



27 aprilie 2015

Dj-8 nr. *143*

AVIZ

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere (nr.101 din 27.03.2015)

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 un grup de deputați în Parlament, fapt ce corespunde prevederilor art.73 din Constituție și art.47 din Regulamentul Parlamentului.

2. Proiectul de lege, potrivit notei informative, are ca scop asigurarea funcționării stabile în domeniul de transport rutier cât și asigurarea tineretului cu o posibilitate de practică și muncă în domeniul transportului rutier.

3. Cu titlu de informare menționăm că, în Parlament este înregistrat proiectul de lege nr.57 din 06.03.2015 care de asemenea prevede modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere, de aceea sugerăm examinarea concomitentă a acestor proiecte de lege.

4. Întrucât domeniul proiectului de lege vizează activitatea de întreprinzător, este de menționat că potrivit art.13 din Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006 și lit.e) din art.20 din Legea nr.780/2001, actul de analiză a impactului de reglementare este parte integrantă a notei informative a proiectului de act normativ. Astfel, atragem atenția asupra lipsei actului de analiză a impactului de reglementare.

II. Observații de conținut și tehnico-legislative

1. Întrucât proiectul de lege prevede modificarea unei singure legi, este necesar de indicat toate propunerile de modificare într-un articol unic, respectând formulările specifice limbajului și normelor tehnicii legislative, în conformitate cu prevederile art.33 alin.(2) din Legea nr.780/2001.

2. La pct.2 referitor la art.8 alin.(3) din Codul Transporturilor Rutiere, remarcăm că prin modificarea propusă prin proiectul de lege acesta va fi adus în

concordanță cu normele alin.(3) și (4) al art.2 din Legea fondului rutier nr.720-XIII din 02.02.1996. Acestea prevăd că, partea fondului rutier constituită din sursele indicate la art.2 alin.(1) din legea menționată face parte integrantă la bugetul de stat și se aprobă anual de Parlament, iar mijloacele prevăzute în alin.(1) și alin.(2) se acumulează la contul fondului Trezoreriei de Stat. Finanțarea cheltuielilor fondului se efectuează conform prevederilor programelor anuale ale lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor publice, aprobate de Guvern, în limitele concrete pe obiective și categorii de lucrări. Fondul rutier este un fond extrabugetar și trebuie aprobat de Parlament în condițiile art.131 alin.(2) din Constituție. La fel, este de menționat și faptul că virarea și deținerea mijloacelor bănești acumulate din taxele pentru eliberarea autorizațiilor de transport rutier în trafic național și internațional vor duce la acumularea unor venituri exagerate în bugetul Agenției Naționale Transport Auto și concomitent la diminuarea veniturilor bugetare, ceea ce este inadmisibil.

3. La pct.4 se propune excluderea sintagmei „cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management”. Nota informativă argumentează această excludere prin înlăturarea obligativității procedurii de evaluare și de certificare a sistemelor de management. Este de menționat că, art.39 alin.(7) lit.h) cît și art.48 lit.o) din Codul transporturilor rutiere stabilește că, unul din documentele necesare pentru autorizarea efectuării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional este certificatul ce confirmă faptul că operatorul de transport rutier a implementat și menține un sistem de management al calității, eliberat de un organism de evaluare a conformității acreditat (certificatul sistemului de management). Astfel, considerăm necesar revizuirea pct.4 din proiectul de lege în coroborare cu normele enumerate din Codul transportului rutiere.

4. Pct.5, 6 și 7 prevede excluderea condiției capacității financiare. În acest sens, este de menționat Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobusul (Acordul INTERBUS), ratificat de către Republica Moldova prin Legea nr.246-XVI din 21.10.2005, care stabilește drept condiție obligatorie capacitatea financiară. Totodată și pct.11 din Regulamentul pentru implementarea Acordului INTERBUS, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.456a din 24.04.2007 prevede că una din exigențele pentru a fi incluși în Registrul agenților transportatori admiși la efectuarea transporturilor auto internaționale ocazionale de călători liberalizate este capacitate financiară. De asemenea pct.13 din același regulament, stabilește că drept dovadă de îndeplinire a capacității financiare va servi capitalul lichid al întreprinderii, care se adeverește prin prezentarea copiei ultimei dări de seamă financiară a întreprinderii (cod 470) sau prezentarea unei garanții bancare valabile pe o perioadă de minimum un an de zile. Conform Acordului INTERBUS valoarea acestei garanții trebuie să fie nu mai mică de (în lei moldovenești, stabilită conform cursului Băncii Naționale a Moldovei la data depunerii cererii) 9000 EURO pentru primul vehicul și 5000 EURO pentru fiecare dintre celelalte vehicule solicitate spre utilizare în transporturile respective.

Astfel, abrogarea normelor de la art.16, 19 și 23 din Codul transporturilor rutiere va fi contrară prevederilor internaționale (Acordul INTERBUS).

Totodată, este de remarcat că, potrivit art.153 alin.(1) lit.d) din Codul transporturilor rutiere, obligativitatea condiției capacității financiare a intrat deja în vigoare din 1 ianuarie 2015. Astfel, excluderea prevederilor referitoare la capacitatea financiară va încălca principiul consecutivității, stabilității și predictabilității stabilit la art.4 din Legea nr.780/2001.

5. Pct.8 este expus într-o formă ambiguă și neclară. De asemenea, remarcăm că în Codul transporturilor rutiere se utilizează noțiunea „încărcături agabaritice”, de aceea este necesar substituirea sintagmei „mărfurilor agabaritice” cu sintagma „încărcăturilor agabaritice”.

Concluzionând 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**

Ex. A. Suruceanu
tel. 268-564