



Parlamentul
Republicii Moldova

C.R. nr. 143

10.12.2020

Deputat în Parlamentul Republicii Moldova

Comisia economie, buget și finanțe

Amendament

la proiectul de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020
pentru modificarea unor acte normative

În conformitate cu prevederile art.59 și 65 din Regulamentul Parlamentului adoptat prin Legea nr.797-XIII din 02.04.1996, înaintez următoarele amendamente la proiectul de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020 pentru modificarea unor acte normative.

Proiectul de lege se va completa cu un articol suplimentar după cum urmează:

„Art. Art. 21 din Legea nr. 308/2017 cu privire la prevenirea și combaterea spălării banilor și finanțării terorismului se completează după cum urmează:

La alin. (9) se completează cu lit. f) cu următorul cuprins: „f) a pierdut încrederea.”

Rog acceptarea acestui amendament.

Cu stimă,

Grigore Repeșciuc



**Deputat în Parlamentul
Republicii Moldova**

Comisia economie, buget și finanțe

AMENDAMENT

**la proiectul de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020 cu privire la
modificarea unor acte normative (Politica fiscală 2021)**

În conformitate cu art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 2 aprilie 1996, în urma examinării proiectului de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020 cu privire la modificarea unor acte normative, prezint următorul amendament:

La art. VII, punctul 53 se completează la final cu textul:

„alin. (4), litera f) se expune într-o nouă redacție: „f) sunt atribuite permanent căilor ferate, drumurilor auto publice, porturilor fluviale și aerodromurilor;”.

Argumentare:

Conform Legii cadastrului bunurilor imobile nr. 1543/1998, obiectele de infrastructură tehnico-edilitară nu sînt obiecte ale înregistrării în registrul bunurilor imobile. Prin urmare, acestea beneficiază de un regim juridic și de un statut diferit.

În perioada 2014 - 2017 legislația Republicii Moldova a fost completată cu acte normative care reglementează domeniul infrastructurii tehnico-edilitare. Prin Hotărârea Guvernului nr. 133/2014 s-a aprobat Concepția sistemului informațional automatizat „Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară” și Planul de acțiuni privind crearea sistemului informațional automatizat „Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară”. Ulterior, prin Legea nr. 150/2017 a fost reglementat modul de înregistrare a obiectivelor

de infrastructură tehnico-edilitară, a dreptului de proprietate și a altor drepturi reale asupra acestora, grevărilor acestor drepturi, nașterii, modificării și încetării lor (în continuare – înregistrarea drepturilor asupra bunurilor imobile), statutul Registrului obiectivelor de infrastructură tehnico-edilitară, crearea, ținerea, reorganizarea și lichidarea acestuia, drepturile, obligațiile și responsabilitatea deținătorului Registrului.

Deși Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară nu este funcțional nici până în ziua de astăzi, prevederile legale ce reglementează regimul infrastructurii tehnico-edilitare produc efecte juridice. În acest context, întrucât Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară nu este funcțional, iar obiectele infrastructurii tehnico-edilitare nu pot fi înregistrate corespunzător, se constată o problemă legată de impozitare a acestor obiecte, în special cu referire la infrastructura tehnico-edilitară a aerodromului.

Potrivit art. 283 alin. (4) Cod Fiscal, de impozitul pe bunurile imobiliare (terenuri, loturi de pământ) sînt scutiți proprietarii și beneficiarii ale căror terenuri și loturi de pământ sînt atribuite permanent căilor ferate, drumurilor auto publice, porturilor fluviale și **pistelor de decolare**. Actualmente, este dificil de înțeles de ce acest articol se referă doar la pistele de decolare care nu sunt decât un element constitutiv al aerodromului. Conform pct. 32 alin. (3) al Concepției sistemului informațional automatizat „Registrul obiectelor de infrastructură tehnico-edilitară” aprobată prin HG nr. 133/2014, obiectul informațional „aerodrom” conține următoarele elemente structurale: zona îngrădită a aerodromului; pista de aterizare și rulare; dispozitive de semnalizare și de siguranță; **alte obiecte**.

Întrucât Codul Fiscal se referă doar la pistele de decolare, organul fiscal tratează toate celelalte elemente ale aerodromului ca fiind bunuri separate, ce se supun regimului fiscal aplicat terenurilor înregistrate în Cadastrul bunurilor imobile. O astfel de abordare restrictivă a Codului Fiscal contravine însăși conceptului și esenței HG 133/2014 și Legii nr. 150/2017. Conform art. 4 al Legii nr. 150/2017 obiectivele de infrastructură tehnico-edilitară (din infrastructura transportului) care se înregistrează în Registrul obiectivelor de infrastructură tehnico-edilitară sunt **construcțiile, altele decît clădirile, instalațiile și echipamentele amplasate pe suprafața terestră** (acvatică) a aerodromului (aeroportului). Același articol include înregistrarea **drumurilor, căilor ferate și construcțiilor, altele decît clădirile, instalațiilor și echipamenteleor amplasate pe teritoriul și în acvatoriul portului maritim**.

Astfel, tratamentul fiscal aplicat actualmente terenurilor pe care se află alte elemente ale aerodromului este unul discriminatoriu, în mod nejustificat. Prin urmare, se constată o redacție deficitară și învechită a Codului Fiscal (prevederea dată datează din anul 2001), ce necesită a fi modificată și adaptată la cadrul legal actual. În acest context, modificarea cuvintelor „pistelor de decolare” cu cuvântul „aerodromurilor”, la art. 283 alin. (4) al Codului Fiscal,

reprezintă o ajustare necesară care va asigura funcționalitatea și aplicarea corectă a cadrului legal cu privire la impozitare și regimul infrastructurii tehnico-edilitare, conform dorinței legiuitorului.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long, sweeping tail that curves downwards and to the left.

Denis ULANOV
Deputat în Parlament



Deputat în Parlamentul Republicii Moldova

Comisia economie, buget și finanțe

AMENDAMENT

la proiectul de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020 cu privire la modificarea unor acte normative (Politica fiscală 2021)

În conformitate cu art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr. 797-XIII din 2 aprilie 1996, în urma examinării proiectului de lege nr. 476 din 1 decembrie 2020 cu privire la modificarea unor acte normative, prezint următorul amendament:

La art. XVII, după cuvintele „la alineatul (1) litera c), cifrele „2,5%” se substituie cu cifrele „1,5%” se introduce textul:

„la alineatul (1), litera b) se exclude”.

Argumentare:

Instituirea tarifului pentru modernizarea Aeroportului Internațional Chișinău corespunde principiului dezvoltării și planificării afacerilor, inclusiv prin proiectele de reconstrucție și modernizare prefinanțate prin perceperea taxelor, fiind în corespundere cu practica internațională stabilită de ICAO (Agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite care stabilește standardele internaționale de aviație civilă din 1947 și coordonează dezvoltarea acestora pentru a crește siguranța și eficiența),

Republica Moldova fiind membră a acesteia. Astfel, în documentul nr. 9082, „Politicile ICAO pentru taxele aeroportuare și taxele pentru serviciile de navigație aeriană” și proiectele pe termen lung supuse unor garanții puternice, se precizează că „prefinanțarea proiectelor de investiții pe termen lung este posibilă prin colectarea acestor taxe de la pasageri până la finalizarea lucrărilor la aceste proiecte”.

Taxa actuală de modernizare de 9 euro a fost stabilită prin Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile din Republica Moldova nr. 2 / GEN din 02.01.2007 și a fost introdusă pentru colectare de la pasageri începând cu 01 martie 2007, adică până la semnarea contractelor de împrumut cu BERD (5 decembrie 2008) și BEI (18 decembrie 2008). Ordinul nu conține nicio justificare sau referire la contractele de împrumut care urmau a fi semnate în aproape doi ani. Din iulie 2010, când Legea aviației civile a fost modificată în ceea ce privește aprobarea tarifelor de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Rutiere, aceste taxe nu au fost revizuite și nici nu au fost revăzute de către Agenția de Transport, care avea dreptul să revizuiască aceste taxe până la 30.07.2010.

În anul 2012 a fost adoptată Hotărârea Guvernului nr. 438 din 19 iunie 2012 cu privire la inițierea proiectului de parteneriat public-privat pentru concesionarea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr. 126-129, art. 466). Pentru a fi implementat, de către Consultanții de Management PricewaterhouseCoopers, în cadrul Master-Planului pentru Dezvoltarea Aeroportului Internațional Chișinău, a fost realizată o „Analiză a posibilităților de implicare a sectorului privat în dezvoltarea aeroportului în contextul concesiunii sale”. Toate calculele demonstrează posibilitatea implementării cu succes a proiectului de concesiune prezentat în această analiză, doar prin menținerea pe întreaga perioadă a concesiunii a taxei de modernizare a aeroportului.

În anul 2013 a fost adoptată Hotărârea Guvernului nr. 321 din 30 mai 2013 cu privire la aprobarea concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 122-124, art. 391). În conformitate cu pct.10.1 din Anexa nr.1 la această Hotărâre de Guvern, Concedentul garantează concesionarului aprobarea cuantumului taxelor aeronautice, inclusiv a taxei de modernizare, de către Guvern, la propunerea Ministerului Economiei, la nivelul ce va asigura rambursarea și rentabilitatea investițiilor prevăzute de contract. O dispoziție similară a fost dublată prin Hotărârea Guvernului nr. 780 din 4 octombrie 2013 cu privire la reconfirmarea aprobării concesiunii activelor Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a condițiilor concesiunii acestora (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 221, art. 875).

În consecință, contractul de concesiune a transpus reglementările în vigoare la momentul încheierii contractului, fiindu-i garantat Concesionarului că mărimea taxei de modernizare (9 euro per pasager la plecare) va asigura rambursarea investițiilor prevăzute de contract.

Prin urmare, obligarea subiectul taxei aeroportuare care administrează activele aflate în gestiunea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, de a achita 50 la sută din suma tarifului pentru modernizarea aeroportului acumulat lunar, a fost stabilită în mod arbitrar, fără ca respectiva contribuție financiară să aibă o așezare justă a sarcinii fiscale, deci opunându-se art.58 alin.(2) din Constituție. Această stare de lucruri, în ansamblu reprezintă o formă *sui generis* de modificare unilaterală a clauzelor contractuale, fapt ce contravine legislației. În special, potrivit art.23 alin.(3) din Legea cu privire la parteneriatul public-privat, nr.179/2008: *Părțile poartă răspundere pentru modificarea unilaterală a condițiilor de executare a contractului de parteneriat public-privat. Dacă, prin modificarea condițiilor de realizare a parteneriatului public-privat, s-au adus prejudicii unuia dintre parteneri, partea vinovată va fi obligată să repare aceste prejudicii.*

Întrucât statul a admis o ingerință asupra inviolabilității investițiilor care administrează activele aflate în gestiunea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, există un pericol iminent de condamnare a Republicii Moldova de către Curtea Europeană pentru violarea art. 1 al Protocolului nr. 1 la Convenția Europeană pentru Apărarea Drepturilor Omului și a Libertăților Fundamentale (protecția proprietății). Mai mult ca atât, pericolul reparării prejudiciilor patrimoniale de către Republica Moldova este și mai evident, în contextul în care unul dintre asociații persoanei juridice ce administrează activele aflate în gestiunea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” a înregistrat la Institutul de Arbitraj al Camerei de Comerț din Stockholm (Suedia) o cerere de arbitraj împotriva Republicii Moldova, denunțând încălcarea dispozițiilor art.2 (promovarea și protejarea investițiilor) și art.4 (exproprierea) al Acordului între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Republicii Cipru privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor. O primă alertă, ce îngrijorează autoritățile este decizia de urgență privind măsurile provizorii din 02 august 2020, emisă de Institutul de Arbitraj al Camerei de Comerț din Stockholm, care reprezintă un prim semnal descurajant în sensul respingerii cererii.

În condițiile arătate, întrucât prevederile normative propuse spre excludere contravin art.126 alin.(2) lit.h), 127 alin.(1) din Constituție, art.1 al Protocolului nr. 1 la Convenția Europeană, în special pentru a evita cheltuieli generate de o eventuală condamnare a Republicii Moldova la Curtea Europeană în legătură cu încălcarea art.1

al Protocolului nr. 1 la Convenția Europeană și/sau pentru a evita o eventuală hotărâre arbitrală de constatare a încălcării de către RM a dispozițiilor art.2 (promovarea și protejarea investițiilor) și art.4 (exproprierea) al Acordului între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Republicii Cipru privind promovarea și protejarea reciprocă a investițiilor, care va genera o povară financiară exorbitantă pentru bugetul public, remanierele legislative sunt pe deplin justificate.

Deputat în Parlament

PR / Cr. Repescine /