



CENTRUL NAȚIONAL
ANTICORUPȚIE AL
REPUBLICII MOLDOVA



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ
РЕСПУБЛИКИ МОЛDOVA



PR. 417 CER
08.10.20 CY

MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 198
Tel. (+373) 22-25-72-94

Nr. 062-6824 din 08.10.2020
La nr. 417 din 08.10.2020

Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative.

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 5 (cinci) file.

Director

R. Flocea

Ruslan FLOCEA

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA		
B.D.P. Nr.	<i>L. Hald</i>	
"Ad."	<i>17</i>	<i>2020</i>
Ora		



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO20/6900 din 28.10.2020

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (nr.1553/1998 - art.7, Codul contravențional nr.218/2008 - art. 32, 36/1, 197 ș.a., nr.131/2007 - art.38, nr.172/2014, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014)

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție, a Legii integrității nr.82/2017 și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin Hotărârea Colegiului Centrului nr.6 din 20 octombrie 2017.

I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului

I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului

Autor al proiectului de act normativ este Parlamentul, iar autori nemijlociți sunt Deputații în Parlament, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin.(3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este Lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art. 6-12 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional "*etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:*

- a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;*
- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;*
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;*
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;*
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate."*

Anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului de decizie nu se regăsește pe pagina web a Parlamentului Republicii Moldova, ceea ce constituie o abatere de la prevederile legale cu privire la

transparența procesului de elaborare a deciziilor, statuate la art.8 lit.a) din Legea nr.239 din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional.

Proiectul supus expertizei a fost plasat pe pagina web oficială a Parlamentului Republicii Moldova, cu anexarea notei informative, fiind asigurat accesul la proiectul prenotat al părților interesate pentru a putea prezenta sau expedia recomandări pe marginea proiectului.

Deși proiectul a fost elaborat cu abateri de la normele legale cu privire la transparența în procesul decizional, părțile interesate au avut acces la proiect și materialele aferente acestuia.

I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Potrivit notei informative, „*Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative, vine să îmbunătățească cadrul legislativ din domeniul transporturilor rutiere*”. În acest sens, în notă se menționează despre următoarele propuneri de modificări legislative:

- la Codul Contravențional, separarea componentelor de contravenție din domeniul transportului ilicit și cele comise de operatorii de transport legali în cadrul activității sale;
- reglementarea mai exactă a măsurii de interzicere a exploatării unității de transport prin ridicarea plăcuțelor de înmatriculare și certificatului de înregistrare;
- alinierea Republicii Moldova la practicile internaționale privind procesul de reutilare al autovehiculelor;
- reglementarea mai exactă a întregului proces de transportare în regim taxi, care ar permite autorităților statale să dispună de suficientă informație și suficiente pârghii pentru a reacționa în cazul unor operațiuni de transport ilegale, fraude fiscale etc.;
- se introduc pârghii noi menite să dezvolte concurența loială între companiile ce prestează servicii de autogară; etc.

Analizând normele elaborate s-a constatat că prin proiect se propune modificarea a 5 legi care au ca obiect comun de reglementare activitatea transportatorilor auto. Prin proiect se propune liberalizarea stabilirii primei de asigurare în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, urmând ca aceasta să fie stabilită prin acordul părților. Codul contravențional se completează cu o nouă sancțiune contravențională, și anume: suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Proiectul mai prevede că importul motoarelor autovehiculelor destinate în principal transportului persoanelor se va impozita cu Taxa pe valoare adăugată în mărime de 20% din valoarea acestuia, spre deosebire de impozitarea actuală care se realizează prin perceperea a 10% din suma accizului calculat pentru autovehiculele cu aceeași capacitate a motorului.

Prin proiect se mai propune revenirea la permisiunea de a efectua transportul rutier de persoane contra cost cu vehicule reutilate. Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional, interraional și la serviciile de autogară se propun a fi aprobate de către Agenția Națională Transport Auto, conform metodologiei aprobate de către organul central de specialitate.

Prin urmare, se constată că scopul declarat de către autor în nota informativă corespunde scopului real al proiectului.

I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

Prevederile proiectului vizează domeniul transportului rutier și urmărește îmbunătățirea prevederilor legale ce reglementează acest domeniu. În nota informativă se menționează că *„Mai multe lacune și incertitudini în cadrul legal actual au fost semnalate de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și de către operatorii de transport. Proiectul dat este elaborat ținând cont de compromisul atins de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și Asociațiile Patronale din domeniul transportului rutier”*.

Cu toate acestea, în proiect au fost identificați factori de risc generatori de riscuri de corupție. În acest sens, procesul contravențional, fiind vizat de proiect, riscă să fie compromis din cauza lacunelor de drept, conflictelor normative, lipsa sancțiunilor clare. Totodată, în proiect a fost identificată o normă care, modificând o prevedere existentă din Codul transporturilor rutiere, omite să prevadă entitatea responsabilă de stabilirea tarifului pentru serviciile stațiilor de inspecție. Astfel, implementarea proiectului poate determina o procedură administrativă ambiguă și abuzuri la stabilirea tarifelor în cauză.

I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.

În conformitate cu art.30 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectele de acte normative sunt însoțite de *„nota informativă care cuprinde:*

- a) denumirea sau numele autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului actului normativ;*
- b) condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite;*
- c) descrierea gradului de compatibilitate, pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene;*
- d) principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi;*
- f) modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare”*.

Nota informativă descrie condițiile care au impus elaborarea proiectului și finalitățile urmărite, redând în acest sens principalele prevederi, elementele noi, precum și modul de încorporare a proiectului în cadrul normativ în vigoare.

Cu toate acestea, însă, nota are un caracter lacunar în privința unor aspecte. Astfel, se observă o modificare a cuantumului amenzilor contravenționale, pentru contravenții din domeniul transportului rutier, fără a fi fundamentată de analize sau date ce au determinat modificarea pericolului social al acestor contravenții. Or, mărimea și tipul sancțiunii reflectă gradul de pericol social ce îl implică săvârșirea unei contravenții. Modificarea mărimilor amenzilor și chiar stabilirea unui nou tip de sancțiune contravențională solicită expunerea unor analize de fundamentare și concluziile acestora care propun asemenea modificări.

În concluzie, se recomandă completarea notei informative cu date și analize care ar susține mai argumentat necesitatea promovării proiectului și ar explica raționamentul principalelor prevederi.

I.5.2. Argumentarea economică-financiară.

Conform art.30 lit.e) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota informativă trebuie să conțină *„e) fundamentarea economico-financiară”*.

Având în vedere natura relațiilor sociale reglementate de proiect, implementarea acestuia nu presupune alocarea mijloacelor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

I.5.3. Efectuarea analizei impactului de reglementare.

Conform art.13 al Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, „(1) *Analiza impactului de reglementare reprezintă argumentarea, în baza evaluării costurilor și beneficiilor, necesității adoptării actului normativ și analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv asigurarea respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului, precum și corespunderea actului scopurilor politicii de reglementare și principiilor prezentei legi. (2) Actul de analiză a impactului de reglementare este parte integrantă a notei informative a proiectului de act normativ.*”

Potrivit pct. 2 alin. (3) al anexei nr. 1 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, „*În cazul proiectelor actelor normative ce reglementează activitatea de întreprinzător, suplimentar se descriu concluziile și propunerile înaintate în cadrul studiilor de cercetare, precum se rezultatele analizei ex ante sau ale analizei impactului de reglementare. Se prezintă argumentarea, în baza evaluării beneficiilor, a necesității adoptării actului normativ și, după caz, analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv prin prisma respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului.*”

În pofida faptului că prevederile proiectului de lege vizează activitatea de întreprinzător a subiecților de drept din domeniul transportului rutier, nota informativă nu conține analiza impactului de reglementare.

II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului

II.1. Limbajul proiectului

Potrivit art.54 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative „*textul proiectului actului normativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]*

a) se expune într-un limbaj simplu, clar și concis [...]

c) terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi; [...]

e) se interzice folosirea neologismelor dacă există sinonime de largă răspândire, [...]

f) se evită folosirea [...] a cuvintelor și expresiilor [...] care nu sînt utilizate sau cu sens ambiguu;

g) se evită tautologiile juridice;

h) se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, [...].”

Textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.54 din Legea nr.100/2017.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

În textul proiectului au fost identificate norme contradictorii referitor la reglementarea noii sancțiuni contravenționale - suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Astfel, conflictul normativ se referă la perioada de aplicare și posibilitatea de aplicare a acestei sancțiuni persoanelor juridice. Aspectele detaliate referitor la coerența legislativă a proiectului sunt expuse la compartimentul III din prezentul Raport.

II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect

Organul central de specialitate în domeniul transportului rutier este investit cu o nouă atribuție, și anume: elaborarea și aprobarea reglementărilor tehnice, instrucțiunilor, metodologiilor pentru punerea în aplicare a prevederilor Codului transporturilor rutiere. Totodată, proiectul redistribuie competențele de stabilire a tarifelor la serviciile de transport rutier. Astfel, tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional, interraional și la serviciile de autogară se propun a fi aprobate de către Agenție, conform metodologiei aprobate de către organul central de specialitate, actualmente fiind stabilite de către consiliile locale sau municipale, după caz, conform metodologiei aprobate de Guvern.

II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului

Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului

- 1 -

Art. II pct. 3 din proiect (art. 36/1 din Codul contravențional)

Art. II Codul contravențional aprobat prin Legea nr. 218 din 24.10.2008 (publicat în Monitorul Oficial nr. 78-84 din 17.03.2017, art. 100) cu modificările și completările ulterioare, se completează și se modifică după cum urmează:

3. După articolul 36 se completează cu un articol nou:

„Articolul 36¹. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare

(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare de către agentul constatator și se aplică ca sancțiune complementară pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute de art. 263² al Codului Contravențional.

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se aplică pentru o perioadă de la trei luni până la un an.”

Obiecții:

Urmare a implementării prevederilor proiectului, acțiunea de *suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare* va avea un regim juridic dublu. Astfel, aceasta va reprezenta o sancțiune contravențională prevăzută la art. 32 din Codul contravențional și o măsură procesuală de constrângere prevăzută la art. 439¹ din același act normativ.

Măsura procesuală de constrângere *suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier* se va aplica doar în cazul comiterii contravențiilor prevăzute la art. 263² alin. (1)–(8), (11) din Codul contravențional, care sunt și unicele norme ce prevăd în calitate de sancțiune contravențională suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier. Însă dacă, art. 439¹ din Codul contravențional, conform redacției proiectului, prevede că măsura procesuală de constrângere suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 263² alin. (1)–(8), (11),

atunci art. 36¹ din Codul contravențional, conform redacției proiectului, nu prevede asemenea detalii.

Prin urmare, măsura procesuală de constrângere se aplică doar pentru vehiculele implicate în comiterea contravenției, însă pentru sancțiunea contravențională de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier nu se specifică în privința cărui autovehicul se aplică.

Deși, dintr-un punct de vedere, cea mai viabilă interpretare ar fi că sancțiunea contravențională de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică în privința aceluși vehicul cu care s-a comis contravenția, totuși în activitatea practică sunt posibile și alte interpretări.

Omissiona de a specifica expres că sancțiunea contravențională de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată cu efectele juridice de rigoare în privința vehiculului folosit la săvârșirea contravenției respective implică riscuri de coruptibilitate. În acest sens, pericolul coruptibilității constă în crearea premiselor de interpretări abuzive, practici neuniforme și comportamente arbitrare ale responsabililor de aplicare și executare a sancțiunilor contravenționale.

Recomandări:

Se recomandă completarea art. II pct. 3 din proiect (*art. 36¹ din Codul contravențional*) cu o prevedere care să consemneze faptul că sancțiunea contravențională de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare își extinde efectele juridice doar asupra vehiculului folosit la săvârșirea contravenției.

Factori de risc:

- Lacună de drept
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative
- Lipsa sancțiunilor clare

Riscuri de corupție:

- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
 - trafic de influență
 - conflict de interese și/sau favoritism
 - influențare necorespunzătoare
- Legalizarea actelor de:
 - abuz de serviciu
 - depășire a atribuțiilor de serviciu

- 2 -

Art. II pct. 3 din proiect (art. 36/1 alin. (2) din Codul contravențional)

Art. II Codul contravențional aprobat prin Legea nr. 218 din 24.10.2008 (publicat în Monitorul Oficial nr. 78-84 din 17.03.2017, art. 100) cu modificările și completările ulterioare, se completează și se modifică după cum urmează:

3. După articolul 36 se completează cu un articol nou:

„Articolul 36¹. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare

(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare de către agentul constatator și se aplică ca sancțiune complementară pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute de art. 263² al Codului Contravențional.

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se aplică pentru o perioadă de la trei luni până la un an.”

Obiecții:

Prin proiect se legiferează un nou tip de sancțiune contravențională: suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Norma precitată prevede că acest tip de sancțiune se aplică pentru o perioadă de la 3 luni până la 1 an.

Urmare a analizei prevederilor proiectului (*articolul 263² din Codul contravențional*) se observă faptul existenței contravențiilor pentru săvârșirea cărora se va aplica suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier, însă termenul de aplicare a acestei sancțiuni este de la 3 luni până la 6 luni. În aceste condiții, se remarcă o contradicție dintre prevederile proiectului și respectiv, dintre prevederile Codului contravențional după adoptarea proiectului. Astfel, în partea generală a Codului contravențional se va stipula că suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică pentru o perioadă de la 3 luni până la 1 an, însă în partea specială, pentru diferite componente de contravenții, va rezulta că sancțiunea de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică pentru o perioadă de la 3 luni până la 6 luni.

Așadar, suntem în prezența, pe de o parte, a unei concurențe a normelor de drept, iar pe de altă parte, în prezența unui vid legislativ, deoarece nu sunt reglementate cazurile ce implică suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pentru o perioadă de până la 1 an. Respectiv, acești factori de risc știrbesc din coerența legislativă a proiectului și constituie un impediment în aplicarea corectă a prevederilor legislative creând premise pentru aplicarea normei „convenabile” într-o situație concretă, pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normei aplicabile.

Recomandări:

Se recomandă, la art. II pct. 3 din proiect (*art. 36¹ alin. (2) din Codul contravențional*) să se substituie expresia „până la un an” cu „până la șase luni”. Alternativ, în cazul intenției autorilor de a menține perioada menționată în proiect, se recomandă de a reglementa expres și detaliat cazurile în care suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se va aplica pentru o perioadă de până la 1 an.

Factori de risc:

- Concurența normelor de drept
- Lacună de drept

Riscuri de corupție:

- Legalizarea actelor de:
 - depășire a atribuțiilor de serviciu
 - abuz de serviciu

- 3 -

Art. II pct. 6 din proiect (art. 263/2 alin. (1) din Codul contravențional)

„Articolul 263². Desfășurarea activității ilicite de transport rutier și activității de transport conexe
(1) Efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost sau promisiunii obținerii unei recompense bănești, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere, se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare pe un termen de 3 luni aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare pe un termen de 3 luni aplicate persoanei juridice

Obiecții:

Norma precitată, dar și alte norme materiale din proiect, prevăd că persoanele juridice pot fi sancționate prin suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Aceste prevederi, care urmează a se conține în partea specială a Codului contravențional, se vor contrazice cu dispozițiile părții generale ale aceluiași act. În acest sens, art. 32 alin. (5) din Codul contravențional consacră următoarele: „Sancțiunile contravenționale aplicabile persoanei juridice sunt: a) amenda; b) privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate”.

Prin urmare, se remarcă faptul că dispozițiile generale ale Codului contravențional nu prevăd posibilitatea suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier, în calitate de sancțiune contravențională, pentru persoanele juridice. Astfel, nu este clar cum se vor aplica în practică prevederile proiectului în prezența unui asemenea conflict normativ și cum va fi asigurată uniformitatea practicii judiciare.

Riscul coruptibilității proiectului, prin prisma aspectelor expuse, constă în crearea unor premise pentru aplicarea normei „convenabile” într-o situație concretă, pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normei aplicabile.

Recomandări:

Se recomandă completarea art. II din proiect cu o prevedere prin care să se insereze în dispozițiile generale (art. 32 alin. (5)) ale Codului contravențional reglementări privind posibilitatea sancționării persoanelor juridice cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.

Factori de risc:

- Concurența normelor de drept
- Lacună de drept

Riscuri de corupție:

- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
 - trafic de influență
 - conflict de interese și/sau favoritism
 - influențare necorespunzătoare
- Legalizarea actelor de:
 - abuz de serviciu

- 4 -

Art. V pct. 33 din proiect

Art. V Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17 iulie 2014 (publicat în Monitorul Oficial al republicii Moldova, nr.247-248 din 15.08.2014, art. 568), cu modificările și completările ulterioare se modifică și se completează după cum urmează:

1. La Articolul 145, aliniatul (2) va avea următorul conținut:

„(2) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional, interraional și la serviciile de autogară sînt aprobate de către Agenție, conform metodologiei aprobate de către organul central de specialitate.”

Obiecții:

Articolul 145 din Codul transporturilor rutiere reglementează tarifele pentru serviciile aferente domeniului transportului rutier. Unul dintre aceste servicii este serviciul stațiilor de inspecție tehnică, ale căror tarife, potrivit art. 145 alin. (1) din Codul menționat, nu este stabilit în baza cererii și ofertei, dar, potrivit art. 145 alin. (2) din Cod, este stabilit de organul central de specialitate.

Norma precitată din proiect modifică 145 alin. (2) din Cod și omite să stabilească entitatea responsabilă de stabilirea tarifelor pentru serviciile oferite de stațiile de inspecție tehnică. Or, așa cum am menționat anterior, determinarea acestui tarif nu este liberă, fiind exceptată de la regula că tariful se stabilește în baza cererii și a ofertei.

Prin urmare, suntem în prezența unui vid legislativ prin omiterea menționării în proiect a entității publice competente pentru stabilirea tarifului stațiilor de inspecție tehnică. Totodată, norma analizată din proiect poate conduce către o procedură administrativă ambiguă generând un conflict de competențe dintre entitățile publice și cele private.

Pericolul coruptibilității acestui element constă în incertitudinea pe care o creează în relațiile sociale, îndeosebi cele referitoare la mecanismele de realizare a drepturilor, de îndeplinire a obligațiilor, ambiguitatea atribuțiilor funcționarilor publici și a procedurilor administrative de care ei sunt responsabili etc., situații în care autoritățile responsabile de executarea legii respective se pot prevala de această deficiență pentru a comite abuzuri.

Recomandări:

Completarea art. V pct. 33 din proiect cu date despre entitatea responsabilă de stabilirea tarifelor la serviciile stațiilor de inspecție tehnică.

Factori de risc:

- Lacună de drept
- Nedeterminarea entității publice responsabile/subiectului la care se referă prevederea
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative

Riscuri de corupție:

- Legalizarea actelor de:
 - abuz de serviciu
 - depășire a atribuțiilor de serviciu

IV. Concluzia expertizei

Prin proiect se propune modificarea a 5 legi care au ca obiect comun de reglementare activitatea transportatorilor auto. Astfel, se propune liberalizarea stabilirii primei de asigurare pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, urmând ca aceasta să fie stabilită prin acordul părților. Codul contravențional se completează cu o nouă sancțiune contravențională, și anume: suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Proiectul mai prevede că importul motoarelor autovehiculelor destinate în principal transportului persoanelor se va impozita cu Taxa pe valoare adăugată în mărime de 20% din valoarea acestuia, spre deosebire de impozitarea actuală care se realizează prin perceperea a 10% din suma accizului calculat pentru autovehiculele cu aceeași capacitate a motorului.

Prin proiect se mai propune revenirea la permisiunea de a efectua transportul rutier de persoane contra cost cu vehicule reutilate. Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional, interraional și la serviciile de autogară se propun a fi aprobate de către Agenția Națională Transport Auto, conform metodologiei aprobate de către organul central de specialitate.

În proiect au fost identificați factori de risc referitor la procesul contravențional, care riscă să fie compromis din cauza lacunelor de drept, conflictelor normative, lipsa sancțiunilor clare. Totodată, au fost identificați factori de risc referitor la faptul că o normă care, modificând o prevedere existentă din Codul transporturilor rutiere, omite să prevadă entitatea responsabilă de stabilirea tarifului pentru serviciile stațiilor de inspecție. Astfel, implementarea proiectului poate determina o procedură administrativă ambiguă și abuzuri la stabilirea tarifelor în cauză.

Nota informativă este lacunară deoarece nu expune date, analize și concluziile acestora privind necesitatea modificărilor mărimilor amenzilor contravenționale, precum și nu conține analiza impactului de reglementare.

În concluzie, autorul urmează să completeze nota informativă și să redacteze proiectul prin prisma aspectelor expuse în prezentul Raport de expertiză anticorupție.

28.10.2020



Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:
Ilie Creciun, Inspector principal

