 18 alin. (1) lit. b) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, rețeaua rutieră face parte din Planul de amenajare a teritoriului național.</p> <p>Totodată, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. c) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, componenta reglementatoare a planului urbanistic general conține prevederi care vizează stabilirea traseelor și caracteristicilor căilor de comunicație care trebuie menținute, modificate sau construite.</p> <p>Subsecvent, art. 37 alin. (2) din același act normativ statuează că „documentația de urbanism transpune, la nivel de localitate, prevederile cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național și în planurile regionale”.</p> <p>Avînd în vedere cele menționate, armonizarea dezvoltării rețelelor naționale și locale de transport se realizează prin corelarea planului urbanistic general cu Planul de amenajare a teritoriului național și cu planurile regionale.</p>
	2.	<p>Recomandăm constituirea noțiunii de „transport public” și utilizarea sa în cadrul acestui act legislativ cu excluderea altor forme de adresare la această noțiune.</p>	Se acceptă
	3.	<p>La art. 3, la noțiunea „regenerare urbană” recomandăm de corectat greșeala gramaticală „modernizaera” în „modernizarea”. La același articol, la noțiunea de „vehicul abandonat” recomandăm de modificat sintagma în „vehiculul de orice categorie, aflat în staționare neîntreruptă pe domeniul</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă de principiu</p> <p>Noțiunea de „vehicul abandonat” a fost modificată după cum urmează: „”</p>

	public sau privat al statului ori al unităților administrativ-teritoriale de cel puțin 6 luni, al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut, însă există indicii temeinice că acesta nu respectă condițiile legale pentru a circula pe drumurile publice.”	
4.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. f recomandăm de modificat sintagma în modul dat: „asigurarea accesibilității infrastructurii pietonale și de transport public, în special pentru persoanele cu venituri reduse și/sau persoanele cu nevoi speciale”.	Se acceptă
5.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. g recomandăm de modificat sintagma în modul dat: „asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil în orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții”.	Se acceptă
6.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. h recomandăm de modificat sintagma în următorul mod: „asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni, persoane cu mobilitate redusă și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri multimodale pentru pasageri și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>La articolul 8 alin. (1) lit. h) se diferențiază modurile de deplasare indiferent de particularitățile utilizatorilor infrastructurii.</p> <p>În același timp informăm că, potrivit prevederilor art. 3 din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, <u>„accesibilitate”</u> semnifică: <i>ansamblu de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, a infrastructurii transporturilor, precum și a mediului informațional și comunicațional, incluzând tehnologiile și sistemele informaționale și de comunicații, la necesitățile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă, factor esențial pentru asigurarea în societate a exercitării drepturilor și îndeplinirii obligațiilor persoanelor menționate.</i></p>
7.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. m recomandăm de modificat sintagma în „promovarea transportului sigur și ecologic”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>La nivel național nu există un mecanism de clasificare a transportului în funcție de nivelul de siguranță.</p>
8.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. o recomandăm de modificat sintagma în „creșterea numărului de utilizatori pentru modurile active de transport în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de	<p>Se acceptă de principiu</p> <p>Art. 8 alin. (1) lit. o) a fost modificată după cum urmează: „o) <i>creșterea numărului de utilizatori ai modurilor active de transport, în detrimentul celor</i></p>

	parcare/staționare destinate acestora și crearea locurilor de parcare pentru biciclete în locurile de concentrare a cererilor de parcare”.	<i>poluante, prin reducerea spațiilor de parcare și staționare destinate acestora și prin dezvoltarea infrastructurii aferente modurilor active de transport”</i>
9.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 1, lit. r recomandăm de modificat sintagma în „prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi rezervate vehiculelor de rută, în vederea măririi vitezei comerciale”, în acest sens recomandăm includerea în noțiuni și a termenului de viteză comercială și utilizarea sa în cadrul acestei legi.	Nu se acceptă Art. 8 alin. (1) lit. r) a fost reformulată în conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 100/2017. În acest sens au fost excluse prevederile referitoare la scopul benzilor rezervate vehiculelor de rută.
10.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. b recomandăm de modificat sintagma în „creșterea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice urbane”.	Se acceptă
11.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. f recomandăm de modificat sintagma în „accesibilizarea spațiului public și sporirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă și/sau persoanele din diferite categorii de vulnerabilitate”.	Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 3 din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, „accesibilitate” semnifică: <i>ansamblu de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, a infrastructurii transporturilor, precum și a mediului informațional și comunicațional, incluzând tehnologiile și sistemele informaționale și de comunicații, la necesitățile persoanelor cu dizabilități și ale persoanelor cu mobilitate redusă, factor esențial pentru asigurarea în societate a exercitării drepturilor și îndeplinirii obligațiilor persoanelor menționate.</i> Astfel, completarea art. 8 alin. (2) lit. f) cu textul propus este redundantă.
12.	În cadrul secțiunii nr. 3, art. 8, alin. 2, lit. l recomandăm de modificat sintagma în „îmbunătățirea infrastructurii pentru pietoni, inclusiv pentru persoane cu mobilitate redusă din punctul de vedere al capacității, confortului, siguranței și continuității”.	Nu se acceptă La art. 8 alin. (2) lit. l) se diferențiază modurile de deplasare indiferent de particularitățile utilizatorilor infrastructurii. Totodată, potrivit pct. 7 din Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357/2009, <i>„Pietoni se consideră și persoanele care se deplasează în cărucioare pentru invalizi fără motor, cei care duc bicicleta, ciclomotorul, motocicletă, săniuța, un cărucior</i>

		<p><i>manual, cărucioare pentru copii sau fotolii rulante pentru invalizi”.</i></p> <p>Subsecvent, adaptarea infrastructurii pentru persoane cu mobilitate redusă este dictat de lit. f) a aceluiași alineat.</p>
13.	La art.9 alin.(1) abreviatuara (DOT) urmează a fi exclusă, întrucât este deja prevăzută la art.2 alin.(2) lit.d).	Se acceptă
14.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 9, alin. 3, lit. f recomandăm de modificat sintagma în „stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și reducerea volumului de parcare pentru autovehicule și crearea locurilor de parcare pentru biciclete în locurile de concentrare a cererilor de parcare”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, inclusiv a parcărilor, este specificată la lit. c) a aceluiași alineat.</p>
15.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 9, alin. 3, lit. g recomandăm de modificat sintagma în „concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate, precum și salubritatea, întreținerea și renovarea tuturor stațiilor în mod frecvent pentru a asigura accesul tuturor rezidenților și angajaților la transport public de calitate”.	<p>Nu se acceptă</p> <p>Prevederile referitoare la salubritatea, întreținerea și renovarea tuturor stațiilor în mod frecvent se referă la modul de întreținere a spațiului urban și sunt improprie proiectului de lege. Aceste reglementări sunt caracteristice Regulamentelor locale cu privire la salubritatea.</p>
16.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 10 recomandăm de adăugat un alineat care să conțină „Constituirea a cel puțin a unei zile publice destinate mobilității urbane, desfășurate anual, de stimulare a utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta pentru populație”.	<p>Precizare</p> <p>Având în vedere că, potrivit prevederilor art. 8 alin. (1) lit. m), promovarea transportului ecologic reprezintă una dintre direcțiile de acțiune ce trebuie avute în vedere la elaborarea PMUD, articolul 10 a fost exclus din proiectul de lege.</p> <p>Totodată, instituirea „Zilei Mobilității Urbane” poate constitui o modalitate de promovare a transportului ecologic și/sau cu emisii zero; însă aceasta depășește cadrul de reglementare al proiectului de lege examinat, care se referă exclusiv la promovarea prin măsuri de planificare și reglementare a accesului.</p>
17.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 11, alin. 5, lit. b recomandăm de modificat sintagma în „ Cel puțin o stație de autobuz, de troleibuz, sau de alt tip de transport public, existentă sau propusă să fie situată pe o rază de 300 de metri față de instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare”.	Se acceptă

18.	În cadrul secțiunii nr. 4, art. 11, alin. 5, lit. c recomandăm de modificat sintagma în „stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta sau conform determinărilor autorităților contractante a serviciilor de transport public local de călători și luând în considerare specificul geografic și de densitate” deoarece în conformitate cu cadrul Normativ în construcții NCM B.01.05.:2019, pct. 11.16, distanțele între stațiile transportului public de pasageri în hotarele construite se aplică: pentru autobuz, troleibuz - 400 – 600 m.	Se acceptă
19.	La art.12 alin. (4) este prevăzută posibilitatea instituirii zonelor cu nivel scăzut de emisie (ZNSE) care se semnalizează cu indicatoare rutiere, astfel este de menționat necesitatea implicită a modificării Regulamentului Circulației Rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului RM nr. 357 din 13.05.2009 în scopul instituirii indicatoarelor rutiere de intrare în ZNSE, de ieșire din ZNSE, precum și panou adițional pentru semnalizarea necesității achitării tarifelor pentru ZNSE cu tarife de acces.	Se acceptă
20.	În cadrul secțiunii nr. 5, art. 15, alin. 1 recomandăm de modificat sintagma în „Autoritățile administrației publice locale în comun cu INSP au obligația să realizeze intervenții pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului”	<p style="text-align: center;">Nu se acceptă</p> <p>Potrivit prevederilor art. 16 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 131/2007, de competența autorităților administrației publice locale este: „a) <i>administrarea, întreținerea, repararea și dotarea cu mijloace de semnalizare a drumurilor publice locale și a construcțiilor rutiere, în conformitate cu exigențele siguranței traficului rutier;</i> b) <i>amenajarea drumurilor publice locale pentru sistematizarea și organizarea traficului rutier în vederea garantării siguranței lui;</i>”.</p> <p>Astfel, măsurile de calmare a traficului urmează doar să fie coordonate cu serviciile abilitate ale Poliției, în temeiul art. 7 din Lege nr. 131/2007.</p>
21.	La art. 16 – 18 este prevăzută posibilitatea instituirii de către APL a parcărilor publice cu plată ca serviciu public local, în baza de tarif. Astfel,	<p style="text-align: center;">Se acceptă</p> <p>În prezent, MIDR elaborează proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative, care vizează stabilirea</p>

	<p>pentru cazul prevăzut la art.16 alin.(3) lit.a) și anume, prestarea serviciului public cu plată direct de către APL, se constată necesitatea implicită a modificării prevederilor Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997, în scopul instituirii posibilității de încasare a plăților pentru serviciul public de parcare cu plată, cât și pentru ZNSE, sub formă de tarif, precum și posibilitatea stabilirii acestor tarife în dependență de zona din localitate (a se vedea art.6, 288-291, 297 alin.(4) lit.d) ale Codului Fiscal al RM nr.1163 din 24.04.1997).</p> <p>Taxa actuală de parcaj prevăzută de Codul Fiscal se potrivește doar pentru parcajele/parcările de reședință sau pentru riverani, dar nu asigură posibilitatea APL de a încasa plăți diferențiate geografic precum și după unitate de timp (ora, zi, săptămână, lună) pentru serviciul public de parcare cu plată în baza unui tarif.</p>	<p>mecanismului de reglementare a taxelor pentru utilizarea infrastructurii rutiere. Astfel, având în vedere că taxa de acces în ZNSE urmează să constituie o taxă rutieră, aceasta va fi reglementată, în procesul de definitivare a proiectului respectiv, fie printr-o lege distinctă, fie prin includerea în Codul fiscal.</p>
22.	<p>La art.18 alin.(3), pentru a exclude interpretări eronate, considerăm necesar completarea alineatului cu următoarea propoziție: ”Achitarea acestor cheltuieli nu îl exonerează de plata tarifului de parcare aplicat până la momentul evacuării vehiculului”.</p>	<p>Se acceptă</p>
23.	<p>La art.18 alin.(4), considerăm că termenul de 48 de ore stabilit, este insuficient din motivul că, 48 de ore reprezintă doar 2 zile pline lucrătoare, iar în cazul în care, aplicarea măsurii de blocare a roții a survenit spre sfârșitul săptămânii de lucru, termenul de evacuare se suprapune cu zilele de weekend, fapt care poate duce la încălcări de termene din partea operatorului evacuării. Totodată, considerăm că evacuarea mașinii este o măsură mai drastică, care implică cheltuieli mai considerabile pentru conducătorul auto și care ar trebui aplicată doar în cazurile în care blocarea roții nu a produs efectul scontat. De asemenea considerăm că trebuie acordat timp suficient utilizatorului pentru a achita tariful de parcare. Astfel considerăm că termenul respectiv urmează a fi extins la cel puțin 72 ore, dar considerăm că</p>	<p style="text-align: center;">Se acceptă parțial</p> <p>Operarea modificărilor la Codul contravențional poate fi operată doar prin proiect de lege separat.</p>

	<p>termenul potrivit ar fi de 5 zile în acest caz.</p> <p>Totodată, profitând de oportunitate, și având în vedere că una din măsurile de mobilitate urbană este și contracararea aglomerării și fenomenului de parcare în locuri interzise, considerăm oportun de a fi inițiate și operate modificări la Codul Contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 în scopul înnăspririi sancțiunilor pentru staționarea sau parcare în locuri interzise. Actualmente, art.238 alin.(2) al acestuia stabilește pentru aceasta contravenție o amendă de la 18 la 30 de unități convenționale. De regulă acestea se aplică la limita minimă, fapt ce presupune o plată reală achitată în termen de 72 ore în marime de 450 lei, iar dacă contravenientul încheie cu agentul constator la fața locului acordul de recunoaștere, plata va constitui doar 225 lei în termen de 72 ore. Și asta doar pentru cazurile când sunt constatate și documentate. Asta ar constitui echivalentul în bani cam pentru 11 ore de parcare cu un tarif de 20 lei/oră. Or, o sancțiune de acest fel ar trebui să depășească înzecit costul de parcare legal. Până în anul 2022 acest articol prevedea și aplicarea a 4 puncte de penalizare, care de asemenea ulterior au fost excluse.</p> <p>Astfel, considerăm că acest fapt stimulează și încurajează parcare sau staționarea în locuri interzise, utilizarea autovehiculelor personale (fie și pe distanțe sau perioade scurte), în detrimentul transportului public, parcărilor organizate, care implicit duce la aglomerarea municipiului și în special a centrului istoric.</p>	
24.	De asemenea considerăm necesar instituirea la nivelul Codului Contravențional al Republicii Moldova a sancțiunilor contravenționale pentru încălcarea regulilor de parcare stabilite de APL în cadrul parcărilor publice cu plată (inclusiv neachitarea tarifului).	<p style="text-align: center;">Nu se acceptă</p> <p>Nerespectarea unui regulament aprobat de autoritățile administrației publice locale, inclusiv neachitarea tarifului, nu poate fi sancționată în temeiul Codului contravențional.</p> <p>Potrivit art. 1 alin. (2) din Codul contravențional nr. 218/2008, norma contravențională poate face trimitere doar la acte normative publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>

			Întrucât actele aprobate de autoritățile administrației publice locale nu sunt publicate în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, acestea nu pot constitui temei pentru norme de trimitere în Codul contravențional, iar sancționarea nerespectării acestora nu este posibilă.
Primăria mun. Bălți (Nr. P03-13/701 din 17.03.2026)	25.	Art.3 al Codului urbanismului și construcțiilor (în continuare – CUC) prevede noțiunea: plan de mobilitate a localității – documentație complementară documentației de amenajare a teritoriului și de urbanism, care are drept scop principal îmbunătățirea accesului către localități și a interconexiunii acestora, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și ecologic, precum și integrarea corespunzătoare a mobilității și diferitor moduri de transport; Se solicită clarificarea dacă PMUD prezintă același document ca scop și conținut. Art.39 CUC specifică că plan de mobilitate a localității este partea componentă a Planului Urbanistic General. Respectiv, este necesar de a explica clar diferența între aceste două noțiuni.	Precizare Planul de mobilitate a localității urmează a fi substituit cu planul de mobilitate urbană durabilă, fapt indicat și în nota de fundamentare la compartimentele 4.1 și 4.2.
	26.	Noțiunea ”plan de urbanism” se recomandă de a substitui cu ”documentație de urbanism”, conform noțiunii utilizate în CUC.	Se acceptă
	27.	În sensul art.9 al proiectului, se solicită de a explica noțiunile utilizate ”spații publice dinamice”, ”elemente de peisagistică și față de active ale clădirilor” sau de a prezenta clarificări în privința caracteristicilor concrete ale acestor spații și elemente.	Se acceptă Prevederile art. 9 alin. (3) lit. b) au fost reformulate în vederea simplificării formulării și utilizării unor noțiuni caracteristice actelor normative.
	28.	În privința conținutului general al art. 11 alin. (5), considerăm că acesta ține de indicatori de control recomandate pentru un plan de acțiuni la nivel local.	Se acceptă Alineatul (5) a fost reformulat, fiind pus în sarcina APL să-și stabilească la nivel local obiectivele specifice enumerate la literele a) – d).
	29.	Noțiunea ”terenurile de utilizare rezidențială” se recomandă de a corela cu modul de folosință a terenurilor pentru construcții și amenajări sau de a substitui cu noțiunea ”zone rezidențiale” utilizată în CUC.	Se acceptă
	30.	Se propune de a uniformiza noțiunile ”stațiile de autobuz, troleibuz”,	Se acceptă

	”stațiile de așteptare a transportului public”.	
31.	La art.11 alin.(5) lit.b) se propune formularea: ”Stațiile de așteptare a transportului public să fie situate pe o rază... de la instituțiile...”, din motiv că stațiile prezintă construcții provizorii.	Se acceptă
32.	Se solicită precizarea, dacă în sensul art.11 alin.(5) lit.c) ”densitatea” prezintă densitatea populației.	Se acceptă Art. 11 alin. (5) lit. c) a fost reformulată în conformitate cu prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și b) din Legea nr. 100/2017. Astfel, acesta a fost redactat după cum urmează: „c) stațiile de așteptare a transportului public din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanța minimă de 400 metri și cel mult 600 de metri una față de alta”.
33.	În contextul art.12 alin.(5) și art.19, menționăm că apare necesitatea de a reglementa detaliat mecanismul de interacțiune a autorităților publice locale cu poliția și de a specifica clar dacă staționarea vehiculului abandonat prezintă o contravenție și se examinează în conformitate cu prevederile Codului Contravențional	Prevederile art. 12 alin. (5) au fost modificate. Astfel, verificarea respectării condițiilor de acces în ZNSE urmează a fi verificată doar de Poliție. În acest sens, urmează a fi operate modificări ale Codului Contravențional Totodată, staționarea vehiculului constituie o contravenție doar în cazul nerespectării prevederilor Regulamentului circulației rutiere.
34.	În sensul art.21, în cazul când are loc ”valorificarea prin vânzare”, apare necesitatea includerii în conținutul art.22 alin.(1) cheltuielilor pentru organizarea unei licitații publice, ținând cont că procedura poate fi oprită în orice moment.	Nu se acceptă Deși licitațiile pot fi organizate de către angajații autorităților, fără a implica cheltuieli directe, potrivit pct. 3 din Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 136/2009, sursele financiare pentru organizarea acestora provin din taxa de participare la licitație, care este nerambursabilă și se transferă la contul organizatorului.
35.	Se solicită clarificarea dacă regulamentul local menționat în art.17 alin.(4) de organizare a parcarilor cu plată este sau poate fi partea componentă a PMUD și dacă e același regulament indicat în art.21 alin. (3).	Precizare Regulamentul prevăzut la art. 17 alin. (4) de organizare a parcarilor cu plată nu poate fi partea componentă a PMUD. În PMUD se va examina necesarul de parcări și repartizarea teritorială a acestora iar Regulamentul se referă la modul de funcționare și administrare a parcarilor deja amenajate. Regulamentul menționat la art. 21 alin. (3) urmează să reprezinte un act normativ distinct.

	<p>36. Se propune ca atribuția administrației publice locale de a elabora, aproba și aplica un regulament local de organizare a parcărilor cu plată să fie expusă într-un aliniat aparte, inclusiv cu introducerea acestei competențe de bază în Legea RM nr.436/2006 privind administrația publică locală.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>
<p>Primăria mun. Ungheni</p>	<p>37. Articolul 4 – Organul central de specialitate Problema identificată: Articolul stabilește atribuțiile organului central de specialitate, însă nu sunt prevăzute termenele pentru avizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Propunere de completare: Se propune completarea articolului 4 alin. (2) cu o literă nouă: „f) avizează planurile de mobilitate urbană durabilă în termen de cel mult 60 de zile de la data prezentării acestora.”</p>	<p>Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. art. 60 alin. (1) din Codul administrativ nr. 116/2018, „<i>Termenul general în care o procedură administrativă trebuie finalizată este de 30 de zile, dacă legea nu prevede altfel</i>”. Astfel, în proiectul de lege nu a fost indicat un termen pentru avizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, urmând a fi aplicat termenul general prescris de Codul administrativ.</p>
	<p>38. Articolul 4 alin. (3) – Grupul național pentru optimizarea PMUD Problema identificată: Competențele și componența Grupului național nu sunt definite. Propunere de completare: Se propune completarea articolului cu un alineat nou: „Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este constituit din reprezentanți ai autorităților administrației publice centrale și locale, instituțiilor de cercetare, mediului academic și experților în domeniul mobilității urbane.” De asemenea: Grupul național are următoarele atribuții: •consultarea proiectelor de PMUD; •formularea recomandărilor privind dezvoltarea politicilor de mobilitate urbană; •facilitarea schimbului de bune practici. Problemă identificată: Lipsa unui mecanism de finanțare a PMUD și în consecință nivelul scăzut de aplicabilitate. Propunere de completare: Introducerea unui fond național de finanțare a mobilității urbane durabile</p>	<p>Nu se acceptă. Potrivit prevederilor alin. (4), „(4) <i>Grupul național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă este un organ consultativ, deciziile lui având caracter de recomandare, care va avea sarcina de consultare a experților în domeniul mobilității urbane</i>”. Astfel, inserarea unor atribuții suplimentare Grupului național sunt nejustificate. Componența Grupului național pentru optimizarea PMUD urmează a fi stabilită în regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat în temeiul alin. (5). Având în vedere că elaborarea Planurilor de mobilitate a localităților deja este parte componentă a Planului urbanistic general, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023, Planul de mobilitate a localităților urmează a fi substituit cu Planul de mobilitate urbană durabilă. În consecință, elaborarea PMUD nu va genera cheltuieli suplimentare pentru APL.</p>

39.	<p>Articolul 7 – Planul de mobilitate urbană durabilă Problema identificată: PMUD este obligatoriu doar pentru municipiile Chișinău și Bălți. Propunere de modificare: Articolul 7 alin. (3) se propune a fi modificat astfel: „PMUD este obligatoriu pentru municipii și pentru orașele cu o populație > 20 000 de locuitori, precum și pentru alte localități desemnate ca noduri urbane în cadrul rețelelor de transport naționale sau europene.”</p>	<p>Nu se acceptă Planurile de mobilitate urbană durabilă au impact maxim în cazul orașelor mari, cu sistem complex al transportului public și fluxuri considerabile de călători. Astfel, autoritățile administrației publice locale urmează să decidă oportunitatea elaborării PMUD sau a Planului de mobilitate locală, în conformitate cu art. 39 alin. (3) lit. d) din Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023.</p>
40.	<p>Articolul 8 – Obiective și direcții de acțiune Problema identificată: Obiectivele sunt formulate general și nu includ unele concepte moderne de planificare urbană. Propunere de completare: Introducerea unei noi litere: „t) dezvoltarea conceptului de oraș de 15 minute, care asigură accesul locuitorilor la servicii esențiale într-un timp redus de deplasare.”</p>	<p>Nu se acceptă Conceptul „oraș de 15 minute” reprezintă un concept doctrinar, specific documentelor de politici publice, neavând un conținut juridic normativ suficient determinat pentru a fi reglementat la nivel de lege. Totodată, obiectivele asociate acestui concept sunt deja reflectate în cadrul proiectului de lege, fiind subsumate atât direcțiilor de acțiune stabilite pentru elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, cât și principiilor dezvoltării orientate spre transport public prevăzute la art. 9 alin. (3), în special la lit. g) și h), care vizează: concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate; reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice prin promovarea unui mix funcțional al utilizărilor urbane.</p>
41.	<p>Articolul 12 – Zonele cu nivel scăzut de emisii Problema identificată: Nu sunt definite criteriile de instituire a acestor zone. Propunere de completare: Introducerea unui alineat nou: „Instituirea zonelor cu nivel scăzut de emisii se realizează în baza evaluărilor privind calitatea aerului, nivelul de trafic și impactul asupra mediului.”</p>	<p>Se acceptă</p>
42.	<p>Articolul 14 – Sisteme de transport inteligente Problema identificată: Nu sunt stabilite standardele privind gestionarea datelor.</p>	<p>Nu se acceptă Condițiile asupra sistemelor de transport inteligente urmează a fi inserate în legislația care reglementează domeniul respectiv.</p>

	<p>Propunere de completare: Introducerea unui alineat nou: „Datele colectate prin sistemele de transport inteligente vor fi publicate în format deschis, interoperabil și reutilizabil, în conformitate cu legislația privind datele deschise.”</p>	<p>Actualmente MIDR elaborează proiectul de lege privind sistemele de transport inteligent</p>
43.	<p>Articolul 16 – Parcarea publică cu plată Problema identificată: Nu este prevăzută integrarea politicilor de parcare în planurile de mobilitate. Propunere de completare: „Politicile privind parcarea publică cu plată vor fi elaborate în conformitate cu prevederile planului de mobilitate urbană durabilă.” Se recomandă corelarea politicilor de parcare cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă, prin introducerea zonării, a tarifării diferențiate, a sistemelor digitale de gestionare și a parcărilor de tip „park & ride”</p>	<p>Nu se acceptă Potrivit prevederilor art. 7 alin. (7), „(7) PMUD cuprinde patru secțiuni: <i>a) partea descriptivă – cuprinde analiza situației; b) componenta strategică – stabilește viziunea și obiectivele pe termen lung; c) planul de acțiune – detaliază măsurile concrete, calendarul și resursele necesare pentru atingerea obiectivelor setate în componenta strategică; d) parcări– fundamentează proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare, staționare și control acces la nivel local”.</i> Astfel, PMUD urmează să conțină și aspecte referitoare la fundamentarea dezvoltării infrastructurii pentru parcare. Consecvent, în temeiul art. 16 alin. (1) și art. 17 alin. (1), APL urmează să aprobe Regulamentul de utilizare a serviciului public de parcare cu plată, precum și tarifele aferente serviciului respectiv. Introducerea unor reglementări suplimentare va afecta autonomia APL.</p>



Nr. 11/1-1822 din 06.04.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, *proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova*, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul respectiv are drept scop realizarea cerințelor stabilite în Recomandarea (UE) 2023/550 a Comisiei din 8 martie 2023 privind programele naționale de sprijin pentru planificarea mobilității urbane durabile.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea nr. 52 a Capitolului nr. 14 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, astfel cum a fost modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ul style="list-style-type: none">• Cancelaria de Stat;• Ministerul Finanțelor;• Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;• Ministerul Afacerilor Interne;• Ministerul Educației și Cercetării;• Ministerul Culturii;• Ministerul Mediului;

		<ul style="list-style-type: none"> • Ministerul Energiei; • Ministerul Muncii și Protecției Sociale; • Ministerul Sănătății; • Centrul de Armonizare a Legislației; • Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru; • Congresul Autorităților Locale din Moldova; • Primăria mun. Chișinău; • Primăria mun. Bălți.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Marin GUȚU, șef interimar al Serviciului siguranță rutieră, Direcția politici în domeniul întreținerii drumurilor, tel: 022 233 267, e-mail: marin.gutu@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul de lege; 2. Nota de fundamentare; 3. Sinteza.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

*Ex. Guțu Marin,
tel. 022 233 267*