Aprobat în ședința Guvernului din _____2026

Decizia protocolară nr._____/2026

AVIZ
la proiectul de lege cu privire la regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate (inițiativa legislativă nr. 194 din 12 iunie 2026)

Guvernul a examinat proiectul de lege cu privire la regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate, înaintat cu titlu de inițiativă legislativă (nr. 194 din 12 iunie 2026) de către un grup de deputați în Parlament, și comunică următoarele.

Inițiativa legislativă a fost înaintată în conformitate cu art. 73 din Constituția Republicii Moldova și cu art. 47 din Regulamentul Parlamentului, adoptat prin Legea nr. 797/1996.

Potrivit notei de fundamentare, proiectul de lege are drept scop instituirea unui cadru juridic unitar și coerent care să reglementeze regimul vehiculelor abandonate și al vehiculelor fără stăpân pe teritoriul Republicii Moldova, prin stabilirea procedurilor de identificare, constatare, ridicare, transportare, depozitare, valorificare sau casare a acestora, precum și a responsabilităților autorităților publice implicate.

În vederea realizării acestui obiectiv, proiectul de lege prevede definirea noțiunilor de „vehicul fără stăpân”, „vehicul abandonat”, „ridicarea autovehiculului”, „agent constatator” și „parcare specială”, stabilirea procedurii de constatare a vehiculelor fără stăpân sau abandonate, instituirea mecanismului de somare și notificare, implicarea organelor de poliție în identificarea proprietarului sau a deținătorului legal, precum și reglementarea procedurilor de ridicare, depozitare, valorificare, casare și trecere a vehiculelor în proprietatea unității administrativ-teritoriale.

În ceea ce privește intenția de reglementare, Guvernul constată că problema vehiculelor abandonate sau fără stăpân, aflate pe terenuri din domeniul public sau privat, este una reală și necesită soluții normative clare. Gestionarea acestor situații este importantă pentru protejarea spațiului public și a mediului, asigurarea siguranței circulației rutiere, utilizarea eficientă a spațiilor de parcare, menținerea ordinii publice, precum și pentru instituirea unui mecanism clar previzibil de intervenție a autorităților publice.

Cu toate acestea, în urma examinării proiectului de lege au fost identificate o serie de deficiențe de ordin conceptual, juridic, financiar și tehnico-legislativ, care nu permit susținerea acestuia în forma propusă.

Cu titlu preliminar, se impune evidențierea faptului că în proces de promovare se află proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova, cu numărul unic 369/MIDR/2026, care conține reglementări referitoare la constatarea situațiilor în care vehiculele sunt abandonate sau fără stăpân și identificarea proprietarilor acestora, procedurile de somare și ridicare, regimul juridic ulterior al vehiculelor ridicate, precum și drepturile și garanțiile titularilor. În aceste condiții, promovarea în paralel a două proiecte distincte care reglementează aceleași raporturi sociale este de natură să genereze paralelisme normative, dublarea procedurilor, contradicții între norme și dificultăți în aplicarea acestora de către autoritățile responsabile.

Totodată, prin Hotărârea Guvernului nr. 780/2025 a fost aprobat Regulamentul cu privire la modul de administrare și comercializare a bunurilor confiscate, a bunurilor fără stăpân, a produselor agricole și alimentare perisabile sechestrate sau cu termen de păstrare limitat, a corpurilor delicte, a bunurilor abandonate în favoarea statului, a bunurilor găsite, a bunurilor trecute în proprietatea statului cu drept de succesiune și a comorilor.

Examinarea proiectului prin prisma cadrului normativ civil denotă necesitatea corelării acestuia cu Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002. Potrivit art. 515 din Codul civil, regimul bunurilor fără stăpân și dobândirea dreptului de proprietate prin ocupațiune sunt deja reglementate la nivel de drept comun. Proiectul utilizează distinct noțiunile „vehicul fără stăpân” și „vehicul abandonat”, fără a justifica suficient diferența de regim juridic dintre aceste categorii și fără a explica raportul normelor propuse cu reglementările Codului civil privind bunurile fără stăpân și bunurile abandonate.

În lipsa unei asemenea corelări, există riscul instituirii unui mecanism special care să afecteze coerența dreptului civil în materia dobândirii și încetării dreptului de proprietate asupra bunurilor mobile. Prin urmare, regimul juridic special aplicabil vehiculelor trebuie construit pornind de la normele Codului civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002, cu justificarea expresă a eventualelor derogări și cu stabilirea unor garanții procedurale adecvate pentru protejarea dreptului de proprietate.

Totodată, se constată că art. 1 și 2 din proiectul de lege limitează domeniul de aplicare a legii la vehiculele fără stăpân sau abandonate aflate pe terenurile aparținând domeniului public ori privat al unităților administrativ-teritoriale. O asemenea soluție nu acoperă situația vehiculelor aflate pe terenuri proprietate publică a statului sau pe drumuri care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale.

Potrivit art. 16 lit. g) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, autoritățile administrației publice locale au competența de a asigura evacuarea de pe drumurile publice și depozitarea în locuri special amenajate a vehiculelor, caroseriilor sau subansamblurilor devenite inutile din punct de vedere tehnic ori abandonate. De asemenea, potrivit art. 2 alin. (2) din Legea drumurilor nr. 509/1995, în funcție de tipul de proprietate, drumurile se clasifică în drumuri

proprietate publică a statului, drumuri proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale și drumuri private.

În ceea ce privește noțiunile utilizate, art. 3 din proiect necesită o revizuire substanțială. Definiția noțiunii de „vehiculul fără stăpân” include vehiculul fără plăcuțe de înmatriculare sau de alte marcaje oficiale, precum și vehiculul înmatriculat în alt stat decât Republica Moldova, al cărui proprietar ori deținător legal nu este cunoscut. O asemenea formulare este excesiv de largă, întrucât lipsa plăcuțelor de înmatriculare poate avea cauze obiective, precum pierderea, deteriorarea sau desprinderea acestora în urma unui accident rutier. De asemenea, simplul fapt că vehiculul este înmatriculat într-un alt stat nu poate constitui, în sine, un indiciu suficient pentru calificarea acestuia drept vehiculul fără stăpân.

În cazul vehiculelor înmatriculate în alte state, proiectul nu prevede mecanisme de identificare a proprietarului sau a deținătorului legal prin intermediul autorităților statului de înmatriculare, prin consultarea registrelor disponibile ori, după caz, prin informațiile deținute de Serviciul Vamal la momentul introducerii vehiculului pe teritoriul Republicii Moldova. Calificarea unui vehicul cu plăcuțe de înmatriculare străine drept „vehicul fără stăpân” și inițierea procedurii de stingere a dreptului de proprietate, fără epuizarea acestor mecanisme, pot genera dificultăți inclusiv din perspectiva respectării prevederilor Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968, și ale acordurilor bilaterale în domeniul transporturilor rutiere.

În ceea ce privește definirea noțiunii de „vehiculul abandonat”, formularea „există indicii temeinice că acesta nu respectă condițiile legale pentru a circula pe drumurile publice” este vagă și poate determina o aplicare neuniformă a prevederilor legale. Condițiile tehnice de admitere a vehiculelor în traficul rutier sunt reglementate de Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, inclusiv de art. 37. Prin urmare, proiectul urmează să prevadă criterii obiective, verificabile și previzibile, cum ar fi deteriorarea avansată, lipsa unor componente esențiale, imposibilitatea evidentă de utilizare, expirarea termenului de valabilitate a inspecției tehnice periodice, lipsa semnelor de utilizare recentă sau alte circumstanțe care pot fi constatate în mod obiectiv.

Totodată, neîndeplinirea condițiilor tehnice ori legale pentru circulația pe drumurile publice nu echivalează, în sine, cu abandonarea vehiculului. Un vehicul parcat în mod legal, dar neutilizat ori imobilizat temporar, nu poate fi calificat automat drept vehicul abandonat. În acest sens, termenul de staționare de cel puțin șase luni trebuie însoțit de un mecanism clar de stabilire a momentului de la care acesta începe să curgă, precum și de precizarea mijloacelor de probă admisibile.

Suplimentar, proiectul nu reglementează cu suficientă claritate situația vehiculului lipsit de plăcuțe de înmatriculare al cărui proprietar sau deținător legal este cunoscut. Un asemenea vehicul nu poate fi calificat drept „vehicul fără stăpân”, atât timp cât titularul dreptului este identificat. Totodată, în cazul în care nu sunt întrunite condițiile necesare pentru calificarea acestuia drept vehiculul

abandonat, inclusiv criteriul referitor la durata staționării, încadrarea juridică a vehiculului rămâne incertă.

De asemenea, definițiile noțiunilor de „vehicul fără stăpân” și „vehicul abandonat” nu cuprind caroseriile și subansamblurile vehiculelor, deși art. 16 lit. g) din Legea nr. 131/2007 prevede expres competența autorităților administrației publice locale de a asigura evacuarea și depozitarea vehiculelor, caroseriilor sau subansamblurilor devenite inutile din punct de vedere tehnic ori abandonate. Această omisiune poate limita aplicarea în practică a legii și poate lăsa în afara cadrului de reglementare o parte importantă a situațiilor întâlnite în practică.

Noțiunea de „agent constatator” urmează a fi corelată cu prevederile Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008. Potrivit art. 385 din Codul contravențional, agentul constatator este reprezentantul autorității publice care, în limitele competenței sale, soluționează cauza contravențională. Dacă intenția autorilor este de a atribui anumitor persoane din cadrul autorităților administrației publice locale competența de constatare a contravențiilor, proiectul trebuie să prevadă modificările corespunzătoare ale Codului contravențional, inclusiv în ceea ce privește competența materială și teritorială a acestora. În caz contrar, utilizarea noțiunii de „agent constatator” într-o lege specială poate genera confuzii cu privire la statutul persoanei respective, limitele competenței sale și valoarea juridică a actelor întocmite de aceasta.

În ceea ce privește cheltuielile aferente operațiunilor prevăzute de proiect, art. 6 stabilește că acestea sunt suportate de proprietar sau de posesorul legal, iar, în lipsa acestora, din sumele obținute în urma valorificării vehiculului și a bunurilor aflate în interiorul acestuia. Norma nu reglementează însă modul de calculare a cheltuielilor, autoritatea care aprobă tarifele, plafonarea acestora, procedura de contestare, ordinea de distribuire a sumelor obținute din valorificare, restituirea către proprietar a eventualelor diferențe și nici situația în care valoarea bunului nu acoperă cheltuielile suportate.

Procedura propusă presupune, de asemenea, prelucrarea datelor cu caracter personal și schimbul de informații între autoritățile administrației publice locale, Poliție, Agenția Servicii Publice, Serviciul Vamal și alte autorități competente. În acest context, proiectul trebuie să stabilească expres categoriile de date prelucrate, scopul prelucrării, autoritățile care au drept de acces la date, termenul de păstrare a acestora, măsurile de securitate și temeiul juridic al schimbului de date, cu respectarea legislației privind protecția datelor cu caracter personal.

În ceea ce privește răspunderea contravențională, art. 7 alin. (3) și art. 13 alin. (1) din proiect prevăd că refuzul proprietarului sau al posesorului legal de a prelua vehiculul constituie contravenție și se sancționează contravențional, iar examinarea contravenției ține de competența comisiilor administrative de pe lângă autoritățile publice locale. O asemenea reglementare nu corespunde principiului legalității răspunderii contravenționale, întrucât faptele care constituie contravenții, sancțiunile aplicabile, precum și competența de constatare a

contravențiilor și de examinare a cauzelor contravenționale trebuie să fie prevăzute în mod expres în Codul contravențional.

Potrivit art. 10 din Codul contravențional, constituie contravenție fapta ilicită, cu un grad de pericol social mai redus decât infracțiunea, săvârșită cu vinovăție, care atentează la valorile sociale ocrotite de lege, este prevăzută de Codul contravențional și este pasibilă de sancțiune contravențională. În acest context, nota de fundamentare nu conține argumente privind gradul de pericol social al faptei, valorile sociale ocrotite de lege care ar fi afectate prin refuzul de a prelua vehiculul și motivele pentru care se impune calificarea acestei conduite drept contravenție.

Prin urmare, în lipsa completării Codului contravențional cu dispoziții care să stabilească fapta ce constituie contravenție, subiectul răspunderii contravenționale, sancțiunea, autoritatea competentă și procedura de constatare și examinare a cauzei contravenționale, prevederile menționate nu pot fi aplicate în mod efectiv. În consecință, proiectul de lege urmează fie să excludă dispozițiile respective, fie să prevadă completarea corespunzătoare a Codului contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008, inclusiv a dispozițiilor privind competența organelor de specialitate ale administrației publice locale și a comisiilor administrative.

În ceea ce privește rolul Poliției, proiectul de lege utilizează sintagma „organele de poliție”, care necesită revizuire în conformitate cu terminologia cadrului normativ aplicabil. Totodată, proiectul prevede obligația Poliției de a efectua verificări în vederea identificării proprietarului sau a deținătorului legal al vehiculului, fără a stabili procedura de sesizare, categoriile de date care urmează să fie verificate, modalitatea de comunicare a rezultatelor verificărilor către autoritatea administrației publice locale, termenul de efectuare a acestora și responsabilitățile autorităților implicate.

De asemenea, proiectul de lege nu reglementează situația în care, în urma verificărilor, se constată că vehiculul este anunțat în căutare, a fost furat, este implicat într-o cauză penală, este supus sechestrului ori indisponibilizării sau face obiectul altor restricții juridice. În asemenea cazuri, aplicarea procedurii administrative de declarare a vehiculului ca fiind fără stăpân, de ridicare, valorificare sau casare a acestuia ar putea afecta desfășurarea procesului penal, executarea măsurilor asiguratorii sau drepturile terților. În special, un vehicul furat și lipsit de plăcuțe de înmatriculare ar putea afecta desfășurarea procesului penal, executarea măsurilor asiguratorii ori drepturile terților. În special, un vehicul furat și lipsit de plăcuțe de înmatriculare ar putea fi calificat în mod eronat drept vehicul fără stăpân, existând riscul valorificării sau casării acestuia în detrimentul proprietarului legitim. În acest sens, proiectul urmează să fie completat cu norme privind suspendarea procedurii administrative în cazul existenței unor restricții juridice asupra vehiculului ori al imposibilității excluderii caracterului ilicit al deposedării.

Sub aspectul corelării cu cadrul normativ în domeniul siguranței traficului rutier, se reține că art. 55 alin. (4) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier prevede că vehiculul declarat fără stăpân sau abandonat prin hotărâre judecătorească se radiază din oficiu, în termen de 30 de zile de la adoptarea hotărârii. Astfel, cadrul normativ în vigoare pornește de la premisa că declararea unui vehiculul ca fiind fără stăpân sau abandonat are loc prin hotărâre judecătorească. Proiectul de lege propune însă instituirea unui mecanism administrativ de declarare a vehiculului ca fiind fără stăpân sau abandonat și de trecere a acestuia în proprietatea unității administrativ-teritoriale, fără a prevedea modificarea Legii nr. 131/2007 și fără a explica raportul dintre procedura administrativă propusă și procedura judiciară existentă.

În ceea ce privește competențele Agenției Servicii Publice, proiectul prevede că actul de trecere a vehiculului în proprietatea unității administrativ-teritoriale constituie temei pentru radiere, modificare și înregistrare a dreptului de proprietate. Totuși, această soluție trebuie corelată cu legislația privind evidența și înmatricularea vehiculelor, precum și cu regimul vamal aplicabil mijloacelor de transport.

Potrivit art. 160 alin. (4) și (5) din Codul vamal al Republicii Moldova nr. 95/2021, mijloacele de transport auto care, la introducerea pe teritoriul Republicii Moldova, nu au fost plasate sub un regim vamal nu pot fi înmatriculate de Agenția Servicii Publice. Totodată, înmatricularea de stat în baza titlurilor de proprietate se efectuează cu condiția prezentării actelor vamale stabilite de Serviciul Vamal, care confirmă autorizarea punerii mijlocului de transport în liberă circulație. Prin urmare, în cazul vehiculelor abandonate sau fără stăpân care nu au fost plasate sub un regim vamal și pentru care nu există acte vamale care să confirme autorizarea punerii în liberă circulație, proiectul de lege trebuie să prevadă dispoziții clare privind statutul juridic al acestora, condițiile și limitele înmatriculării, precum și procedurile de radiere, valorificare sau casare.

În lipsa unor asemenea prevederi, actul emis de autoritatea administrației publice locale nu poate constitui, prin el însuși, un temei suficient pentru înregistrarea dreptului de proprietate, radierea vehiculului sau modificarea datelor din registrele de stat.

De asemenea, se constată existența unor delegări excesive de competențe către autoritățile administrației publice locale. Formulări precum „în condițiile stabilite de unitatea administrativ-teritorială” sau „în mod stabilit de unitatea administrativ-teritorială” nu asigură claritatea și previzibilitatea procedurilor. Aspectele esențiale privind constatarea, ridicarea, transportarea, depozitarea, inventarierea, expertizarea, valorificarea, casarea și restituirea vehiculelor, precum și procedurile de contestare a actelor emise și a acțiunilor întreprinse, trebuie să fie reglementate prin lege sau prin acte normative ale Guvernului, fără a fi lăsate la discreția fiecărei unități administrativ-teritoriale.

În acest sens, proiectul de lege trebuie să stabilească expres autoritățile sau structurile competente la nivel local, respectiv consiliul local, primarul,

viceprimarul sau subdiviziunea specializată, cu delimitarea clară a atribuțiilor acestora. În lipsa unor asemenea prevederi, pot apărea practici administrative neuniforme, conflicte de competență și dificultăți în aplicarea unitară a legii.

Din perspectivă constituțională, proiectul de lege ridică probleme privind respectarea dreptului de proprietate. Art. 9 și 11 din proiect prevăd trecerea vehiculului în proprietatea unității administrativ-teritoriale în cazul în care proprietarul sau posesorul legal nu se prezintă în termenele stabilite. O asemenea soluție constituie o ingerință în dreptul de proprietate și trebuie analizată prin prisma art. 46 alin. (1) și (2) din Constituție, care garantează dreptul la proprietate privată și prevăd că exproprierea poate avea loc numai pentru o cauză de utilitate publică, stabilită potrivit legii, cu dreaptă și prealabilă despăgubire.

În aceeași ordine de idei, art. 1 din Protocolul nr. 1 la Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale garantează dreptul la respectarea bunurilor și permite lipsirea de proprietate numai în condițiile prevăzute de lege și pentru cauză de utilitate publică, cu respectarea unui just echilibru între interesul general și drepturile persoanei. Or, proiectul nu stabilește cu suficientă claritate cauza de utilitate publică ce ar justifica transferul dreptului de proprietate asupra vehiculului, nu reglementează clar mecanismul de despăgubire, nu instituie garanții suficiente privind notificarea efectivă și nu prevede suspendarea valorificării sau a casării vehiculului pe durata examinării contestației.

Termenul de 10 zile prevăzut pentru prezentarea proprietarului sau a posesorului legal, precum și termenul de cinci zile stabilit pentru contestarea actului prin care vehiculul este trecut în proprietatea unității administrativ-teritoriale sunt excesiv de scurte, în special în cazurile în care proprietarul nu domiciliază în localitatea respectivă, vehiculul este înmatriculat într-un alt stat sau notificarea nu a fost recepționată efectiv. Asemenea termene pot limita exercitarea efectivă a dreptului la apărare și a dreptului de acces la justiție.

În acest context, termenele procedurale propuse trebuie reevaluate și corelate cu prevederile Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018, inclusiv cu termenul general de 30 de zile pentru depunerea cererii prealabile, calculat de la data comunicării sau notificării actului administrativ individual. Totodată, proiectul de lege trebuie să reglementeze expres efectul suspensiv al contestării asupra procedurilor de valorificare sau casare a vehiculului, pentru a preveni producerea unor consecințe ireversibile înainte de finalizarea procedurilor de control administrativ sau judecătoresc.

De asemenea, proiectul de lege nu asigură o succesiune procedurală coerentă a termenelor. Astfel, art. 4 alin. (2) prevede afișarea somației și acordarea unui termen de 10 zile pentru ridicarea vehiculului, iar art. 4 alin. (3) stabilește că, după expirarea acestui termen, se efectuează ridicarea, transportarea și depozitarea vehiculului, precum și informarea Poliției. La rândul său, art. 5 alin. (1) acordă Poliției un termen de 15 zile de la data informării pentru efectuarea verificărilor în vederea identificării proprietarului sau a deținătorului legal, art. 7 alin. (1) prevede

publicarea anunțului în termen de cinci zile de la întocmirea procesului-verbal de constatare, iar art. 9 stabilește trecerea vehiculului în proprietatea unității administrativ-teritoriale dacă proprietarul nu se prezintă în termen de 10 zile de la publicarea anunțului.

Corelarea acestor dispoziții evidențiază riscul ca anunțul să fie publicat, iar termenul la expirarea căruia intervine pierderea dreptului de proprietate să înceapă să curgă înainte de finalizarea verificărilor efectuate de Poliție în vederea identificării proprietarului sau a deținătorului legal. O asemenea succesiune procedurală poate conduce la stingerea dreptului de proprietate înainte ca autoritățile să fi epuizat măsurile rezonabile de identificare și notificare a titularului acestuia. În mod similar, în cazul vehiculelor abandonate, art. 10 alin. (1) prevede un termen de cinci zile pentru ridicarea vehiculului, iar art. 11 alin. (1) condiționează trecerea acestuia în proprietatea unității administrativ-teritoriale de expirarea unui termen de 10 zile de la comunicarea somației, ceea ce impune corelarea acestor dispoziții.

În ceea ce privește valorificarea și casarea vehiculelor, art. 9 și 11 din proiectul de lege se limitează la prevederea posibilității vânzării sau casării acestora, fără a reglementa procedurile aplicabile și regimul juridic al sumelor obținute din valorificare. Proiectul nu stabilește dacă suma rămasă după acoperirea cheltuielilor de ridicare, transportare, depozitare și valorificare urmează să fie restituită fostului proprietar și nici modalitatea de acoperire a diferenței în cazul în care sumele obținute sunt insuficiente pentru acoperirea cheltuielilor respective. Lipsa unor asemenea reglementări poate genera litigii și poate conduce la aplicarea neuniformă a legii.

Proiectul de lege conține și necorelări interne între articole. Art. 8 reglementează restituirea vehiculului proprietarului sau deținătorului legal, art. 9 reglementează stingerea dreptului de proprietate asupra vehiculului declarat fără stăpân, iar art. 11 reglementează stingerea dreptului de proprietate asupra vehiculului declarat abandonat. În redacția actuală, nu este suficient de clar raportul dintre aceste proceduri, momentul de la care vehiculul poate fi restituit, momentul de la care acesta trece în proprietatea unității administrativ-teritoriale, precum și autoritatea care emite actul administrativ și efectele contestării acestuia.

Totodată, proiectul de lege nu reglementează suficient de clar procedura de inventariere și păstrare a bunurilor aflate în interiorul vehiculului, răspunderea pentru deteriorarea sau pierderea acestora, restituirea lor proprietarului, precum și modalitatea de valorificare a bunurilor nerevendicate. Reglementarea acestor aspecte este necesară, întrucât intervenția asupra bunurilor aflate în interiorul vehiculului poate constitui o ingerință distinctă în dreptul de proprietate.

Sub aspect financiar, proiectul de lege nu conține o estimare suficient de detaliată a costurilor de implementare. Potrivit prevederilor proiectului, autoritățile administrației publice locale urmează să fie implicate în identificarea, ridicarea, transportarea, depozitarea, evaluarea, valorificarea sau casarea vehiculelor. Aceste activități implică cheltuieli pentru amenajarea parcărilor

speciale, contractarea serviciilor de evacuare, asigurarea pazei, efectuarea expertizelor tehnice, gestionarea bunurilor aflate în interiorul vehiculelor, precum și pentru acoperirea eventualelor cheltuieli de judecată.

Nota de fundamentare menționează că aceste cheltuieli urmează să fie recuperate de la proprietarul sau posesorul legal al vehiculului ori, în lipsa acestuia, din sumele obținute în urma valorificării vehiculului. Totuși, această soluție nu acoperă situațiile în care proprietarul nu poate fi identificat, refuză să achite cheltuielile, vehiculul nu are valoare economică, valoarea acestuia nu acoperă cheltuielile suportate sau procedura este contestată. În asemenea cazuri, sarcina financiară poate fi transferată, în fapt, asupra bugetelor locale.

Potrivit art. 131 alin. (4) din Constituție, orice propunere legislativă care implică majorarea sau reducerea veniturilor bugetare ori a împrumuturilor, precum și majorarea sau reducerea cheltuielilor bugetare, poate fi adoptată numai după ce este acceptată de Guvern. De asemenea, potrivit art. 131 alin. (6) din Constituție, nicio cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare. În aceste condiții, lipsa unei estimări detaliate a impactului financiar și a identificării surselor de finanțare constituie un impediment pentru susținerea proiectului de lege în forma propusă.

În același context, nota de fundamentare nu conține o evaluare suficient de detaliată a impactului financiar și nu indică sursele de finanțare necesare pentru exercitarea noilor atribuții de către autoritățile administrației publice locale. Or, atribuirea unor competențe suplimentare autorităților administrației publice locale trebuie să fie însoțită de asigurarea resurselor financiare corespunzătoare, în conformitate cu principiile autonomiei locale și cu prevederile legislației privind finanțele publice locale.

În ceea ce privește compatibilitatea cu legislația Uniunii Europene, se reține că gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv valorificarea, tratarea și reciclarea acestora, este reglementată la nivelul Uniunii Europene prin Directiva 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz. La nivel național, prevederile acestei directive au fost transpuse prin Regulamentul privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 93/2023. În aceste condiții, proiectul de lege urmează să fie corelat cu cadrul normativ național privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, pentru a evita suprapunerile și neconcordanțele dintre regimul juridic al vehiculelor abandonate, cel al bunurilor fără stăpân și cel al vehiculelor scoase din uz.

În concluzie, proiectul de lege urmărește un scop legitim și necesar, însă mecanismul normativ propus necesită o revizuire substanțială din punct de vedere conceptual și tehnico-legislativ, în vederea asigurării unei reglementări coerente, previzibile și conforme cu garanțiile dreptului de proprietate, cu legislația civilă, contravențională, administrativă, în domeniul siguranței traficului rutier, vamală și privind finanțele publice locale, precum și cu cadrul normativ privind evidența, înmatricularea și gestionarea vehiculelor scoase din uz.

Având în vedere cele expuse mai sus, Guvernul nu susține, în forma propusă, proiectul de lege cu privire la regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate, înaintat cu titlu de inițiativă legislativă nr. 194 din 12 iunie 2026.