



07 aprilie 2015

Dj 8 nr. 119

AVIZ

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative

(nr.57 din 06.03.2015)

Direcția generală juridică a examinat proiectul de lege sus-menționat în conformitate cu art.54 din Regulamentul Parlamentului și Legea privind actele legislative nr.780/2001 și expune următoarele considerente.

I. Observații de ordin general

1. Proiectul de lege este înaintat cu titlu de inițiativă legislativă de către deputatul în Parlament Serghei Sîrbu, fapt ce corespunde prevederilor art.73 din Constituție și art.47 din Regulamentul Parlamentului

2. Scopul proiectului de lege, potrivit Notei informative, constă în perfecționarea cadrului legal de reglementare a activității în domeniul transporturilor rutiere de persoane și de mărfuri precum și a activităților conexe transportului rutier.

3. Considerăm că, argumentarea proiectului în contextul Notei informative, nu corespunde exigențelor din art.20 din Legea privind actele legislative, întrucât conținutul acesteia nu motivează și nu justifică pe deplin conținutul proiectului de lege. În special necesită o argumentare mai amplă prevederile referitoare la mărirea numărului de directori adjuncți ai Agenției Naționale de Transport Auto, prelungirea termenului licenței de la 5 la 8 ani pentru transportul rutier contra cost, impunerea încheierii contractelor în localitățile unde există mai multe autogări cu una dintre acestea, potrivit graficelor de circulație dar nu la libera alegere în vederea prestării serviciilor de transport rutier prin servicii regulate pe rutele atribuite spre deservire, includerea condiției capacității financiare pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport atât în trafic internațional cât și în trafic național.

4. În vederea respectării prevederilor alin.(6) al art.47 din Regulamentul Parlamentului, art.20 și art.22 din Legea nr.780/2001, care stabilesc expres că proiectul de act legislativ se depune spre dezbatere împreună cu expertizele juridică, anticorupție, economică, financiară, științifică, ecologică și de alt gen întru asigurarea concordanței proiectului cu legislația în vigoare și compatibilitatea cu legislația comunitară. Atenționăm că, acestea lipsesc. Totodată, aceste expertize pot determina necesitatea adoptării proiectului de lege, evidențiind aspectele pozitive și negative ale acestuia privind asigurarea reformelor, relevanța avantajelor economice și de altă natură, semnalarea deficiențelor economico-financiare și prognozarea consecințelor economico-financiare negative ale

proiectului, nepermițând apariția unor reglementări confuze și tălmăciri diferite în implementarea lor.

Totodată, considerăm necesar a fi prezentat avizul Agenției Naționale Transport Auto, fiind autoritatea care controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier. De asemenea este necesar și avizul Camerei de Licențiere în special ceea ce privește eliberarea licenței în termen de o zi, or art.14 alin.(1) din Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001 prevede termenul de 3 zile pentru perfectarea licenței.

II. Observații de conținut și tehnico-legislative

1. Întru respectarea regulilor tehnicii legislative, actele legislative supuse modificării/completării urmează a fi indicate în ordinea anilor de adoptare.

2. La toate legile supuse modificării prin proiectul de lege este necesar a fi indicată corect sursa publicării.

3. La art.I:

- la pct.1 din proiect, se propune modificarea litera b) a art. 2, astfel încât prevederile codului să nu se mai răsfrîngă asupra transportului de marfă cu unități de transport cu masa maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone. Considerăm că, modificarea dată necesită o argumentare mai detaliată, întrucât la moment sunt exceptate de la prevederile Codului transporturilor rutiere doar transportul de marfă cu masa maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone în interes personal. În acest context, menționăm și prevederile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere stipulează că regulamentul menționat nu se aplică vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;

- la pct.3 este utilizată noțiunea „audit de siguranță rutieră”. Propunem definirea acesteia în art.5. Totodată nu este precizat metoda de efectuare a auditului de siguranță internă de către Agenția Națională de Transport Auto, nu este specificat dacă pentru noua funcție va fi necesar de noi angajați specializați în domeniu auditului.

Această obiecție este valabilă și pentru lit.i);

- la pct.5 este propusă substituirea sintagmei „atelier autorizat și certificat” cu noțiunea „autoservice”. Menționăm că, Codul transporturilor rutiere nu utilizează această noțiune. De aceea propunem revizuirea pct.5 din proiectul de lege în coroborare cu art.97 din Codul transporturilor rutiere unde este folosită noțiunea de ”atelier de autoservice”;

- la pct.6 cu privire la răsfrîngerea cerințelor referitoare la capacitatea financiară atât pentru transportul internațional cât și pentru transportul național, considerăm oportun a se efectua analiza impactului de reglementare, pentru a stabili dacă această prevedere să intre în vigoare la data publicării legii sau este

necesar de un termen special de intrare în vigoare pentru aceste cerințe pentru ca operatorii de transport să se conformeze noilor prevederi;

- la pct.7, nu este clară excluderea din setul de documente necesar pentru eliberarea/prelungirea licenței a cerinței referitoare la managerul de transport, în schimb păstrarea acestei cerințe pentru transport în cont propriu care este o activitate secundară sau suplimentară activității principale a întreprinderii, pentru care potrivit art.42 din Codul transporturilor rutiere este necesar să depună la Agenția Națională de Transport Auto o notificare de efectuare a transportului rutier în cont propriu;

- la pct.9, referitor la termenul de o zi pentru eliberarea, prelungirea și reperfectarea licenței de transport rutier, menționăm că potrivit art.14 alin.(1) din Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, licența se perfectează în termen de 3 zile lucrătoare, începând cu ziua primirii documentului care confirmă achitarea taxei pentru eliberarea licenței. De aceea este necesar revizuirea prevederilor proiectului de lege în coroborare cu prevederile Legii nr.451/2001;

- la pct.17 sintagma „transporturilor de marfă internaționale” se va substitui cu sintagma „transport rutier în trafic internațional”, fiind astfel în corespundere cu noțiunile utilizate;

- la pct.18 și 19 este necesară respectarea consecutivității articolelor din Codul Transporturilor rutiere supuse modificărilor;

- la pct.19:

- la art.62¹ propunem definirea noțiunii „autorizație specială de transport”, în art.5 a Codului transporturilor rutiere;

- art.62² este utilizată noțiunea „mărfuri divizibile”, iar la pct.2 din proiectul de lege se propune introducerea în cuprinsul art.5 alin.(1) noțiunii „bunuri divizibile”. Prin urmare propunem revizuirea noțiunii utilizate întru respectarea unei terminologii constante, în întreg proiectul de lege, deoarece și la Codul Contravențional este utilizată noțiunea „mărfuri divizibile”;

- la pct.21 prevederile propuse spre completare nu fac obiectul reglementat în acest articol;

- la pct.23, completarea art.84 contravine alin.(2) lit.b) și c) din același articol. Or, alin.(2) oferă dreptul operatorului de transport rutier autorizat să presteze servicii în regim de taxi, ocazional între localitatea unde este înregistrată întreprinderea și alte localități la cererea persoanei transportate, însă completările art.84 propuse prin proiectul de lege prevăd sancționarea operatorilor pentru acest tip de transport în cazul în care de mai mult de 2 ori pe săptămână efectuează transport în regim de taxi înafara localității unde este înregistrată întreprinderea;

- la pct.24, se propune modificarea art.86, care oferă Agenției de Transport Auto atribuția de eliberare a autorizației pentru activitatea de autogară. În cazul adoptării modificării propuse prin proiectul de lege, considerăm oportun completarea Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011, prin introducerea în anexă a autorizației respective. Totodată considerăm necesar completarea și a Codului transporturilor rutiere cu

prevederi referitoare la autorizarea activității de autogară similar prevederilor specificate activității de autoservice.

Această obiecție este valabilă și pentru pct.31 referitor la activitățile specificate la alin.(1) lit.e) și f);

- la pct.25 este utilizată noțiunea „agent economic”. Menționăm că, în art.86 alin.(1) și art.88 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere se utilizează noțiunea „întreprindere”. Astfel, pentru a fi în conformitate cu prevederile art.19 lit.e) din Legea nr.780/2001 propunem revizuirea noțiunii „agent economic”;

De asemenea la pct.25, remarcăm că prin modificările propuse se prevede ca activitatea de autogară să se efectueze în baza autorizației. De aceea considerăm oportun ca eliberarea acestei autorizații să se efectueze atît în baza Regulamentului cu privire la autogară cît și a Legii nr.160/2011;

- la pct.26, este necesar revizuirea noului cuprins al art.89 în scopul substituirii termenul „licență” cu „autorizație”, ținînd cont de modificările propuse prin proiect;

De asemenea, este necesar a fi modificat și art.153 alin.(1) lit.f) pentru a substitui noțiunea de „licență”;

- la pct.31:

• întrucît art.94 se completează cu noi alineate, este necesar de prevăzut că dispoziția articolului devine alineatul (1);

• la alin.(4), ținem să menționăm că, reieșind din principiul legalității statuat la art.5 din Codul Contravențional al Republicii Moldova, nimeni nu poate fi declarat vinovat de săvîrșirea unei contravenții nici supus sancțiunii contravenționale decît în conformitate cu legea contravențională. Respectiv, este supusă răspunderii contravenționale numai persoana care a săvîrșit o faptă prevăzută de legea contravențională. Din acest motiv, considerăm necesar ca aceste sancțiuni să fie cuprinse în Codul Contravențional;

• referitor la completarea art.94 cu noul alineat (4), care stabilește că organul fiscal va avea dreptul să sancționeze contravențional de dreptul de a desfășura o activitate în domeniul respectiv. Menționăm că art.402 din Codul contravențional prevede contravențiile care sunt examinate de organele de control financiar și fiscal, unde nu se regăsesc și contravențiile din domeniul transportului. Astfel, propunem revizuirea prevederilor pct.31.

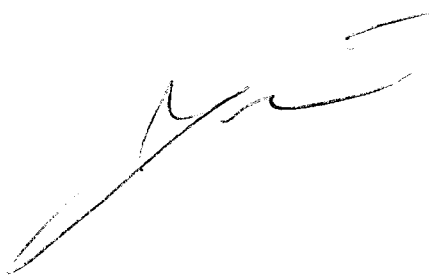
4. La art.II:

- Cu referire la modificarea Codului Contravențional și introducerea „suspendării dreptului de a utiliza unitatea de transport” ca sancțiune contravențională. Menționăm că, Codul transporturilor rutiere la art.149 prevede această suspendare ca măsură aplicată pe lîngă amendă. În opinia noastră, măsura suspendării dreptului de a utiliza mijlocul de transport poate fi indicată ca măsură procesuală de constrîngere.

Totodată considerăm că, termenul de 6 luni stabilit pentru suspendarea este exagerat. Or, în acest sens și art.149 alin (5) din Codul transporturilor rutiere, cît și art.36¹ alin.(1) din Codul Contravențional propus prin proiectul de lege prevede încetarea măsurii de suspendare după 30 de zile de la data înmînării sau a comunicării procesului-verbal de reținere și dovada achitării amenzii;

- la pct.3:
 - art.197 considerăm că sintagma „sau în interes personal” din dispoziția alin.(1), necesită a fi exclusă. Or, în varianta expusă, reiese că persoana fizică care își transportă membrii familiei sale cu un vehicul rutier care este echipat pentru transportul de persoane care are mai mult de 9 locuri pe scaune va fi sancționat;
 - la alin.(11) sancțiunea este expusă într-o formă neclară și urmează a fi revizuită;
 - la alin.(15) „nerespectarea în cadrul desfășurării activității de transport rutier sau activității conexe transportului rutier, a obligațiilor prevăzute de actele normative în vigoare” este expus ambiguu și va crea probleme în aplicare, deoarece nu sunt indicate expres actele normative. Propunem excluderea acestui alineat sau specificarea acțiunilor concrete care atrag răspunderea contravențională;
 - la alin.(28) dispoziția acestuia este ambiguă. În redacția expusă este prevăzută sancțiune pentru necorespunderea datelor privind numărul de persoane transportate cu datele transmise organelor competente. Considerăm că, dispoziția acestui alineat urmează a fi revizuită, deoarece pot exista situații de necorespundere a datelor din motive obiective (neprezentarea persoanelor din grupele constituite anterior);
 - la pct.4, art.224 alin.(5) este necesar a fi revizuită noțiune „mărfuri ce nu sunt indivizibile” în coroborare cu pct.2 din Art.I din proiectul care propune introducerea noțiunii „bunuri indivizibile”;
 - pct.8 și pct.9 prevăd competența de constatare a contravențiilor similare atât de organele afacerilor interne cât și de organele de specialitate în domeniul transportului. În acest caz, este un conflict de norme care poate duce la conflict de competență între autorități.
- 5. La art.III nu este corect indicat numărul legii, este necesar a fi completat cu numărul legislaturii adoptării legii.

Concluzionînd cele expuse, considerăm că proiectul de lege necesită a fi revizuit prin prisma obiecțiilor invocate, iar oportunitatea adoptării ține de prerogativa Parlamentului.



**Șef direcție generală
Ion Creangă**