



Parlamentul  
Republicii Moldova

*SGJ - nr. 340*  
*16 septembrie 2021*

## Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova

### Direcția generală juridică

#### AVIZ

la proiectul Codului transportului feroviar

(nr.207 din 26.08.2021)

Direcția generală juridică a examinat proiectul de lege sus-menționat în conformitate cu art.54 din Regulamentul Parlamentului și Legea cu privire la actele normative nr.100/2017 și expune următoarele considerente.

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

2. Domeniul dat ține de competența Parlamentului și este în concordanță cu art.66 din Constituție.

3. Prin natura relațiilor sociale reglementate, inițiativa legislativă face parte din categoria legilor organice.

4. Potrivit Notei informative proiectul de lege a fost elaborat întru implementarea *Acordului de Asociere între Republica Moldova pe de o parte și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora pe de altă parte*, precum și în scopul implementării *Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021*, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1042/2017.

Totodată, prin prezentul proiect de Cod se propune transpunerea parțială a următoarelor acte comunitare:

- Directivei 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare),

- Directivei 2016/798/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare),

- Directivei 2007/59/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar.

## **Observații de ordin procedural**

1. Sub aspect procedural ținem să menționăm că, proiectul de lege supus examinării este înaintat ca inițiativă legislativă de către Guvern a treia oară. Astfel, obiectul de reglementare al proiectului de lege a fost expus în proiectul Codului transportului feroviar nr.434 din 28.11.2018 și proiectul nr.240 din 11.06.2020. Proiectele nominalizate au fost excluse din procedură legislativă în conformitate cu prevederile art.47 alin.(12) din Regulamentul Parlamentului, devenind nule.

2. Remarcăm că, Nota informativă la proiectul Codului transportului feroviar nr.207 din 26.08.2021 la pct.7 „Avizarea și consultarea publică a proiectului”, menționează că proiectul anterior a fost publicat pe pagina web a Guvernului pentru consultări publice și conține lista autorităților care au avizat proiectul în cauză. Este de observat că avizele prezentate asupra actualului proiect sunt cele expuse pe marginea proiectului nr.240 din 11.06.2020, adică având un termen deja de aproximativ de 2 ani. Luând în considerare că proiectul Codului, prevede transpunerea unor acte comunitare, iar Declarația de compatibilitate a fost întocmită la 17 decembrie 2019, considerăm oportun ca Centrul de armonizare a legislației să reconfirme declarația de compatibilitate.

## **Observații de ordin juridic și tehnico-legislativ**

1. În clauza de armonizare denumirea Directivei 2016/798/UE, pentru a corespunde cu denumirea oficială a acesteia necesită a fi completă. Astfel, după sintagma „(reformare)” se va completa cu textul „ (Text cu relevanță pentru SEE)”;

2. La art.1 alin.(1) lit.b) textul „în Republica Moldova” propunem a fi exclus deoarece este inutil, în virtutea faptului că este de la sine clar că prevederile prezentului Cod se referă doar asupra condițiilor de înregistrare și certificare a întreprinderilor din Republica Moldova;

3. La art.2:

- la noțiunea „*întreprindere feroviară*”, în partea ce reglementează înregistrarea întreprinderii și anume textul „înregistrată în conformitate cu prezentul Cod”, menționăm că art.18 alin.(2) lit.a) din proiect prevede expres că „întreprinderea feroviară este înregistrată conform Legii nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali”. Astfel, noțiunea „întreprindere feroviară” urmează a fi revizuită din considerentele expuse;

- noțiunile „*organism de evaluare a conformității*”, „*organism de evaluare a conformității notificat*” și „*organism de evaluare a conformității recunoscut*” corespund definițiilor acestora din Legea nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității. Iar, potrivit art.55 alin.(1) din Legea nr.100/2017, în cazul în care proiectul actului normativ cuprinde prevederi ce se regăsesc în alte acte normative în vigoare, se face trimitere expresă la actul normativ care le conține;

- la noțiunea „*sistem feroviar*” a se revede termenul „*telecomunicații*” în coroborare cu prevederile Legii comunicațiilor electronice nr.241/2007 care utilizează termenul „*comunicații electronice*”;

- la noțiunea „*solicitant*” propunem revizuirea acesteia prin prisma noțiunii „*întreprindere feroviară*” care stabilește că întreprinderea feroviară este întreprinderea a cărei activitate de bază constă în furnizarea serviciilor de transport feroviar *de mărfuri și/sau pasageri*. Iar noțiunea „*solicitant*” face referire doar la întreprinderile feroviare implicate în realizarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de pasageri și întreprinderile care realizează servicii de transport combinat. În ceea ce privește transportul combinat menționăm că, potrivit art.84 din prezentul proiect acesta este definit ca „*transport combinat de mărfuri*”. Deci, din noțiunea de „*solicitant*” nu este clar care sunt întreprinderile ce pot obține capacități de infrastructură;

- noțiunea „*trafic internațional*” este expusă într-o formă ambiguă și urmează a fi revizuită din punct de vedere redacțional.

4. Referitor la organizarea transportului feroviar, semnalăm că se atestă lipsa de transparență în ceea ce privește organizarea, activitatea și funcționalitatea Autorității Feroviare, a Administratorului Infrastructurii și a Organului de reglementare a Pieței. Care este necesitatea și raționamentul a 2 organe de implementare a politicilor în domeniul transportului feroviar și gestionarea infrastructurii feroviare și care va efectua monitorizarea pieței transportului feroviar?

Conform notei informative la proiect necesitatea anuală pentru întreținerea infrastructurii feroviare constituie aproximativ 300 milioane lei, dintre care statul urmează să acopere aproximativ 40-60% din resursele necesare pentru întreținere. În acest context apare întrebarea dacă au fost estimate costurile reale ale activității serviciului de transport feroviar când reiterează că „o analiză concretă va fi realizată la elaborarea deciziei pentru aprobarea contractelor de servicii publice și finanțarea acestor servicii”, iar „odată cu intrarea în vigoarea a noului Cod al transportului feroviar, Guvernul va fi obligat să finanțeze parțial menținerea și reconstrucția infrastructurii feroviare precum și să acorde subsidii pentru operatorii de transport feroviar de pasageri”.

Concomitent în privința capitolul III, Secțiunea 1 și 2 menționăm că, prevederile acestei secțiuni nu reglementează clar și exact mecanismul de funcționare a Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare. Pe de o parte art.13 alin.(3) statuează că administratorul Infrastructurii trebuie să fie organizat ca o *entitate distinctă* în mod legal de orice întreprindere feroviară, pe de altă parte art.9 alin.(1) și (2) prevăd că administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare *sunt independente* între ele în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al activităților sale administrative, economice și contabile, au autonomie financiară și dețin conturi bancare în instituțiile financiare și după caz, conturi bancare în Contul Unic Trezorerial al Ministerului Finanțelor. Iar art.12 alin.(1) statuează că bilanțurile, situațiile de profit și pierderi pentru activitățile legate de prestarea serviciilor de transport, se gestionează și *se publică separat* de cele pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Analizând prevederile citate din proiect nu este totuși clar cum Administratorul Infrastructurii va fi responsabil de gestionarea (conducerea, administrarea și controlul intern) a infrastructurii feroviare (potrivit art.8 lit.a) din proiect). La fel nu este clar dacă Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare vor avea un singur

fondator fiind entități ale unei singure societăți comerciale sau va fi necesar ca acestea să fie înregistrate și autorizate ca societăți comerciale separate/distincte. Menționăm că, prevederile proiectului în redacția expusă pot fi interpretate eronat, ceea ce poate duce la o aplicare incorectă a normelor legale.

În urma celor relatate mai sus observăm că, proiectul de lege supus examinării nu corespunde criteriului de claritate având un caracter confuz. În acest sens, semnalăm că în Hotărârea nr.26 din 23 noiembrie 2010, Curtea Constituțională a reținut că „pentru a corespunde celor trei criterii de calitate – accesibilitate, previzibilitate și claritate – norma de drept trebuie să fie formulată cu suficientă precizie, astfel încât să permită persoanei să decidă asupra conduitei sale și să prevadă, în mod rezonabil, în funcție de circumstanțele cauzei, consecințele acestei conduite. În caz contrar, cu toate că legea conține o normă de drept care aparent descrie conduita persoanei în situația dată, persoana poate pretinde că nu-și cunoaște drepturile și obligațiile. Într-o astfel de interpretare, norma ce nu corespunde criteriilor clarității este contrară art.23 din Constituție”.

5. Capitolul II, considerăm oportun completarea acestuia cu prevederi care să reglementeze atribuțiile și competențele Guvernului în domeniul transportului feroviar, îndeosebi luând în considerare prevederile art.17 alin.(1) din prezentul proiect care stabilește că, Guvernul asigură dezvoltarea infrastructurii feroviare, art.30 alin.(2) în baza căruia, Guvernul asigură încheierea unui contract multianual pentru administrarea infrastructurii cu Administratorul Infrastructurii, prin care în conformitate cu alin.(3) din același articol, Guvernul poate pune în aplicare stimulente (subsidii) în baza contractului multianual.

6. La art.3:

- alin.(3), propunem ca lit.f) să fie comasată cu lit.b), deoarece prevede același obiect de reglementare;

- articolul 3 urmează a fi completat cu prevederi referitoare la sarcina Ministerului de a încheia contracte de servicii publice în conformitate cu art.11 alin.(2) din proiectul de Cod.

7. La art.4 alin.(5):

- lit.a) atragem atenția asupra utilizării noțiunii „*cerințe esențiale relevante*”. Menționăm că, art.2 din prezentul proiect definește noțiunea „*cerințe esențiale*”, de asemenea, această noțiune este utilizată la lit.d) din acest alineat. În sensul unificării noțiunilor utilizate este necesar revizuirea acestora;

- la lit.b) cu referire la procedura de modificare a certificatelor de siguranță, care potrivit art.96 alin.(9), se emit conform prevederilor Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, atenționăm că Legea nr.160/2011 nu prevede procedura de modificare a unui act permisiv, dar utilizează noțiunea „*reperfectarea actului permisiv*”. Din aceste considerente, este necesar revizuirea lit.b) în coroborare cu prevederile Legii nr.160/2011.

Această obiecție este valabilă și pentru art.125 alin.(1) și (2) lit.a).

8. La art.7:

-la alin.(1), pentru a corespunde limbajului juridic, sintagma „*forma de organizare juridică*” se va substitui cu sintagma „*forma juridică de organizare*”;

Obiecție valabilă și pentru articolul 9 alin.(3).

- la alin.(5), în sensul excluderii unei tălmăciri eronate, considerăm oportun concretizarea sintagmei „*veniturile colectate*”.

9. La art.8, propunem comasarea literelor b) și c), luându-se în considerare noțiunea „*întreprindere feroviară*” care face referire la activitatea de furnizare a serviciilor de transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, astfel întreprinderile feroviare pot efectua activități de transport feroviar de marfă, de pasageri și de marfă și/sau pasageri.

10. La articolul 9:

- alin.(3) statuează că întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii pot avea forma organizatorico-juridică de societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată sau *întreprindere de stat*. Este de observat că, potrivit art.19 alin.(3) lit.b) din Legea nr.246/2017 cu privire la întreprinderea de stat întreprinderea municipală, „Guvernul în termen de pînă la 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, va iniția reorganizarea întreprinderilor de stat în alte forme juridice de organizare prevăzute de legislație”. În temeiul celor enunțate, întreprinderile de stat existente urmează a fi reorganizate, iar Codul civil la art.245 stabilește că, societățile comerciale pot fi constituite **doar** sub formă de societate în nume colectiv, de societate în comandită, de societate cu răspundere limitată și de societate pe acțiuni, deci Codul civil nu atribuie întreprinderea de stat ca formă a societății comerciale.

- alin.(4) urmează a fi redactat în coroborare cu noțiunea „*întreprindere feroviară*”. A se vedea obiecția pentru art.8.

11. La art.18:

- alin.(2) lit.a) statuează că „întreprinderea feroviară este *autorizată conform prevederilor Codului și înregistrată conform Legii nr. 220/2007 privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali*”, în acest sens atragem atenția că art.22 alin.(3) din proiect prevede că „autorizațiile de transport feroviar se eliberează în mod gratuit conform prevederilor anexei nr. 1 la Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător”. În contextul celor expuse, considerăm oportun revizuirea art.18 alin.(2) lit.a) în coroborare cu art.22 alin.(3) în sensul precizării actului normativ conform căruia sunt autorizate întreprinderile feroviare acesta fiind Legea nr.160/2011 (totodată a se vedea obiecția pentru art.22 alin.(3) și (4));

- alin.(2) este necesar a fi concretizată noțiunea „*infrastructură feroviară publică*”. În acest sens, este de menționat că art.53 din prezentul proiect face referire la infrastructura feroviară națională, iar art.2 definește noțiunea „*infrastructură feroviară*”.

12. La art.20, alin.(7) poartă un caracter general. Pentru a corespunde prevederilor art.54 din Legea nr.100/2017, potrivit căroră norma juridică se va expune într-un limbaj clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, iar textul articolelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații, justificări sau condiționări, cu toate că se face referire că darea în locațiune se va efectua în modul stabilit de Guvern, considerăm imperios completarea acestei norme cu prevederi care să stabilească care sunt subiecții cu dreptul de a da în locațiune, termenul pentru care poate fi dată în locațiune infrastructura de servicii.

13. La art.21 alin.(1) pct. 5) în sensul excluderii unor tălmăciri diferite, urmează a se concretiza noțiunea „*control operațional*”. La pct.6) din alineatul vizat după cuvântul „*capacitatea*” se va introduce cuvântul „*financiară*”.

14. La art.22:

- alin.(3) trimiterea la anexa nr.1 din Legea nr.160/2011 este eronată, dat fiind faptul că aceasta nu prevede modul de eliberare a autorizațiilor, ci stabilește Nomenclatorul actelor permissive eliberate de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător;

- alin.(4) stabilește că „regulile privind modul de examinare și soluționare a cererilor, modelul tipizat și conținutul autorizațiilor de transport feroviar se aprobă de către Autoritatea Feroviară și se publică pe pagina web oficială”. Sub acest aspect, sunt relevante prevederile art.4<sup>1</sup> alin.(3) din Legea nr.160/2011 care expres statuează că „Condițiile primare, drepturile și obligațiile materiale și procedurale cu caracter primar cu privire la solicitarea, eliberarea, deținerea și retragerea autorizațiilor se stabilesc prin lege. Pentru eliberarea unei autorizații, legea prevede expres lista exhaustivă a documentelor care se anexează la cerere, taxa, precum și lista exhaustivă a condițiilor a căror neîndeplinire poate conduce la retragerea autorizației. Guvernul aprobă, în limitele legii, procedura amănunțită și cerințele specifice în cazul în care autorizarea poate fi acordată parțial sau aceeași autorizație se acordă în mod diferit în funcție de particularitățile activității, obiectului și/sau subiectului”. În ansamblul celor enunțate, observăm neconcordanță între prevederile proiectului de Cod și prevederile Legii nr.160/2011, motiv pentru care se impune necesitatea revizuirii art.22 alin.(4) din proiect.

15. La art.23 alin.(5) este stabilit că, autorizația de transport feroviar se suspendă sau retrage prin *decizia oficială* a Autorității Feroviare. Referitor la suspendarea unui act permisiv, remarcăm că în conformitate cu art.17 din Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, suspendarea (limitarea) activității de întreprinzător semnifică sistarea temporară a valabilității și/sau retragerea licenței/autorizației pentru activitatea de întreprinzător, iar alin.(2) prevede că, activitatea de întreprinzător poate fi suspendată prin *hotărâre judecătorească*, adoptată în temeiul legii. Hotărârea instanței de judecată privind suspendarea activității întreprinzătorului se adoptă la cererea autorităților administrației publice și/sau altor *instituții abilitate prin lege cu funcții de reglementare și de control*. În cazurile prevăzute expres de lege, activitatea de întreprinzător poate fi suspendată, cu adresarea ulterioară în instanța de judecată a autorității care a dispus suspendarea. Totodată, atragem atenția că, potrivit art.29<sup>1</sup> alin.(3) din Legea nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, în cazul în care prin măsură restrictivă se prescrie suspendarea sau retragerea unui act permisiv și/sau licenței, organul de control care prescrie măsura restrictivă în cauză este obligat să se adreseze în decurs de 3 zile lucrătoare în instanța de judecată competentă pentru a valida prescrierea suspendării sau retragerii actului permisiv și/sau licenței. Pentru motivele expuse și întru corespunderea cu normele legale citate, se impune necesitatea revizuirii sau completării prevederilor proiectului de Cod.

Obiecție valabilă și pentru art.24 alin.(3).

16. Articolul 26 nu se încadrează în obiectul de reglementare a Capitolului IV, astfel se va revedea necesitatea păstrării acestuia în cuprinsul acestui capitol.

17. În denumirea secțiunea a 2-a din Capitolul V după cuvântul „infrastructurii” se va completa cu cuvântul „feroviare”.

18. La art.29 în privința „*unei metodologii aprobate de Guvern*”, menționăm că, art.3 alin.(3) lit.d) din prezentul proiect se reglementează Metodologia de formare a tarifelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare. În această ordine de idei, pentru claritatea stilului normativ, sugerăm a se concretiza denumirea Metodologiei la care se face referire în art.29.

Obiecție valabilă și pentru art.31 alin.(1), art.32 alin.(1) și art.35 alin.(3).

19. La art.31 alin.(5) nu este clar sensul sintagmei „*serviciile ca prestații suplimentare și auxiliare*”, mai mult ca atât art.20 alin.(1) stabilește doar „*serviciile suplimentare și auxiliare*”.

20. La art.33:

- alin.(1) poartă un caracter incert prin faptul că nu sunt prevăzute cazurile când sunt posibile a fi aplicate reduceri la utilizarea infrastructurii. Astfel pentru claritatea stilului normativ, sugerăm concretizarea în textul proiectului a cazurilor când pot fi aplicate reduceri;

- în alin.(2) se va indica din care articol face parte alineatul la care se face trimitere;

- alin.(5) este declarativ și necesită a fi completat cu mecanismul de asigurare a executării și anume, se va concretiza în ce constă consultarea cu Organul de reglementare a pieței.

21. La art.35 dispoziția alin.(2) se va revedea sintagma „*poate conține*” în sensul substituirii acesteia cu sintagma „*va conține*”.

22. În secțiunea a 3-a din Capitolul V pe tot cuprinsul ei se va utiliza sintagma „*capacități de infrastructură*” la cazul gramatical corespunzător.

23. La art.41 alin.(2) unde se prevede că Administratorul Infrastructurii poate impune anumite cerințe solicitanților, vine în contradicție cu art.39 alin.(1) care stabilește că Regulile de alocare a capacității de infrastructură și Contractul-tip de alocare a capacității sunt aprobate de Guvern. De asemenea, norma prevăzută la alin.(2) este generală și nu specifică cazurile și modalitatea de impunere a anumitor cerințe, aceasta doar atribuie Administratorului Infrastructurii un drept suplimentar. Din aceste considerente, sugerăm revizuirea prevederilor art.41 alin.(2).

24. Art.43 urmează a fi adusă în concordanță cu alin.(3) din art.43 în sensul definirii corecte a Regulilor de alocare a capacităților de infrastructură

25. La art.44:

- la alin.(2) după cuvântul „*capacităților*” se va introduce cuvintele „*de infrastructură*” fiind astfel în corespundere cu terminologia utilizată în proiect;

- la alin.(4) se face referire la „*costul procedurii de examinare pentru alocarea trasei solicitate*”, iar la alin.(5) se face referire la „*costurile pentru examinare*”, astfel nu este clar dacă acestea reprezintă aceleași costuri sau sunt costuri diferite. În cazul în care este un singur cost se va indica o denumire unică. Suplimentar remarcăm că, potrivit alin.(5) din art.44, plata pentru examinarea cererii se stabilește de Administratorul Infrastructurii în baza costurilor pentru examinare, însă proiectul de Cod nu conține prevederi care să

reglementeze cine și în ce condiții aprobă aceste costuri.

26. La art.45 alin.(3) se va indica unde va fi publicat proiectul graficului de circulație.

27. La art.46 alin.(4) sintagma „*limite de timp rezonabile*” poartă un caracter incert, de aceea pentru a corespunde regulilor legiferării, sugerăm concretizarea limitelor de timp la care se face referire.

Obiecție valabilă și pentru sintagma „*declară imediat*”, din art.47 alin.(1).

28. Referitor la secțiunea a 4-a din Capitolul V „Organul de reglementare a pieței transportului feroviar” considerăm că, nu se încadrează în obiectul reglementat de acest capitol, din care motiv recomandăm înserarea acesteia în Capitolul II. Concomitent, menționăm că, nu este argumentată necesitatea creării unei noi entități în domeniul concurenței. Iar, Nota informativă la proiectul de cod nu conține justificări în acest sens, și nici fundamentarea economico-financiară nu face referire la Organul de reglementare a pieței transportului feroviar - ca autoritate publică autonomă în domeniul concurenței. Totodată, este de observat că, nici Consiliul Concurenței în avizul său asupra proiectului de cod nu s-a expus pe marginea creării unei structuri în domeniul concurenței.

Totodată, atenționăm că este necesar a se concretiza:

- actul normativ în baza căruia va activa Organul de reglementare a pieței transportului feroviar;

- sursele de finanțare a Organului de reglementare a pieței transportului feroviar și respectiv;

- remunerarea personalului și dacă vor avea statut de funcționar public;

- modul de numire a conducerii.

29. La art.51:

- alin.(3) lit.a) se va indica capitolul din care face parte secțiunea a 2-a la care se face trimitere;

- la lit.f) din alin.(3) se va concretiza în ce constă *controlul consultativ al Administratorului Infrastructurii*, de asemenea menționăm că Legea nr.131/2012 nu definește această noțiune, astfel proiectul urmează fi completat cu prevederi care să stabilească procedura controlului consultativ la care se face referire;

- alin.(8), întru asigurarea unității terminologice, sugerăm ca termenul de 2 săptămâni la care se face referire să fie exprimat în zile;

Obiecție valabilă și pentru art.108 alin.(1).

- la alin.(11), considerăm oportun a se defini noțiunea „*audit extern*”;

- la alin.(12), trimiterea la art.8 este eronată, astfel se va face trimitere la art.12 care reglementează separarea conturilor.

30. La art.54 alin.(1) în ce privește darea în folosință a terenurilor ocupate de infrastructura feroviară întreprinderilor de transport feroviar și Administratorului Infrastructurii, atenționăm că potrivit art.10 alin.(2) din prezentul proiect de Cod gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public realizată de către Administratorul Infrastructurii, iar art.2 stabilește că infrastructură feroviară este infrastructura căilor ferate și *terenurile* ocupate de aceasta. Astfel, Administratorul Infrastructurii este subiectul responsabil de gestionarea terenurilor, de aceea considerăm că terenurile ocupate de infrastructura feroviară urmează a fi date în folosință doar Administratorului. Totodată, în cazul în care

se acordă dreptul de folosință mai multor subiecți, ei vor fi în drept să folosească terenul potrivit intereselor sale economice, astfel se va diviza și responsabilitatea acestora.

31. În denumirea secțiunii a 3-a din Capitolul VI la final se va completa cu cuvântul „feroviare”.

Obiecție valabilă și pentru denumirea secțiunii a 4-a.

32. La art.61 alin.(2), a doua propoziție se va expune într-un alineat separat.

33. La art.74 alin.(2) sintagma „*subdiviziunile organelor afacerilor interne*” urmează a fi revizuită în sensul substituirii acesteia cu sintagma „*subdiviziunile Ministerului Afacerilor Interne*”. De asemenea, în scopul evitării unor interpretări eronate și pentru a determina expres organele responsabile, urmează a se concretiza sintagma „*ministerele de forță*”.

34. La art.75, la alin.(2) este necesar a se indica că în conformitate cu prevederile tratatelor internaționale se stabilesc condițiile de transport pentru transportul mărfurilor în trafic internațional, iar în trafic național condițiile se vor stabili în conformitate cu prevederile actelor normative naționale. În acest sens, se va revedea redacția alin.(1) din articolul vizat, iar norma vizată se va include în alin.(2) al acestui articol.

35. La art.76 alin.(1) lit.a), conținutul acesteia se referă la obligația pasagerului, iar alin.(1) reglementează drepturile pasagerilor.

La literele b), c) și d) nu este clar la care reguli se face referire. În cazul în care sunt Regulile privind drepturile și obligațiile pasagerilor din transportul feroviar aprobate de Guvern (art.77 alin.(1)) se va indica denumirea exactă a acestora.

36. La art.77 la alin.(3) se va completa cu prevederi referitoare la obligația întreprinderilor feroviare de a asigura măsurile de compensare în cazul pierderii bagajului (a se vedea art.76 alin.(1) lit.d)).

37. La art.78 alineatele (3), (4) și (5), pentru a exclude neclaritățile din practică, se va concretiza că autoritatea competentă este Ministerul, în conformitate cu art.3 alin.(1) din prezentul proiect de Cod.

38. La art.79, alin.(1) se prevede că tarifele pentru transportul de pasageri și bagaje se stabilesc de către întreprinderea feroviară în mod liber. Considerăm că această modalitate urmează să fie examinată mai detaliat, prin instituirea unei metodologii de calcul a acestor tarife.

39. La art.83 alin.(2), cuvântul „*expeditor*” utilizat a doua oară se va exclude, deoarece se dublează.

40. La art.86 alin.(1) pentru claritatea stilului normativ, sugerăm a se concretiza sintagma „*nivel suficient de educație*”;

41. La art.88 alin.(5) se va indica până la ce dată Administratorul Infrastructurii prezintă lista persoanelor desemnate pentru realizarea funcției de gestionare a traficului feroviar.

42. La art.89 alin.(4) după cuvintele „*responsabile de întreținere*” se vor substitui cu cuvintele „*responsabile de întreținerea infrastructurii*”, fiind astfel în corespundere cu noțiunea de „*întreținerea infrastructurii*” expusă la art.2 din proiect.

Obiecție valabilă și pentru art.91 alin.(4) lit.d) și alin.(10) lit.b) și c).

43. La art.92, pentru un spor de precizie normativă, sintagma „*se stabilesc*”

se va substitui cu sintagma „*se aprobă*”.

44. La art.93 alin.(1) pentru claritatea stilului normativ sugerăm a se concretiza sintagma „*dispozițiile relevante*”.

45. La art.95 alin.(6) se va revedea abrevierea MS, or potrivit art.54 alin.(1) lit.i) din Legea nr.100/2017, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire.

46. La art.96:

- alin.(2), referitor la *schimbarea* certificatului de siguranță, menționăm că potrivit alin.(9) din același articol, acesta se emite se schimbă sau se reperfectează în conformitate cu Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător. La fel, atenționăm că Legea nr.160/2011 nu prevede procedura de schimbare a unui act permisiv și din aceste considerente este necesară revizuirea alin.(2) în coroborare cu prevederile Legii nr.160/2011;

Această obiecție este valabilă pentru toate cazurile unde se prevede schimbarea unui act permisiv.

- la alin.(4) și alin.(8) se face referire la „*modificări semnificative*” iar alin.(2) face referire la „*modificări substanțiale*”, întru asigurarea unității terminologice se vor revizui termenii menționați.

47. La art.100 alin.(6) se va concretiza noțiunea „*entității în cauză*”. În acest sens menționăm că, art.99 alin.(1) din prezentul proiect de Cod stabilește că *Administratorul Infrastructurii* trebuie să obțină o autorizație de siguranță pentru gestionarea infrastructurii feroviare. Astfel, reiese că „*entitatea în cauză*” este Administratorul Infrastructurii.

48. La art.105 alin.(1) lit.c) se va defini noțiunea „*permis ad-hoc*”.

49. La art.116 alin.(3) cuvântul „*țări*” se va substitui cu cuvântul „*state*” fiind în corespundere cu terminologia utilizată la alin.(1) din articolul vizat.

50. La art.117 alin.(1):

- propunem comasarea literelor c) și d), deoarece exprimă aceeași idee;

-la lit.e) nu este stabilit cum trebuie demonstrată deținerea cunoștințelor teoretice, când la lit.a) este stabilită obligativitatea deținerii diplomei privind absolvirea nivelului 3 de învățământ pentru domeniul transportului feroviar. În contextul celor expuse, considerăm că norma necesită a fi reformulată.

51. La art.119 alin.(4) se prevede că frecvența examinărilor mecanicilor de locomotivă se stabilește de întreprinderile feroviare. Iar alin.(1) din același articol prevede că periodicitatea examinării sau testării mecanicilor de locomotivă privind starea fizică și psihologică se stabilește în *regulile privind certificarea mecanicilor de locomotivă aprobate de către Guvern*. Din acest motiv, considerăm oportun revizuirea normelor citate în sensul determinării organului responsabil de stabilirea frecvenței examinărilor.

52. La art.122, acesta fiind intitulat „Responsabilitățile Autorității Feroviare în procesul de eliberare a permiselor și legitimațiilor mecanicilor de locomotivă” nu sunt prezente prevederi care să reglementeze eliberarea legitimațiilor.

53. Art.123 reglementează acreditarea și recunoașterea organizațiilor pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă. Subliniem că, alin.(1) prevede că organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă sunt acreditate de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și

Cercetare, iar alin.(3) stabilește că, ”*Complementar* condiției de acreditare prevăzută la alin. (1), organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă trebuie să fie recunoscute de către Autoritatea Feroviară.”. Astfel, remarcăm că, cuvântul „*complementar*” este confuz, nefiind clar dacă este obligatoriu ca organizațiile pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă să fie acreditate și recunoscute. La fel, menționăm și faptul că nu e clar ce se va întâmpla în cazul când o organizație va fi acreditată de către Agenția Națională de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare, dar nu va fi recunoscută de către Autoritatea Feroviară.

54. La art.123 alin.(5), se va revizui textul „*lista persoanelor și organismelor recunoscute*” deoarece alin.(3) din acest articol prevede că sunt recunoscute de către Autoritatea Feroviară *organizațiile* pentru instruirea și testarea mecanicilor de locomotivă.

Obiecție valabilă și pentru art.126 alin.(4).

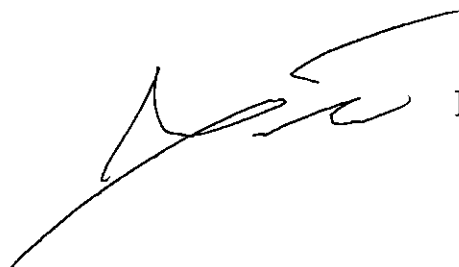
55. La art.127 a se vede termenul „*programe de formare*” în coroborare cu art.126 care prevede că *instruirea* mecanicilor de locomotivă.

56. La art.132, relevăm că Nota informativă nu argumentează necesitatea intrării în vigoare a unor prevederi din prezentul proiect de cod la expirarea a 6 luni de la data publicării. Sub alt aspect atenționăm că, art.133 prevede că Guvernul, în termen de doi ani de la data publicării Codului, va asigura instituirea Autorității Feroviare conform prevederilor Codului. Remarcăm că, unele norme care fac referire la Autoritatea Feroviară (art.132 alin.(1) punctele 2), 3), 4) și 5)) se propun să intre în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării Codului, însă acestea nu vor putea fi implementate, deoarece există probabilitatea ca în acest termen, această autoritate să nu fie instituită. Din aceleași considerente, această obiecție se referă și la pct.6) care face referire la Administratorul Infrastructurii feroviare.

57. Art.133 urmează a fi completat cu prevederi care să stabilească expres drept sarcină a Guvernului aprobarea regulilor la care se face referire în acest proiect de Cod.

58. În ceea ce privește „*regulile aprobate de Guvern*”, semnalăm că referirile la acestea sunt confuze, deoarece nu sunt indicate denumirile exacte, ceea ce poate crea dificultăți în aplicare. În aceste condiții considerăm oportun, ca fiecare referire la „*regulile aprobate de Guvern*” să indice denumirea completă a acestora.

Reieșind din cele expuse, considerăm că proiectul de lege menționat necesită a fi revăzut și adus în corespundere cu cerințele legislației în vigoare, ținându-se cont de obiecțiile expuse în aviz.



**Ion CREANGĂ**  
**Șef Direcție**