



**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

20.12.2019 nr. 04/12560
La nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
copie: Cancelaria de Stat

Urmare examinării proiectului codului transportului feroviar, proiectului legii pentru modificarea unor acte legislative, precum și proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea acestora (număr unic 634/MEI/2019), expunem următoarele.

La proiectul codului:

Anterior titlului proiectului se va exclude cuvântul „LEGE”, or, prezentul proiect reprezintă un cod, care potrivit art. 60 din *Legea nr. 100/2017 privind actele normative* este un act normativ adoptat de către Parlament ce cuprinde, într-un sistem unitar, cele mai importante norme juridice dintr-o anumită ramură a dreptului. Structura codului reflectă sistemul ramurii de drept respective.

Semnalăm că, codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative:

- a) precizia;
- b) claritatea;
- c) logica;
- d) integralitatea;
- e) caracterul practic.

Art. 1 alin. (2) este inutil în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative.

La art. 1 alin. (3) nu se consideră judicioasă menționarea subiecților pentru care prevederile codului sunt obligatorii, deoarece în cazul în care se va omite vreun subiect de drept, ar rezulta că acesta nu trebuie să aplice actul normativ care conține reglementări, care însă conform obiectului de reglementare îi vor fi aplicabile.

La art. 2 cuvintele „prezentului Cod” se vor substitui cu cuvântul „Codului” deoarece, potrivit art. 55 alin. (4) din *Legea nr. 100/2017* în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (obiecție valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect (a se vedea: „acestui articol” art. 19 alin. (2), „acestui Cod” art. 20 alin. (1) etc.).

Semnalăm că, este irelevant și inutil de a defini noțiuni care nu se folosesc în alt sens decât cel uzual și, respectiv, nu necesită o definiție în sensul actului normativ

Digitally signed by Felicia Eddu
Date: 2019.12.23 08:23:00 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



în cauză (spre exemplu: „bilet de călătorie”, „cale ferată”, „legitimație”, „solicitant” etc.).

În acest sens relevăm că, definiția ca o parte a actului normativ care, după natura sa, are scopul de a reglementa drepturile și obligațiile subiecților de drept și modul de exercitare a acestora, poate fi inclusă într-un act normativ doar în cazurile și în limitele conforme cu scopul menționat. Includerea definițiilor în actul normativ trebuie să se facă doar în cazul și în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor. Pentru atingerea acestui scop se impune ca noțiunile să fie definite doar în cazul în care la momentul adoptării actului se constată că un termen este pasibil de a fi interpretat în mai multe sensuri și autorul actului normativ decide că nu trebuie să lase determinarea sensului exact al termenului în sarcina celor care vor interpreta și aplica actul normativ. Această regulă este aplicabilă și în cazul în care termenul este folosit în alt sens decât cel uzual.

Relațiile sociale sunt foarte complexe și la momentul adoptării actului normativ este imposibil să se poată determina cu o precizie absolută toate circumstanțele raporturilor juridice reglementate. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că norma de drept trebuie să fie formulată astfel încât aceasta să fie aplicabilă nu doar relațiilor sociale existente la momentul adoptării actului normativ dar și relațiilor sociale viitoare. Definirea noțiunilor însă atrage în mod inevitabil rigiditatea actelor normative și face imposibilă aplicarea acestora pentru reglementarea raporturilor juridice noi.

În situația în care autorii unui proiect intenționează să definească o noțiune, în nota informativă este necesar să se arate că se întrunesc condițiile care impun definirea termenului în actul normativ și să se indice circumstanțele care justifică definirea termenului în sensul propus de autori (a se vedea art. 54 alin. (5) din *Legea nr. 100/2017*).

Totuși, aceasta trebuie să se facă doar în situații excepționale, deoarece, în condițiile în care art. 71 alin. (4) al *Legii 100/2017* prevede că la interpretarea actului normativ trebuie să se țină cont de nota informativă care a însoțit proiectul, alte scopuri avute în vedere de autori pot fi soluționate prin includerea în nota informativă a unor texte de care cei care vor interpreta sau aplica actul normativ vor fi obligați să țină cont. Astfel, în nota informativă poate fi indicat sensul în care urmează să fie interpretat un termen, iar aceasta ar permite să se atingă atât scopul limitării discreției celor care vor interpreta actul, dar și scopul de a permite ca actul normativ să fie aplicat și relațiilor sociale care se vor naște pe viitor și de care, evident, nu putea să țină cont autorul actului normativ.

Precizăm că legislația Uniunii Europene nu impune statelor obligația de a prelua sau de a utiliza terminologia stabilită în aceste acte, și nici de a le copia *mot à mot*, ci doar de a ține cont de cerințele reglementărilor care se conțin în astfel de instrumente adaptându-le sistemului juridic național.

Noțiunea „*obligație de serviciu public*” urmează a fi revăzută, deoarece conținutul acesteia este lipsit de claritate. Se va ține cont că, obligația de interes public

nu reprezintă o cerință, ci o obligație impusă întreprinderilor feroviare în interes economic general.

La art. 3 recomandăm, structurarea în articole distincte a competențelor autorităților și a altor participanți în domeniul transportului feroviar. Adicional, la art. 3 lit. b) ultima liniuță se va realiza acordul gramatical corect, prin substituirea cuvintelor „coordonează alocarea” cu cuvintele „coordonarea alocării”.

La art. 4 s-a omis dispoziția articolului, motiv pentru care conținutul acestuia necesită a fi revizuit.

Art. 6 alin. (1) este în dezacord cu art. 9 alin. (2) lit. f) din *Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice* care statuează că, de domeniul public al statului țin infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat.

Art. 8 ce vizează separarea conturilor urmează a fi revăzut, deoarece include norme contabile, care sunt reglementare de *Legea contabilității nr. 113/2007.*

La art. 17 alin. (1) pct. 4) lit. c) atragem atenția că, expresii cum ar fi „menționate mai sus” nu corespund stilului de redactare al actelor normative, motiv pentru care se vor substitui cu referințe la elemente structurale concrete avute în vedere.

La art. 17 alin. (1) pct. 5) lit. a) se va revedea termenul „telecomunicații” prin prisma *Legii comunicațiilor electronice nr. 241/2007* care operează cu termenul „comunicații electronice”.

Art. 18 este excedent și se va exclude, deoarece respectivele principii sunt deja stipulate în cod.

La art. 19:

La alin. (2), cu referire la abrevierea „RNVF” semnalăm că, în conformitate cu 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

La alin. (1) pct. 6) se va reține că, expresia „în dependență de” reprezintă o calchiere după modelul rusesc, al cărui echivalent în limba română este „în funcție de”. În acest context, propunem substituirea cuvintelor „în dependență de” cu cuvintele „în funcție de”.

La art. 20:

La alin. (2), pentru evitarea dublării, cuvintele „Examinarea cererii” se vor substitui cu cuvântul „Cererea”, iar în final se va completa cu cuvintele „de la data recepționării”.

La alin. (3) menționăm că, durata de valabilitate al autorizațiilor de transport feroviar nu ține de obiectul de reglementare al prezentului proiect. Termenul de valabilitate al actelor permissive se indică în *Nomenclatorul actelor permissive*, aprobat prin *Legea nr. 160/2011.*

La alin. (5) cuvintele „pe pagina sa web” vor fi substituite cu cuvintele „pe pagina web oficială a Autorității” (observația este valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).

Art. 21 este inutil și se va exclude, în măsura în care controalele realizate de Autoritatea feroviară se desfășoară în conformitate cu prevederile *Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător*.

La art. 22 alin. (2) în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” se vor exclude.

Art. 24 alin. (2) necesită a fi revizuit prin prisma terminologiei utilizate în *Legea nr. 71/2007 cu privire la registre*.

La art. 25 alin. (2) s-a omis numărul alineatului la care se face referință.

La art. 28 alin. (2) se va exclude, deoarece este declarativ, iar referința cu privire la stabilirea clauzelor contractuale de către Guvern contravine art. 992-993 din *Codul civil*, potrivit cărora, contractul reprezintă acordul de voință realizat între două sau mai multe persoane prin care se stabilesc, se modifică sau se sting raporturi juridice. Părțile contractante pot încheia în mod liber, în limitele dispozițiilor legale imperative, contracte și pot stabili conținutul lor.

La art. 31 alin. (10) se va preciza și numărul alineatului din art. 17 la punctele căruia se face referință.

La art. 40 alin. (1) norma este formulată prea larg, prin urmare, se vor elucida concret aspectele care pot fi reglementate.

La art. 51:

Se va revedea cuprinsul alin. (7), fiind expuse cu claritate actele normative care urmează a fi aprobate de Guvern întru executarea prevederilor legale.

Alin. (16) este de prisos, deoarece se va aplica regula generală, potrivit *Codului administrativ nr. 116/2018*.

La art. 46:

Alin. (1) se va revedea numerotarea elementelor structurale însemnate cu litere, deoarece nu este conformă cu art. 51 alin. (6) din *Legea nr. 100/2017*.

Alin. (3) se va expune într-un singur alineat, deoarece conține o singură idee.

La art. 50 alin. (6) urmează a fi revăzut, întrucât este declarativ.

La art. 51 alin. (20) semnalăm că, este inadmisibilă solicitarea de date și documente de la persoanele de drept privat, în măsura în care, acestea nu au obligația de prezentare a acestor informații. Prin urmare, informațiile pot fi solicitate de la persoanele de drept privat doar în modul, în cazurile și limitele stabilite de lege.

La art. 55 alin. (2) se va preciza subiectul care va avea obligația de a supraveghea periodic și testa din punct de vedere funcțional infrastructura feroviară. Adicional, atragem atenția că, la alin. (2) s-a omis referința la infrastructura feroviară.

La art. 62 alin. (2) se va delimita clar competența Ministerului și a Guvernului în adoptarea reglementărilor privind modul de organizare a procesului de construcție, reabilitare și întreținere a infrastructurii feroviare.

La art. 69 alin. (3) întru corectitudinea redactării, referința la Minister se va substitui cu referința la ministru, or, în conformitate cu prevederile art. 11 alin. (1) lit.

k) din *Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate*, ministrul emite în mod unipersonal ordine în limitele competenței sale.

La art. 75 semnalăm că alin. (2) este declarativ și se va exclude.

La art. 78, 83 normele referitor la contractele de transport se vor corela cu prevederile *Codului civil* (art. 1411). Totodată, la art. 78 alin. (3) este expusă eronat sintagma „contracte de prestare servicii pentru organizarea mărfurilor”.

La art. 92:

La alin. (3) lit. a) cuvintele „legislației feroviare” se vor substitui cu cuvintele „legislației în domeniul transportului feroviar”.

La alin. (3) lit. e) și alin. (7) se va ține cont că autoritatea va emite acte normative conform competențelor și doar în limitele dreptului de reglementare stabilite prin lege.

La art. 94 alin. (5) este eronată referința la *Legea contenciosului administrativ nr. 793/200*, or, aceasta a fost abrogată odată cu intrarea în vigoare a *Codului administrativ nr. 116/2018*.

Art. 95, privind aprobarea bugetului Autorității Feroviare, este inutil și urmează a fi exclus, în măsura în care regulile și procedura sunt stabilite în *Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale*.

La art. 102 nu este clar cum se va elibera certificatul de siguranță întregii rețele sau unei părți definite a acesteia, în măsura în care, certificatul de siguranță reprezintă o dovadă că întreprinderea feroviară a stabilit un sistem de management al siguranței și poate îndeplini cerințele și normele de siguranță în scopul controlului riscurilor și a operațiunilor de transport feroviar sigure.

Cuprinsul art. 104 este expus contradictoriu, or, printr-un certificat de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare într-un stat membru al Uniunii Europene se atestă că sunt respectate condițiile tehnice de siguranță aprobate în Republica Moldova, și, deci nu poate fi condiționată recunoașterea certificatului de faptul că sunt respectate condițiile corespunzătoare.

Art. 126-128 cu privire la verificările periodice și monitorizarea mecanicilor de locomotivă nu se referă la obiectul de reglementare al secțiunii 3-a, motiv pentru care necesită a fi plasate într-o secțiune separată.

În denumirea art. 127 cuvintele „încetarea relațiilor de muncă” se vor substitui cu cuvintele „încetarea raporturilor de muncă”, conform terminologiei utilizate în *Codul muncii*, precum și în textul articolului.

La art. 139:

La alin. (1), referitor la intrarea în vigoare a actului normativ, va fi revăzut textul „se pun în aplicare în termen de 6 luni de la data publicării prezentului Cod”, deoarece formularea utilizată nu se referă la o dată exactă, ci la o anumită perioadă, or, legea nu poate intra în vigoare la diferite momente în interiorul unei perioade.

Pentru indicarea exactă a momentului intrării în vigoare a actului normativ sau a unor prevederi din acesta, se vor utiliza cuvintele „intră în vigoare la expirarea a”, urmate de perioada rezervată pentru intrarea în vigoare a actului (prevederilor), după

următorul model: „intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării prezentului Cod în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.

La art. 140 vor fi revăzute cuvintele „până la intrarea în vigoare”, deoarece Guvernul va aproba actele normative enunțate în temeiul normelor stabilite prin prezentul Cod. În această legătură, se va stabili un termen concret în care Guvernul va întreprinde măsurile respective.

La gruparea elementelor structurale ale proiectului se va ține cont de prevederile art. 53 din *Legea nr. 100/2017*, conform căruia, articolele pot fi grupate în secțiuni, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre arabe, iar secțiunile pot fi grupate în capitole, însemnate succesiv cu numere ordinare exprimate prin cifre romane. Gradul de divizare mai mare se aplică după folosirea gradului de divizare mai mic.

Semnalăm că potrivit art. 51 din *Legea nr. 100/2017*, elementul structural de bază al legilor este articolul. Acesta are caracter unitar și conține una sau mai multe norme cu raport direct între ele și subordonate uneia și aceleiași idei. Articolul se ordonează consecutiv, după numere, exprimate prin cifre arabe, începând cu primul și terminând cu ultimul.

Articolul poate fi divizat în alineate, însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, luate între paranteze rotunde. Alineatul poate fi divizat în litere, care sînt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor.

Cuprinsul proiectului se va revedea suplimentar și definitivă întru excluderea greșelilor gramaticale și de stil.

Menționăm că, la elaborarea proiectelor de acte normative, textele acestora, potrivit art. 3 din *Legea nr. 100/2017* trebuie să corespundă prevederilor *Constituției Republicii Moldova*, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanim recunoscute ale dreptului internațional, precum și legislației Uniunii Europene, totodată, fiind respectate principiile: oportunității, coerenței, consecvenței și echilibrului între reglementările concurente; consecutivității, stabilității și predictibilității normelor juridice.

La proiectul legii:

La Art. I, în dispoziția de modificare textul „pozițiile 83 și 84” se va substitui cu textul „pozițiile 83, 84 și 85”, deoarece compartimentul respectiv se completează cu trei poziții noi.

La Art. II, în dispoziția de modificare cuvintele „după cum urmează” se vor substitui cu cuvintele „cu următorul cuprins”, potrivit uzanțelor normative.

Secretar de stat

Radu FOLTEA



Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2001, mun. Chișinău, bil. Ștefan cel Mare și Sfint, 73,
tel. (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375, e-mail: proe-gen@procuratura.md

13 ianuarie 2020 nr. 28-2d/20-3
la nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

Domnului Iulian POSTICĂ
Secretar de stat
Ministerul Economiei și Infrastructurii
al Republicii Moldova

Stimate domnule Postică,

Procuratura Generală a examinat proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative, elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Apreciind eforturile autorilor la elaborarea proiectelor actelor normative menționate și importanța acestora pentru transportul feroviar din Republica Moldova, Procuratura Generală prin avizul nr.26-1d/19-511 din 08.11.2019 a expus obiecții și propuneri pe care le susținem în continuare.

Totodată reieșind din competențele funcționale ale Procuraturii, prevăzute de Legea nr.3 din 25.02.2016 cu privire la Procuratură, și având în vedere că toate recomandările expuse în avizul menționat *supra* au fost de principiu acceptate, suplimentar alte obiecții și propuneri nu sunt.

Cu respect,

Adjunctul Procurorului General

Iurie PEREVOZNIC

Ex. Gheorghe Borș
Tel.069999629

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	
REPUBLICA MOLDOVA	
Num. de înregistrare	563
Înregistrat	16 01 2020



Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2005, mun. Chișinău, str. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73.
tel. (+373) 22-828-373, (+373) 22-828-375, e-mail: proc-gen@procuratura.md

08.11.2019 nr. 26-1d/19-511
la nr. 18-23-7558 (634/MEI/2019) din 31.10.2019

Digitally signed by Nichita Alexandru
Date: 2019.11.08 14:04:57 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Domnului Roman CAZAN
Secretar general adjunct
al Guvernului

Stimate domnule Cazan,

Procuratura Generală a examinat proiectul Hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative, elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Apreciind eforturile autorilor la elaborarea proiectelor actelor normative menționate și importanța acestora pentru transportul feroviar din Republica Moldova, reieșind din competențele funcționale ale Procuraturii prevăzute de Legea nr.3 din 25.02.2016 cu privire la Procuratură (în vigoare - 01.08.2016) și, coroborate respectiv, cu prevederile art.32 alin.(2) din Legea nr.100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, potrivit căruia „(2) Proiectele actelor normative care țin de domeniile de competență ale Procuraturii Generale, Băncii Naționale a Moldovei, Centrului Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal, precum și ale altor autorități publice autonome, se transmit acestora spre avizare....”, expunem unele obiecții și propuneri, după cum urmează:

I. Cu referire la proiectul Codului transportului feroviar:

1. Potrivit articolul 3, litera d) din proiect, „d) Organul de reglementare a pieței în transportul feroviar este organizat ca subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare...”. Astfel, întru respectarea cerințelor art.54 alin.(1), lit.c) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, propunem a substitui cuvintele „organizat ca” cu cuvintele „este o”.

2. La articolul 5, alineatul (3), litera c) cuvintele „a încheiat” urmează a fi substituite cu cuvântul „încheie”, deoarece potrivit art.54 alin.(1), lit.j) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, verbele se utilizează, de regulă, la timpul prezent.

3. La articolul 6, alineatul (4), litera b) cuvintele „starea de bună funcționare” urmează a fi substituite cu cuvintele „buna funcționare”, întrucât cuvintele „starea de” sânt de prisos.

4. Potrivit articolul 7, alineatul (4), „Întreprinderile feroviare sunt în drept:
a) să își stabilească organizarea internă;
b) să introducă și să sisteze servicii pe piața serviciilor de transport feroviar;

c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;
d) să sisteze prestarea unui serviciu, pe o linie sau într-o stație atunci când acest serviciu nu este profitabil, cu excepția cazului în care acest serviciu este convenit în cadrul unui contract de servicii publice;
e) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte tehnici manageriale inovatoare;

f) să stabilească noi activități în domenii asociate transportului feroviar.
feroviar. Competențele autorităților în domeniul transportului feroviar."

Considerăm că norma urmează a fi revăzută, întrucât acesta poartă un caracter discreționar, și respectiv, unele din aceste drepturi ar putea genera abuzuri, iar altele, în caz de neexecutare, neglijență în serviciu, care ar putea cauza daune în proporții mari intereselor publice sau drepturilor și intereselor ocrotite de lege ale persoanelor fizice/juridice, sau alte urmări grave, deoarece acestea nu sunt prevăzute nici ca atribuții și nici ca obligațiuni.

5. Potrivit art.9 alin.(1) *„Administratorul Infrastructurii este responsabil pentru gestionarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare în conformitate cu prezentul Cod.”*

Totodată, art.4, lit.a) prevede că *„a) Administratorul Infrastructurii este responsabil de gestionarea, întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, în cooperare cu Ministerul.”*

Astfel, alineatul (1) din art.9 repetă prevederile art.4, lit.a) din proiect, cu omiterea responsabilității de întreținere a infrastructurii feroviare.

Din considerentele expuse, propunem excluderea alineatului (1) de la art.9 din proiect, fiind suficiente prevederile art.4, lit.a).

6. Potrivit art.9 alin.(2) *„Administratorul Infrastructurii este independent la luarea deciziilor în legătură cu funcțiile esențiale.”* Totodată, art.10, alin.(1) prevede că *„Administratorul Infrastructurii are independență organizatorică și decizională în ceea ce privește funcțiile esențiale.”*

Astfel, propunem excluderea alineatului (1) de la art.10 din proiect, întrucât aceste prevederi se repetă, fiind stipulate în alineatul (2), art.9 din proiect.

7. Având în vedere că responsabilitățile Administratorului Infrastructurii în cadrul gestionării infrastructurii feroviare sunt prevăzute (*deși foarte limitativ*) în art.6 alin.(4) din proiect, propunem a revedea conținutul alin.(1) din art.11 referitor la *exercitarea funcțiilor de gestionare* și respectiv, completarea alin.(4) din art.6 corespunzător.

Respectiv, întru respectarea art.54 alin.(1), lit.c) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, este necesar a revedea textul acestor norme și a utiliza o terminologie constantă.

Această obiecție este valabilă și pentru art.92 din proiect, unde la alin.(3) și (5) coroborat cu denumirea articolului se indică *atribuțiile* Autorității Feroviare, iar la alin.(4) deja se utilizează un alt termen - *„sarcini”*.

8. Propunem a modifica denumirea Secțiunii a 4-a din Capitolul IV din proiect, întrucât conținutul Secțiunii menționate (*art.50 și 51 din proiect*), integral se referă la Organul de reglementare a pieței transportului feroviar și alte aspecte nu reglementează.

Astfel, având în vedere că denumirea trebuie să fie laconică și să exprime cu claritate obiectul reglementării, întru respectarea normelor de tehnică legislativă,

Secțiunea a 4-a din Capitolul IV din proiect va avea următoarea denumire „Organul de reglementare a pieței transportului feroviar.”

9. Potrivit art.50 alin.(6) „Organul de reglementare deține o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, care este proporțională cu mărimea și importanța sectorului feroviar din Republica Moldova.”

Această normă nu întrunește exigențele de claritate, precizie și previzibilitate, deoarece este o normă incertă și care poartă un caracter generalist și declarativ. Or, nu este clar care este criteriul de apreciere a *suficienței* capacității organizaționale în raport cu importanța sectorului feroviar? Care ar fi acest raport dintre suficiență și importanță?

Din considerentele expuse, propunem a revizui norma data, astfel încât să corespundă celor trei criterii de calitate a unei norme juridice – accesibilitate, previzibilitate și claritate.

10. Ridică anumite semne de întrebare și art.51 alin.(7) din proiect, potrivit căruia „Regulamentele și instrucțiunile pentru exercitarea atribuțiilor Organului de reglementare se aprobă de către Guvern.”, de vreme ce proiectul de lege în general nu indică care ar fi aceste atribuții, fiind enumerate doar câteva obligațiuni la art.50 alin.(4) și reglementate unele competențe la art.51, fără a fi stabilită o listă exhaustivă a atribuțiilor, care obligatoriu trebuie să fie reglementate de lege.

De menționat, Legea Supremă nu abilitază Guvernul cu dreptul de a stabili norme primare în domeniile care necesită reglementare legislativă. Hotărârile Guvernului nu pot conține norme juridice primare sau stabili norme generale și obligatorii care exced cadrului legal, ele sunt acte complementare, ce dezvoltă și concretizează dispozițiile legii.

Ele trebuie să fie subsecvente legilor adoptate anterior de Parlament, în caz contrar, acest fapt atrage încălcarea art.6 din Legea Supremă.

Subsidiar, menționăm, Hotărârea Curții Constituționale nr.23 din 06.09.2013, conform căreia „[...]Reglementarea primară, originară fine de domeniul legii. [...] în temeiul art. 6 din Constituție, principiul fundamental aflat la baza organizării și funcționării aparatului de stat este separația puterilor în legislativă, executivă și judecătorească. Fiecare dintre aceste autorități este investită cu anumite prerogative, potrivit prevederilor Constituției, nici una dintre ele neavând posibilitatea de a uzurpa atribuțiile celeilalte sau de a le transmite exercitarea acestora. [...] Guvernul, potrivit art. 102 alin. (2) din Constituție, adoptă hotărâri pentru organizarea executării legilor. [...] legiuitorul este cel care trebuie să adopte toate deciziile esențiale în domeniile normative fundamentale [...] principiul statului de drept (consfințit de art.1 din Constituție) impune ca abilitarea executivului de a adopta acte administrative într-un domeniu sau altul să fie suficient determinată și limitată prin lege, după conținut, obiect, scop, astfel încât intervențiile acestuia să fie previzibile și cuantificabile pentru cetățean, inclusiv în situația în care generează pentru el noi sarcini. Persoana trebuie să știe în ce măsură administrația poate să intervină în sfera drepturilor sale. În virtutea principiului statului de drept, este necesar a asigura, pe cât este posibil, protecția persoanei față de intervențiile autorităților publice.”

Prin urmare, atribuțiile Organului de reglementare a pieței transportului feroviar urmează să fie prevăzute în prezentul proiect de lege.

11. Art.51 alin.(1) reglementează dreptul solicitanților de a contesta la Organul de reglementare a pieței transportului feroviar a deciziilor adoptate de către Administratorul Infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderile de transport feroviar sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii, însă nu prevede care este termenul în care solicitanții urmează să conteste aceste decizii.

Respectiv, propunem a completa proiectul de lege cu prevederi în acest sens.

12. Alin.(5) din art.51 este ambiguu și necesită a fi revăzut cu respectarea întocmai a regulilor de tehnică legislativă prevăzute de art.54 alin.(1) lit.b), c) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Or, Organul de reglementare urmează să se expună asupra contestației și nu a petiției, iar decizia să fie adoptată în termen de o lună, dar nu solicitarea informațiilor și inițierea consultărilor, care de fapt se realizează în cadrul examinării contestației.

13. La art.51 alineatele (18) și (19) urmează a fi revăzute, întrucât acestea au un conținut identic, cu excepția noțiunii *separare contabilă*, care de fapt nu este prevăzută la art.8 din prezentul proiect de lege, precum se menționează la alin.(19) a art.51. Or, art.8 alin.(1) prevede că „*Bilanșurile, conturile de profituri sau pierderi pentru activitățile legate de prestarea serviciilor de transport, se gestionează și se publică separat de cele pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare.*”

14. Propunem a revizui și Capitolul VII CERINȚE FAȚĂ DE ANGAJAȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI FEROVIIAR, întrucât acesta conține doar un singur articol - articolul 86. *Cerințe generale față de angajații din domeniul transportului feroviar*, fără a fi grupate careva secțiuni, așa cum prevede art.53 alin.(1), lit.b) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Totodată, art.86 este lacunar, întrucât specifică doar unele cerințe generale față de angajații din domeniul transportului feroviar și anume: deținerea calificării profesionale corespunzătoare și să fie apt din punct de vedere medical, psihologic. Or, autorii proiectului de lege urmau a specifica complet atât cerințele generale, cât și cerințele speciale față angajații din domeniul transportului feroviar.

Mai mult, art.86 alin.(1) necesită a fi revăzut, deoarece este elaborat contrar regulilor tehnicii legislative și conține repetări inutile cum sânt: „(1) Angajații din domeniul transportului feroviar trebuie să dețină calificarea profesională corespunzătoare, să fie pregătit profesional pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale...”

15. Capitolul IX, Secțiunea 7 *Investigarea accidentelor și incidentelor* de către autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, urmează a fi revăzută integral în contextul *proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi*, care are ca obiect investigația evenimentelor din transportul aerian, feroviar și naval și a fost propus pentru consultări publice în luna mai 2018. Or, reglementările din Secțiunea 7 menționată referitor la investigarea accidentelor și incidentelor sânt vagi și lacunare, iar în Capitolul XI *Dispoziții finale și tranzitorii* careva prevederi referitor la autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, nu se regăsesc.

¹ Cuvântul „de” a fost omis.

II. Cu referire la proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative:

Obiecții, propuneri nu sânt.

De ordin general

Deși proiectul Codului transportului feroviar, cu excepția unor norme din Capitolul IX, Secțiunea 7 *Investigarea accidentelor și incidentelor*, depășește domeniile de competență a Procuraturii, am considerat necesar a ne expune și la alte aspecte (cu referire doar la unele) din proiectul Codului transportului feroviar, având în vedere multiplele carențe pe care le comportă proiectul dat.

Din considerentele expuse *supra*, proiectul Codului transportului feroviar în integritatea sa urmează a fi revizuit, cu respectarea întocmai a prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Cu respect,

Procuror General interimar

Alexandru NICHITA



**MINISTERUL SĂNĂȚĂȚII MUNCII PROTECȚIEI SOCIALE AL REPUBLICII
MOLDOVA**

str. Vasile Alecsandri 1, MD-2009, mun. Chișinău
Tel.: +373 22 529 987, +373 21 268 818; Fax: +373 22 738 781;

nr.20/ 6246 din 11.12.2019
La nr.18-23-7558 din 31.10.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Copie: Cancelaria de Stat

Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019) și în limita competențelor funcționale. Vă comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea acestuia.

Ministru

Viorica DUMBRĂVEANU

Ex. I. Glavățchi, 022-268-861

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI
INFRASTRUCTURII
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ
МОЛДОВА

CENTRUL NAȚIONAL DE
ACREDITARE DIN REPUBLICA
MOLDOVA (MOLDAC)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
АККРЕДИТАЦИИ РЕСПУБЛИКИ
МОЛДОВА (MOLDAC)

MD-2009, mun. Chișinău, str. Vasile Alecsandri, 1, of. 205
tel/fax: +373-22-210-316, e-mail: acreditare@moldac.gov.md
web: www.acreditare.md

MD-2009, mun. Кишинэу, ул. Василе Александри 1, оф. 205
тел/факс: +373-22-210-316, e-mail: acreditare@moldac.gov.md
web: www.acreditare.md

Nr. 24/33 DE 2 din 21.01.2020
La nr. _____ din _____

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Prin prezenta, ca răspuns la scrisoarea Dumneavoastră cu nr. 14/1-8782 din 27.12.2019 cu privire la examinarea *proiectului hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative*, vă informăm că Centrul Național de Acreditare (MOLDAC) a răspuns la o asemenea scrisoare Domnului Roman CAZAN Secretar General adjunct al Guvernului la data de 06.11.2019 (copia scrisorii cu nr. de ieșire 24/684/DE-2 se anexează).

MOLDAC este deschis pentru colaborare în scopul realizării obiectivelor comune.

Cu respect,
Vicedirector

Larisa NOVAC

Ex. Natalia MIHĂESCU
Aliona GUTUL
022-210-312

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI
INFRASTRUCTURII
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ
МОЛДОВА

CENTRUL NAȚIONAL DE
ACREDITARE DIN REPUBLICA
MOLDOVA (MOLDAC)

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
АККРЕДИТАЦИИ РЕСПУБЛИКИ
МОЛДОВА (MOLDAC)

MD-2009, mun. Chișinău, str. Vasile Alecsandri, 1, of. 205
tel/fax: +373-22-210-316, e-mail: acreditare@moldac.gov.md
web: www.acreditare.md

MD-2009, mun. Кишинэу, ул. Василе Александри 1, оф. 205
тел./факс: +373-22-210-316, e-mail: acreditare@moldac.gov.md
web: www.acreditare.md

Nr. 24694 DE 2 din 06.11.2019
La nr. 18-237558 din 31.10.2019

Domnului Roman CAZAN
Secretar General adjunct
al Guvernului

Stimate Domnule Secretar general adjunct

Prin prezenta, ca răspuns la scrisoarea Dumneavoastră cu nr. 18-23-7558 din 31.10.2019 cu privire la proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019), Centrul Național de Acreditare (MOLDAC) Vă comunică următoarele propuneri:

1. La Articolul 98 punctul (5), se menționează că „...evaluare independentă a aplicării corecte a metodei de siguranță pentru aprecierea și evaluarea riscurilor și a rezultatelor acestei aplicări poate fi realizată de către:
 - a) un organism de evaluare a riscurilor acreditat, recunoscut sau notificat în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității...”
- Notă: Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității nu prevede noțiune de un organism de evaluare a riscurilor, doar de un „organism de evaluare a conformității”, „organism de evaluare a conformității recunoscut”, „organism de evaluare a conformității notificat”;
2. Nu este indicat standardul de referință în conformitate cu care va fi acreditat „un organism de evaluare a riscurilor”;
 3. De adăugat în Articolul 2 al proiectului definiții de „organism de evaluare a conformității”, „organism de evaluare a conformității recunoscut”, „organism de evaluare a conformității notificat” sau de făcut referința la Articolul 2 în conformitate cu Legea nr. 235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.

MOLDAC este deschis pentru colaborare în scopul realizării obiectivelor comune.

Cu respect,
Vicedirector

Larisa NOVAC

Ex. Aliona GUTUL
022-210312



31 ianuarie 2020 nr. 11/3-09/10924

La nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Finanțelor, a examinat repetat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 634/MEI/2019) și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

I. Referitor la proiectul de lege Codul transportului feroviar

La art.1 alin.(2) lit.a) din Cod, întru înlăturarea erorii de redactare, sintagma "se aplică" de exclus.

La art.6 alin.(6) din Cod, textul "deciziile, acțiunile și inacțiunile Autorității Feroviare pot fi contestate conform procedurilor stabilite de Codul administrativ nr. 116/2018", urmează să fie supus unui proces amplu de analiză.

În susținerea acestui fapt, menționăm că în conformitate cu art.7 și art.8 din Codul administrativ nr.116/2018, autoritate publică se consideră orice structură organizatorică sau organ instituită/instituit prin lege sau printr-un alt act normativ, care acționează în regim de putere publică în scopul realizării unui interes public. Regimul de putere publică reprezintă ansamblul competențelor prevăzute de lege în vederea realizării sarcinilor autorităților publice, care le conferă posibilitatea de a se impune cu forță juridică obligatorie în raporturile lor cu persoane fizice sau juridice.

Totodată, potrivit art.167 alin.(2) și art.168 alin.(1) din Codul administrativ, dacă respinge în tot sau în parte cererea prealabilă ca fiind inadmisibilă sau neîntemeiată, autoritatea publică emitentă transmite dosarul administrativ cu toate actele autorității publice ierarhic superioare. Dacă autoritatea publică emitentă a respins în tot cererea prealabilă, decizia definitivă cu privire la cererea prealabilă este luată de autoritatea publică ierarhic superioară. Dacă autoritatea publică emitentă a respins în parte cererea prealabilă, autoritatea publică ierarhic superioară soluționează doar partea respinsă a cererii prealabile.



Astfel, având în vedere redacția actuală a art.6 alin. (6) din proiectul Codului, se atestă că decizia finală vis-a-vis de cererile prealabile depuse împotriva deciziilor, acțiunilor și inacțiunilor Autorității Feroviare, pe care aceasta le-a respins vor fi soluționate ca etapă finală de către Ministerul Economiei și Infrastructurii ca autoritate ierarhic superioară, fapt care va genera un domeniu de activitate suplimentar celui existent.

Respectiv, pentru eficientizarea activității de soluționare a contestațiilor depuse împotriva Autorității Feroviare, urmează să fie analizată posibilitatea ca procedura de contestare să fie reglementată în Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare, precum și structura și efectivul-limită ale acesteia, care se aprobă de Guvern.

La art.7 alin (1) sintagma "... deține conturi bancare în contul unic trezorerial al Ministerului Finanțelor" se substituie cu sintagma "*conturi deschise în Contul Unic Trezorerial al Ministerului Finanțelor*".

Totodată, art. 7 se va completa cu un aliniat nou:

(7) Bugetul Autorității Feroviare se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014.";

La art.10 alin.(1) din Cod, sintagma "*proprietate publică a statului*" de substituit cu sintagma "*proprietate din domeniu public al statului*".

În susținerea acestei redacții, precizăm că în conformitate cu art.2 din Legea nr.121/2007 privind administrarea și deținerea proprietății publice, proprietatea publică este reprezentată de totalitatea bunurilor domeniului public și a bunurilor domeniului privat ale statului, ale unităților administrativ-teritoriale, inclusiv ale unității teritoriale autonome Găgăuzia. Bunuri ale domeniului public al statului sunt atribuite totalitatea bunurilor mobile și imobile destinate satisfacerii intereselor generale ale statului.

Potrivit art.2 din Legea nr.29/2018 privind delimitarea proprietății publice, bunuri ale domeniului public sunt bunurile care, prin natura lor sau prin declarația legii, sunt de uz sau de interes public și care aparțin statului sau unităților administrativ-teritoriale.

Conform art.9 alin.(2) lit.f) din Lege, de domeniul public al statului țin infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat.

Concomitent, la art.21 alin (4) din Cod, termenul de "*capacitate financiară*" nu este complet definit, fapt care generează interpretări, în special în ceea ce privește modul de stabilire la data efectuării controlului a acestei "*capacități financiare*".

La art.36 de indicat cine este beneficiarul plăților în urma aplicării tarifelor de rezervare;

La art.43 și art.48 este vorba despre aceeași regulă;

Art.54 alin.(1) din Cod, urmează să fie revizuit în sensul excluderii sintagmei "permanentă (pe termen nelimitat)". Or, nu poate să fie acordat dreptul de folosință pe termen nelimitat a unor bunuri din domeniul public al statului în privința unor întreprinderi de transport feroviar.

Art. 66 și 67 de exclus, deoarece există legi speciale care reglementează acest aspect.

La art.77 alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de substituit cu cuvântul „Minister”;

La art.78 alin.(2) din Cod, sintagma “subvențiile” de substituit cu “subsidiile” conform celor susținute anterior în procesul de avizare de către Ministerul Finanțelor.

La art.79 alin.(1) din Cod, textul “Tarifele pentru transportul de pasageri și bagaje pe rutele naționale se stabilesc de întreprinderea feroviară în mod liber”, urmează să fie examinat suplimentar, în sensul instituirii unei metodologii de calcul și/sau control.

La art.83:

- alin.(1), după cuvintele „cu tarifele” de completat cu cuvintele „pentru transportul feroviar aprobate și tarifele”, iar cuvintele „în contractul de transport și” de exclus;

- la alin.(2), sintagma „întreprinderile feroviare” se substituie cu sintagma „Minister, conform metodologiei de calcul aprobată de Guvern”;

SECRETAR DE STAT (semnat electronic) **Tatiana IVANICICHINA**



MD-2005, mun. Chișinău, str. Constantin Tănase, 7
www.mf.gov.md, tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

12 decembrie 2019 nr. 11/3-03/1811/1228

La Număr unic 634/MEI/2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancelaria de Stat

Ministerul Finanțelor, la Indicația Cancelariei de Stat nr.18-23-7558 din 31 octombrie 2019, a examinat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

I. Referitor la proiectul de lege Codul transportului feroviar

art.2:

- la noțiunea *solicitant*, cuvintele „de exemplu Autoritatea Feroviară și expeditorii, expeditorii și întreprinderile de transport combinat” urmează a fi excluse, nu este cazul de scris exemplu la noțiune;

- la noțiunea *obligație de serviciu public*, sintagma „subvenționării” urmează a fi substituită cu sintagma „subsidiilor” în contextul Clasificației bugetare, aprobate prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.208/2015. Pe tot parcursul codului, sintagma „subvenții”, la orice caz gramatical, se substituie cu sintagma „subsidiu”, la cazul gramatical corespunzător;

- la noțiunea *zona de exploatare*, cuvântul „Minister” urmează a fi substituit cu cuvintele „organul central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar”. Denumirea scurtă a organului central necesită să fie indicată la articolul care urmează după articolul de definiții și care conține această sintagmă;

- de completat cu noțiunile *întreținerea infrastructurii și dezvoltarea infrastructurii* întru determinarea clară pe parcursul codului a activităților care pot/urmează fi finanțate din contul bugetului de stat;

Digitally signed by Ivanichina Tatiana
Date: 2019.12.15 17:35:35 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



art.3:

- lit.a) urmează a fi expusă în următoarea redacție:

„a) Guvernul:

- decide alocarea, în condițiile prevederilor legale, a mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Planului național de infrastructură feroviară, a subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători prestate în cadrul contractelor de servicii publice și a subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători. Alocarea subsidiilor se efectuează în baza metodologiei, aprobate de către Guvern;

- aprobă regulamente, metodologii și alte acte normative în scopul implementării prezentei legi.”;

- lit.b):

liniuța cinci se va expune în următoarea redacție:

„- coordonarea alocării mijloacelor/subsidiilor din bugetul de stat pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru serviciile publice de transport feroviar de călători prestate în cadrul contractelor de servicii publice și pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători.”;

în continuare lit.b) urmează a fi completată cu o liniuță nouă cu următorul cuprins:

„- aprobarea tarifelor conform metodologiilor aprobate de Guvern.”;

la art.4 lit. a), cuvintele „întreținerea și” se vor exclude, deoarece gestionarea infrastructurii feroviare include așa acțiuni ca administrarea și întreținerea, conform noțiunii *administratorul infrastructurii* din art.1 al proiectului;

la art.5 alin.(2), este necesar de indicat forma organizatorico-juridică de antreprenoriat în loc de *statut independent*;

la art.6 alin.(1), cuvintele „subvenționată (finanțată)” de substituit cu cuvântul „susținută”;

art.12:

- alin.(1) de expus în următoarea redacție:

„(1) Veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii feroviare se utilizează de către Administratorul infrastructurii doar în scopul asigurării funcționării infrastructurii

feroviare, inclusiv pentru întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare, pentru rambursarea împrumuturilor contractate. Pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare se utilizează și mijloacele alocate de la bugetul de stat.”;

- alin.(2) de exclus, deoarece contravine prevederilor alin.(1), sau de expus expres că dividendele nu pot fi plătite;

art.13:

- în contextul prevederilor art.3 lit. a), alin.(1) de expus în următoarea redacție:

„(1) Guvernul, prin intermediul Ministerului, asigură dezvoltarea infrastructurii feroviare, conform Programului național de infrastructură feroviară aprobat de Guvern, în limita alocațiilor aprobate prin legea bugetară anuală.”

- la alin.(2), sintagma „și în baza contractului multianual pentru administrarea infrastructurii încheiat cu Guvernul” urmează a fi exclusă din considerentele expuse la art.30 din proiect;

- alin.(3) urmează a fi expus în următoarea redacție:

„Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul infrastructurii din contul:”

- lit.d) de completat în final cu cuvântul „feroviare” și de considerat ca lit.a), iar la lit.a) cuvântul „subvenții” de substituit cu cuvintele „subsidii/alocații” și de considerat ca lit.d);

- la lit.e) urmează de specificat ce reprezintă sintagma “fondurile speciale”, sursele de finanțare ale administratorului sau sursele bugetului de stat. În cazul în care se are în vedere fondurile bugetului de stat (veniturile cu destinație instituite prin acte legislative cu caracter special), atunci această sintagmă urmează a fi exclusă reieșind din faptul, că noțiunea de “fonduri speciale” nu se mai utilizează în legislația în domeniul bugetar. Astfel, potrivit principiului universalității bugetului, toate resursele și cheltuielile publice se includ în buget, fără stabilirea corelărilor/legăturilor între anumite tipuri de resurse și cheltuieli;

- la alin.(4) de specificat *resursele care pot fi mobilizate în acest scop*. Dacă aceste resurse nu pot fi calificate ca resurse financiare din fonduri speciale, atunci la alin.(5), după cuvintele „alineatului (1)” de introdus cuvintele „și alineatului (4)”;

la art.17 alin.(1), pct.1) este necesar de indicat cine aprobă tarifele și metodologia;

art.25:

- alin.(2), după cuvintele „al alineatului” de completat cu textul „(1)”, iar cuvintele „la finanțarea activității acesteia” de substituit cu cuvintele „pentru finanțarea cheltuielilor aprobate în bugetul acesteia” în contextul prevederilor Legii nr.181/2014 (art.43 alin.(3));

- alin.(3) de expus în următoarea redacție, întru respectarea prevederilor Legii nr.181/2014 (art.43 alin.(2)), iar alin.(4) de exclus:

„(3) Nomenclatorul serviciilor de supraveghere, mărimea plăților, precum și modul de achitare a plăților se stabilesc de către Guvern.”;

art.29 alin.(1), după cuvintele „de tarife” de completat cu cuvintele „pentru servicii și utilizarea infrastructurii feroviare”;

art.30 de exclus. Proiectul prevede stabilirea stimulentei (subvențiilor) ... în vederea reducerii costurilor stabilite în contractul multianual și nivelului tarifelor de acces la infrastructură și servicii. În condițiile economiei de piață și nu numai, întru asigurarea sustenabilității financiare al entităților din domeniu, chestiunea privind eficientizarea/raționalizarea cheltuielilor, precum și echilibrarea costurilor/tarifelor este pilonul principal al activității, care nu necesită stimularea financiară suplimentară din partea statului, în afară mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare, subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători și subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători. Întru evitarea stabilirii tarifelor nejustificate, Guvernul aprobă metodologiile de calcul a tarifelor la mai multe tipuri de servicii. Nota informativă nu conține impactul asupra bugetului de stat în urma aplicării stimulentei preconizate. Din aceste considerente, pe tot parcursul proiectului, de exclus prevederile privind contractul multianual pentru administrarea infrastructurii;

la art.31 din modul actual de expunere a alin.(3), alin.(11) și alin.(12), cine totuși aprobă tarife luând în considerare prevederile art.29 alin.(1) din proiect;

art.32:

- la alin.(1) și alin.(3) urmează de specificat că aprobarea tarifelor majorate urmează să fie efectuată de organul care aprobă tarife conform art.31 și art.77 după modificarea conform obiecțiilor expuse prin aviz;

- la alin.(2) pct.1), cuvintele „serviciul de transport feroviar de călători în cadrul unui contract de servicii publice” de exclus, deoarece aceste servicii sunt propuse pentru compensare din contul subsidiilor;

la art.33, alin.(5) urmează a fi expus în următoarea redacție:

„(5) Reducerile se coordonează cu Organul de reglementare.”;

art.34:

- alin.(2) este necesar de completat că veniturile ratate nu se compensează de către Guvern, luând în considerare prevederile art.13 din proiect;

- la alin.(3), cuvintele „utilizată și calculele efectuate” de substituit cu cuvintele „a costurilor de mediu, de accident și de infrastructură neplătite”, iar propoziție a două de exclus;

art.35:

- reieșind din faptul că tarifele pentru utilizarea infrastructurii feroviare se elaborează în conformitate cu metodologiile aprobate de Guvern, articolul urmează a fi completat cu alin.(3) cu următorul cuprins:

„(3) Mărimea plăților se stabilește de către Minister în baza metodologiei aprobate de Guvern.”;

- alin.(3) devine alin.(4), concomitent de completat cu prevederea cine aplică aceste plăți;

- este necesar de completat cu prevederea că veniturile ratate conform alin.(2) lit. b)-c) nu sunt compensate de către Guvern, luând în considerare prevederile art.13 din proiect;

la art.36 de indicat cine este beneficiarul plăților în urma aplicării tarifelor de rezervare;

la art.43 și art.48 este vorba despre aceeași regulă;

art.44:

- la alin.(1) de indicat cine aprobă mărimea plăților și documentul care servește drept bază (spre exemplu, regulile de alocare a capacităților aprobate de Guvern sau altă metodologie aprobată de Guvern);

- alin.(5) urmează a fi exclus. Oportun ar fi, ca această plată să fie inclusă în tariful pentru alocarea capacităților de infrastructură întru reducerea numărului de plăți aplicate asupra businessului;

la art.49, alin.(6) de specificat care suport poate fi solicitat de la întreprinderile feroviare și dacă acestea se implică cu ajutor care are valoare în echivalentul bănesc, atunci cum vor fi compensate;

la art.50 alin.(2), lit.a) nu este clar ce presupune autorul scriind „și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar”;

art.59:

- la alin.(1), cuvintele „autoritatea locală responsabilă de teritoriul în care” de substituit cu cuvintele „autoritatea administrației publice locale pe teritoriul cărora”, iar în final de completat cu cuvintele „conform prevederilor Legii nr.271/1994 cu privire la protecția civilă”;

- la alin.(2) de indicat corect alineatul din art.13, deoarece alocațiile din bugetul de stat nu pot fi identificate ca fond special;

la art.62 alin.(3), cuvintele „bugetul de stat și alte” urmează a fi excluse;

la art.76 alin.(5), sintagma „procedura de calcul” de substituit cu sintagma „modul de calculare”;

la art.77 alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de substituit cu cuvântul „Minister”;

art.83:

- alin.(1), după cuvintele „cu tarifele” de completat cu cuvintele „pentru transportul feroviar aprobate și tarifele”, iar cuvintele „în contractul de transport și” de exclus;

- la alin.(2), sintagma „întreprinderile feroviare” se substituie cu sintagma „Minister, conform metodologiei de calcul aprobată de Guvern”;

la art.91 alin.(2), cuvintele „organului central de specialitate (Ministerul)” de substituit cu cuvântul „Ministerului”;

art.95 de expus în următoarea redacție:

„Articolul 95. Finanțarea activității Autorității Feroviare

(1) Autoritatea Feroviară este finanțată de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate Ministerului prin legea bugetară anuală, inclusiv din venituri colectate.

(2) Bugetul Autorității Feroviare se elaborează, se aprobă și se administrează în conformitate cu principiile, regulile și procedurile prevăzute de Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014.”;

la art.98 alin.(10), lit.d)-e) de redactat;

art.113 este necesar de completat cu prevederi referitor la cine instituie autoritatea în domeniul investigării și ce statut are. Aceasta este necesar pentru determinarea sursei de finanțare pentru realizarea sarcinilor sale conform art.114 din proiect;

art.139 alin.(1) stabilește că, unele articole se pun în aplicare în termen de 6 luni de la data publicării codului, în special art.3 lit.a), care prevede atribuțiile Guvernului, și

anume: decide alocarea, în condițiile prevederilor legale, a mijloacelor financiare necesare pentru dezvoltarea infrastructurii feroviare conform Planului național de infrastructură feroviară, a subsidiilor pentru serviciile publice de transport feroviar de călători prestate în cadrul contractelor de servicii publice și a subsidiilor pentru compensarea cheltuielilor, suportate de întreprinderile feroviare în urma acordării beneficiarilor a unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători (în redacția propusă). În același timp, prevederile art.3 lit.b), care reglementează atribuțiile Ministerului privind coordonarea alocării mijloacelor/subsidiilor în cazurile menționate, vor intra în vigoare la expirarea a 24 de luni de la data publicării. Astfel, în aspectul dat, atribuțiile Guvernului și Ministerului trebuie să fie corelate. În acest context, urmează de modificat art.139 alin.(1), precum și de efectuat alte modificări privind excepțiile de aplicare a prevederilor art.13, art.25, art.76, etc..

De asemenea, Codul urmează să fie completat cu un articol separat privind specificarea veniturilor din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare în contextul art.13 alin.(3), deoarece componentele acestor venituri sunt fragmentate pe tot parcursul proiectului.

SECRETAR DE STAT (*semnat electronic*) **Tatiana IVANICICHINA**

Ministerul Educației, Culturii
și Cercetării al Republicii Moldova

MD-2033, m-ga, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1
tel. (373) 22227620, fax (373) 22222388



Ministry of Education, Culture and
Research of the Republic of Moldova

MD-2033, Chișinău, 1, Piața Marii Adunări Naționale
tel. (373) 22227620, fax (373) 22222388

Nr. 07-09/7664 din 31.12.2019
La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Educației, Culturii și Cercetării a reexaminat și susține, fără
obiecții și propuneri, *proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului
Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte
normative.*

Ministru

Corneliu POPOVICI

Ex.: A. Bezu, 022233766; e-mail: angela.bezu@mecce.gov.md

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA		
Nr. de înregistrare	39	
Indicativ	02	01
		00

Ministerul Educației, Culturii
și Cercetării al Republicii Moldova



Ministry of Education, Culture and
Research of the Republic of Moldova

MD-2033, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1
tel. (+373) 22227620, fax (+373) 22221388

MD-2033, Chișinău, 1, Piața Marii Adunări Naționale
tel. (+373) 22227620, fax (+373) 22221388

Nr. 02-09/6867 din 27. 11. 19
La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Căminul de stat

Ministerul Educației, Culturii și Cercetării a examinat și susține proiectul hotărârii de Guvern privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019).

Totodată, menționează că prevederile articolului 110 din proiectul Codului preluat urmează a fi racordate la normele existente în Codul Educației, deoarece o lege, care reglementează transportul feroviar, nu poate stabili un cadru legal distinct pentru formarea inițială și continuă.

De asemenea, unele detalii din proiect ar trebui să fie omise (de exemplu, celor înscrise în alineatul (3)) și să se opteze pentru reglementarea acestora în hotărâri ale Guvernului.

Ministru


Corneliu POPOVICI



Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova
Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova



MD 2012, mun. Chişinău, bd. Ştefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-830, fax. (373-22) 255-236 email: msi@mai.gov.md
www.mai.gov.md c/d 210105010370133, Ministerul Finanţelor, Trezoreria de Stat IDNO 1006601000130

Nr. 37/244 din 21 ianuarie 2020
La nr. 14/1-8782 din 27.12.2020

Ministerul Economiei şi Infrastructurii

Ministerul Afacerilor Interne a examinat repetat proiectul definitivat al hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Codului transportului feroviar şi, în limita competenţelor funcţionale, comunică următoarele.

La proiectul Codului transportului feroviar.

Propunem reformularea conţinutului art. 4 şi art. 6, or, în conformitate cu prevederile art. 60 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative: precizia; claritatea; logica; integralitatea; caracterul practic. Totodată, la art. 6 alin. (4) recomandăm de exclus textul „în special”, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative.

La art. 9 propunem excluderea textului „după caz”, deoarece este incert şi nu este caracteristic unui act normativ.

La art. 11 alin. (4) textul „în vigoare” se va exclude.

Reiterăm obiecţia privind revizuirea proiectului prin prisma regulilor gramaticale, de ortografie şi de punctuaţie.

Secretar de stat

Digitally signed by Erhan Ianus
Date: 2020.01.21 17:12:53 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Ianus ERHAN

Ex.: Alexandru Tocarjevschi
Tel. 022-255-610
E-mail: alexandru.tocarjevschi@mai.gov.md



Nr. 37/3709 din 11 decembrie 2019
La nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ministerul Afacerilor Interne a examinat proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectul legii pentru modificarea unor acte legislative și, în limitele competențelor funcționale, comunică următoarele obiecții și propuneri.

La proiectul hotărârii Guvernului

1. Potrivit art.36 alin.(2) din Legea nr.136/2017 cu privire la Guvern, hotărârile se semnează de Prim-ministru și se contrasemnează de miniștrii care au obligația punerii în aplicare a acestora și/sau care sunt responsabili de domeniile de activitate care intră parțial sau integral în obiectul de reglementare al actului contrasemnat. Astfel, în clauza de adoptare se vor indica numele Prim-ministrului și numele și funcțiile contrasemnatarilor, membri actuali ai Guvernului.

La proiectul Codului transportului feroviar

1. Se recomandă, revizuirea proiectului din punct de vedere structural. Mai exact, ne referim la necesitatea structurării conform principiilor de la simplu la complex și de la general la specific, cu evitarea reglementării segmentate și dublate a unor norme.

Exemplificăm, Capitolul I din proiect, este intitulat „dispoziții generale”, care potrivit art.45 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, trebuie să determine obiectul de reglementare, scopul și domeniul de aplicare, să orienteze întreaga reglementare, să explice termeni, să definească concepte, iar în cazuri specifice, să fie expuse sub formă de principii. Însă, art.3 și 4 din Capitolul precitat, sunt intitulate ca fiind competențele autorităților (*Guvernul, organul central de specialitate, Autoritate Feroviară și organul de reglementare*) și a entităților (*Administratorul Infrastructurii, întreprinderi feroviare de pasageri și întreprinderi feroviare de marfă*) în domeniul transportului feroviar. Iar în conținut, pentru unele din aceste autorități și entități, sunt stipulate funcții și nu competențe.

Ulterior, în tot parcursul textului de proiect, regăsim articole intitulate ca fiind competențele acelorași subiecți din art.3 și 4 (*art.51. Competențele Organului de reglementare, art.93. Drepturi și competențe ale Autorității Feroviare*).

Mai mult ca atât, între aceste reglementări există neconcordanțe. De exemplu, la art.3 lit.d) (intitulat „competențe”), se stipulează că, *Organul de reglementare a pieței financiare este organizat ca subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare care realizează funcțiile de monitorizare a situației concurenței și prevenirea discriminării în domeniul transportului feroviar, iar la art.93 (intitulat „Organul de reglementare a pieței*



transportului feroviar”), se stipulează următoarele: *Organul de reglementare a pieței transportului feroviar efectuează monitorizarea pieței transportului feroviar, supraveghează utilizarea infrastructurii feroviare publice și a serviciilor feroviare de către întreprinderile feroviare asigurând o concurență loială în domeniul transportului feroviar din Moldova.*

2. Propunem la art. 2, în noțiunea „solicitan” de exclus sintagma „de exemplu”, deoarece nu este caracteristic unui act normativ. Totodată, în noțiunea „zona de exploatare”, cuvântul „Minister” de substituit cu textul „organ central de specialitate al administrației publice centrale responsabil de domeniul transportului feroviar”. În ordinea de idei, la art.3 lit.b) recomandăm indicarea expresă a denumirii organului central de specialitate.

Totodată, cu titlu de recomandare, propunem expunerea unui articol separat cu privire la misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate. Situație similară ar fi oportună și pentru autoritatea administrativă de implementare.

În tot textul proiectului, recomandăm uniformizarea noțiunii „Administratorul infrastructurii”, la forma gramaticală corespunzătoare.

Concomitent, se recomandă revizuirea în tot conținutul textul „Organ de reglementare”, inclusiv atribuțiile și competențele acestei structuri în domeniul de reglementare, prin prisma cadrului normativ național (spre ex. Legea nr.7/2016, Legea nr. 420/2006, etc.).

3. Pentru excluderea unor echivocuri considerăm oportună uniformizarea noțiunilor de „servicii de transport feroviar de călători” cu „activitate de transport feroviar de pasageri” a noțiunilor de „pasager” cu „călător” pentru a nu crea ambiguități de reglementare.

4. Propunem completarea... cu noțiuni, cu următorul cuprins:

„pasager” – persoană fizică care deține bilet de călătorie perfectat pe numele sau din numele ei, care deține dreptul de a se îmbarca în vehiculul feroviar, de a fi transportat de întreprinderea feroviară la punctul de destinație și de a efectua debarcarea din vehiculul feroviar și a noțiunii de „trafic internațional de pasageri - transport între Republica Moldova și alte țări, precum și tranzitul pe teritoriul Republicii Moldova; se poate realiza introducerea și/sau scoaterea de vagoane din compunerea trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze frontiera”.

5. Pentru a nu crea dicționar juridic se propune de a lua în considerare definirea noțiunilor de „stații de frontieră” și „secțiuni de frontieră” în procesul de elaborare a regulamentelor de implementare a directivelor Uniunii Europene, sau după caz, definirea acestora în proiectul dat.

6. Revizuirea articolelor după criteriul titlului articolului și conținutul acestuia.

Unele exemple de neconcordanță:

Denumirea articolului	Prevederea de neconcordanță
Articolului 9. Independența Administratorului Infrastructurii	(1) Administratorul Infrastructurii este responsabil pentru gestionarea și dezvoltarea infrastructurii feroviare în conformitate cu prezentul Cod.
Articolul 11. Imparțialitatea Administratorului Infrastructurii în ceea ce	(1) Funcțiile de gestionare a traficului și de planificare a întreținerii se exercită într-o manieră transparentă și nediscriminatorie,...

privește gestionarea traficului și planificarea întreținerii	
Articolul 12. Transparența financiară	<p>(1) Veniturile din activitățile de gestionare a rețelei de infrastructură, inclusiv subvențiile (alocațiile) de la bugetul de stat, pot fi utilizate de către Administratorul Infrastructurii doar în scopul finanțării proprii activități, inclusiv pentru rambursarea împrumuturilor sale.</p> <p>(2) Administratorul Infrastructurii poate utiliza doar veniturile din activitățile de gestionare a infrastructurii pentru a plăti dividende acționarilor societății.</p> <p>(3) Administratorul Infrastructurii și întreprinderile feroviare nu acordă împrumuturi unul altuia.</p> <p>(4) Datoriile Administratorului Infrastructurii trebuie să fie separate de datoriile altor entități, întreprinderi feroviare.</p>

7. La art.4, lit.b) și c) propunem substituirea cuvintelor „și tratatelor internaționale” cu textul „, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte și legislației naționale”.

8. La art.9, se operează cu sintagma „informații sensibile”, a cărei conținut nu este explicat.

9. Revizuirea art.13 alin.(3) lit.c), prin care se împuternicește Administratorul Infrastructurii să contracteze credite externe, or, acestea ulterior vor fi calificate ca datorie externă a Republicii Moldova.

10. Potrivit art.3, organul de reglementare a pieței în transportul feroviar este o subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare, iar la art.15, se menționează că organul de reglementare trebuie să prezinte motivele deciziilor luate și să stabilească modul de contestare a acestora, inclusiv de către Autoritatea Feroviară. Din aceste prevederi, nu este clar statutul acestor entități.

11. La art.17 alin. (1) pct. 2) propunem excluderea cuvântului „care”, ca fiind inutil. De asemenea, de remarcat că la art.17 alin.(2), se statuează că, *operatorii infrastructurilor de servicii oferă în mod nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare accesul, inclusiv accesul pe calea ferată, la infrastructurile menționate la documentul de referință de rețea, și la serviciile furnizate în cadrul acestor infrastructuri*, însă, în tot textul de proiect, nu se regăsesc explicații vizavi de forma de organizare a acestor operatori, drepturile și obligațiile.

12. La art.19 alin.(1) pct.5) nu este clar de unde rezultă competența Autorității Feroviare în atestarea persoanelor.

Totodată, de menționat că, în conformitate cu art.54 alin.(1) lit.i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Prin urmare, recomandăm revizuirea conținutului art.19 alin.(2) lit.j), în speță abrevierea “RNVF”.

13. La art.20 alin.(5) și, respectiv, în tot textul proiectului recomandăm utilizarea textului “pagina web oficială”, în conformitate cu Legea nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional.

14. Cu referire la art.21 alin.(6), comunicăm că, procedura și cazurile de suspendare a autorizației de transport feroviar trebuie să fie specificate expres.

15. Se propune excluderea art.23, or, reprezintă o normă de blanchetă care nu afectează propriul proces de contestare a procedurii de control.

16. Referința de la art.24, RNVF, se va defini în capitolul Dispoziții generale.

17. Normele de la art.25, nu prezintă o claritate sub forma prin care se va manifesta această supraveghere continuă a menținerii condițiilor de desfășurare a activității, de certificare a siguranței rutiere și de autorizare a siguranței feroviare.

18. Prevederea alin.2 de la art.29, se încadrează în categoriile de competență și atribuții. La fel, această prevedere se dublează și la art.31 alin.(1) și (12).

19. Alineatele (14) și (15) din art.31, nu se încadrează în titlul articolului, fiind prevederi generale și de cooperare, iar, prin acest articol, se reglementează regulile tarifare a infrastructurii feroviare.

20. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.

21. La art.52, alin.(3) după cuvântul „Ministerul” este necesar de introdus cuvintele „coordonează cu autoritățile de frontieră și vamale” pentru respectarea principiului eficacității în atingerea obiectivelor și realizarea sarcinilor stabilite a Poliției de Frontieră.

22. La art.71 după cuvintele „Administratorul Infrastructurii” urmează a fi adăugată sintagma „de comun acord cu autoritățile de frontieră și vamale” pentru ca realizarea politicilor guvernamentale în domeniile de activitate care le sunt încredințate să nu fie afectate.

23. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.

24. La art.94 alin.(5) și art.103 alin.(11) recomandăm substituirea textului „legii contenciosului administrativ” cu textul „Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018”, dat fiind faptul că Legea contenciosului administrativ nr.793/2000 a fost abrogată la 01.04.2019.

Per ansamblu, proiectul actului normativ se va revizui prin prisma regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.

La proiectul nota informativă

1. La pct.5 (fundamentarea economică), din nota informativă la proiectul supus avizării, se invocă următoarea ipoteză: „În urma alegerilor Parlamentare va fi creată o majoritate anti-europeană, care va rezilia Acordul de Asociere RM-UE.”

Reiterînd prevederile articolului precitat, precum și normele de tehnică legislativă, autorul urmează să revizuească astfel de ipoteze din tot proiectul înaintat spre avizare.

Ministru

Pavel VOICU



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE
AL REPUBLICII MOLDOVA
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND EUROPEAN INTEGRATION
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Str. 31 August 1989 80, MD-2012 Chișinău • Tel: (373 22) 233940 • Fax: (373 22) 232302 • <http://www.mfa.gov.md>

Nr. DI/3/041.1-333 din 14 ianuarie 2020
La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Cu referire la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene aduce la cunoștință că a examinat repetat *proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 634/MEI/2019)* și, în limita competențelor funcționale, susține propunerile MAEIE, expuse în scrisoarea nr. DI/3/041.1-13253 din 11 decembrie 2019, care și-au găsit reflectare în actul normativ.

Digitally signed by Revenco Eugeniu
Date: 2020.01.15 17:42:06 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Eugeniu REVENCO
Secretar General



MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE
AL REPUBLICII MOLDOVA
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND EUROPEAN INTEGRATION
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

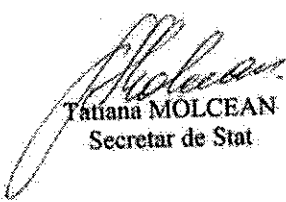
Str. 31 August 1989 80, MD-2012 Chișinău • Tel. (373 22) 233940 • Fax: (373 22) 232302 • <http://www.mfa.gov.md>

Nr. DI/3/041.1-43253 " 11 " 12 2019
La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

✓ Ministerul Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancellaria de Stat

Cu referire la scrisoarea Cancellariei de Stat nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene aduce la cunoștință că a examinat proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019) și, în limita competențelor funcționale, comunică despre susținerea acestuia.

Totodată, MAEIE notează faptul că angajamentele ce derivă din Acordul de Asocierie RM-UE (domeniul transportului feroviar) nu sunt onorate pe deplin în termen de timp, ținând cont de faptul că proiectul transpune parțial 3 directive UE, iar potrivit Planului Național de Acțiuni pentru Implementarea Acordului de Asocierie RM-UE, urmează a fi transpuse în total 8 acte UE, alte prevederi fiind transpuse prin acte subordonate în termen de 2 ani de la adoptarea Codului.


Tatiana MOLCEAN
Secretar de Stat

Red.: Ghendăie Codreanu
tel. (022) 578 229

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA		
Nr. de intrare	15513	
Indeksu		
" 16 "	12	20 19

MINISTERUL
AGRICULTURII,
DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI MEDIULUI
AL REPUBLICII MOLDOVA



MINISTRY
OF AGRICULTURE,
REGIONAL DEVELOPMENT AND
ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC
OF MOLDOVA

MD-2005, Chișinău, 9 Constantin Tanase Str
Tel. 20 45 81; Fax 22 07 48; E-mail: madrm@madrm.gov.md, WEB: www.madrm.gov.md

02 Ianuarie 2020 Nr.04/1-05/24
La nr.14/1-8782 din 27.12.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

În contextul solicitării Ministerului Economiei și Infrastructurii de examinare și avizare a proiectului de hotărâre definitivat *privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019)*, vă prezentăm avizul pozitiv.

Secretar de Stat

Mihail MACHIDON

Ex: Calanescu Domnina
Tel 022 204 391



MINISTERUL APĂRĂRII AL REPUBLICII MOLDOVA

șoseaua Hîncești, 84, MD-2021, mun.Chimnău
Tel.+373 22 25-20-70; Fax.+373 25-22-93
e-mail: cancelaria@army.gov.md; web: www.army.md

Nr. 11/13 din 28.11.201
La nr.18-23-7558 din 31.10.2019

Ministerului Economiei și Infrastructurii
Copie: Cancelariei de Stat

Ministerul Apărării a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019) și comunică aviz negativ asupra proiectului din următoarele considerații.

Cu referință la proiectul Codului transportului feroviar, menționăm că în acesta nu se conțin prevederile și particularitățile specifice privind traficul militar feroviar, ceea ce determină drepturile și obligațiile structurilor întreprinderii de stat "Calea Ferată din Moldova" și ale organelor Ministerului Apărării în cadrul realizării traficului militar feroviar. Prin traficul militar feroviar se subînțelege deplasarea organizată pe căile ferate a structurilor și forțelor militare folosindu-se mijloacele de transport ale întreprinderii de stat "Calea Ferată din Moldova".

Astfel, proiectul Codului transportului feroviar nu conține prevederi cu referință la pregătirea de mobilizare a transportului feroviar, care constituie sarcina de stat de prima importanță pentru consolidarea securității statului și se efectuează pe timp de pace, în condițiile legii. Finanțarea acțiunilor de pregătire de mobilizare a transportului feroviar se efectuează în modul stabilit de legislația în vigoare. Conducerea acțiunilor privind pregătirea de mobilizare și apărarea civilă în transportul feroviar, precum și responsabilitatea pentru buna stare a pregătirii de mobilizare și apărării civile se pun în sarcina conducătorilor de întreprinderi. Prevederile menționate se regăsesc în Codul transportului feroviar nr.309/2003 (art.25). Activitățile privind pregătirea de mobilizare la nivel de stat, desfășurate în scopul asigurării apărării și securității țării, sunt finanțate de la bugetul de stat, conform Legii privind pregătirea de mobilizare și mobilizarea, nr.1192/2002.

În același context, în proiectul Codului transportului feroviar lipsesc prevederile cu referință la suspendarea temporară sau limitarea operațiunilor de încărcare a mărfurilor, bagajelor și mesageriilor în caz de forță majoră, scutirea de la plata taxelor de transport pentru mărfurile militare (speciale) care satisfac

necesitățile de apărare, securitate

Digitally signed by Gaiucinc Victor
Date: 2019.12.03 09:14:13 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



utilizarea vagoanelor și containerelor în cazul acțiunilor militare. Aceste cerințe și particularități sunt prevăzute în Codul transportului feroviar nr.309/2003 (articolele 55 alin.(1); 61 alin.(3) lit.b); 69 alin.(1); 103 alin.(2) lit.a); 138), care în cazul adoptării noului Cod al transportului feroviar urmează a fi abrogate, ceea ce va duce la periclitarea activităților de transportări militare feroviare care satisfac necesitățile de stat de apărare.

Având în vedere cele expuse, Ministerul Apărării consideră de o necesitate stringentă completarea proiectului Codului transportului feroviar cu prevederi privind atribuțiile și responsabilitatea autorităților administrației publice, instituțiilor publice și ale agenților economici în domeniul pregătirii de mobilizare și mobilizare, făcând referință la Legea privind pregătirea de mobilizare și mobilizarea, nr.1192/2002. Concomitent, în același context, în proiectul Codului urmează a fi reproduse prevederile articolelor 55 alin.(1); 61 alin.(3) lit.b); 69 alin.(1); 103 alin.(2) lit.a); 138) din Codul transportului feroviar nr.309/2003.

Ministru

Victor GAICIUC

*Ex: Vladislav Gorincioi
Tel: 022 83 44 70*

**FEDERAȚIA SINDICALĂ
A FEROVIARIILOR DIN
REPUBLICA MOLDOVA**

MD – 2001, mun. Chișinău, str. Decebal, 2
Tel. 83-44-18, 52-21-39
Cod fiscal 1013620005923
IBAN MD 81MO2224ASV 14822667100
BC Mobiasbancă-Grupe Societe Generale SA
Codul băncii MOBBMD22



**ФЕДЕРАЦИЯ ПРОФСОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
РЕСПУБЛИКИ МОЛDOVA**

MD – 2001, мун. Кишинев, ул. Дечебал, 2
Тел. 83-44-18, 52-21-39
Фискальный код 1013620005923
IBAN MD 81MO2224ASV 14822667100
BC Mobiasbancă-Grupe Societe Generale SA
Код банка MOBBMD22

Nr. 95/01 din 14.11.2019
La Nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

Cancelaria de Stat a Republicii Moldova

La Nr. 18-23-7558 din 31 octombrie 2019, Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova referitor privind aprobarea *proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte legislative* vă comunică:

Din experiența țărilor Baltice și a României, divizarea căii în diferite societăți independente va aduce la necompetitivitatea ÎS „Calea Ferată din Moldova”. Reeșind din cele expuse Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova nu poate susține proiectele de documente menționate mai sus, având scopul principal apărarea drepturilor și interesele profesionale, economice, de muncă și sociale colective și individuale ale membrilor săi.

Cu respect,

**Președinte al Federației Sindicale
a Feroviarilor din Moldova**

Ion Zaporozhan

**CONFEDERAȚIA NAȚIONALĂ
A SINDICATELOR DIN MOLDOVA**

2012, mun. Chișinău, str. 31 August 1989, 129
Tel. 266502; 237304; Tel/fax: 234508
e-mail: office@cnsm.md



**НАЦИОНАЛЬНАЯ КОНФЕДЕРАЦИЯ
ПРОФСОЮЗОВ МОЛДОВЫ**

2012, мун. Кишинэу, ул. 31 Август 1989, 129
Тел. 266502; 237304; Тел/факс: 234508
e-mail: office@cnsm.md

15.01.20 Nr. 04-17/25

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

**Ministerul Economiei și
Infrastructurii al Republicii Moldova**

Prin prezenta, cu referire la proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectului de Lege pentru modificarea unor acte normative, transmis repetat spre avizare, reiterăm poziția exprimată anterior, și anume.

Piața transportului feroviar în Republica Moldova este una mică în comparație cu țările din regiune și, prin urmare, liberalizarea excesivă a acestui sector pentru sporirea mediului concurențial, după noi, va avea un impact negativ asupra acestei ramuri, mai cu seamă asupra salariaților. Altfel spus, separarea Î.S. „Calea Ferată din Moldova” în mai multe întreprinderi independente pe diferite sectoare: infrastructură, transportare călători și transportare mărfuri, va conduce la disponibilizarea în masă a personalului angajat în prezent la această unitate economică.

De asemenea, menționăm că nici de această dată în documentele avizate nu se regăsesc unele prevederi concrete pentru a stabili unele măsuri de protecție, inclusiv pentru reangajarea (recalificarea) salariaților în cadrul viitoarelor întreprinderi din ramura transportului feroviar.

Aceste constatări servesc în continuare motive pentru membrii de sindicat, afiliați în cadrul Federației Sindicale a Feroviarilor din Republica Moldova, de a fi împotriva promovării spre adoptare a proiectelor respective.

În acest context, proiectele de documente prezentate spre avizare nu pot fi susținute fără o asigurare eficientă a respectării drepturilor și intereselor lucrătorilor, membri de sindicat din cadrul Î.S. „Calea Ferată din Moldova”. Or, această asigurare (protecție) se impune a fi prevăzută, inclusiv de la momentul reformării, amendării cadrului legal (Codului transportului feroviar) și nicidecum abia la momentul elaborării planului pentru implementarea Concepției de restructurare a sectorului feroviar (*după cum comunică autorul proiectului în tabelul sintezei obiecțiilor și propunerilor la proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte normative*).

Președinte

Oleg BUDZA

Ex.: E. Covrig,
tel.: 022 266 548

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	513
Indexul	"15" 01 2020



05 februarie 2020 Nr. DJ-06/ 63-237
La nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019

Domnului Anatol USATÎI,
Ministru al Economiei și Infrastructurii

Stimate domnule Ministru,

Plenul Consiliului Concurenței, în cadrul ședinței din 04 februarie 2020, a examinat, în temeiul prevederilor art. 39 lit. c) și art. 41 alin. (1) lit. d) ale Legii concurenței nr. 183/2012, proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Codului transportului feroviar și a Legii pentru modificarea unor acte normative și, în limitele competenței sale comunică despre lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea acestora.

Măsurile de stimulare financiară prevăzute de proiectul Codului transportului feroviar, precum compensarea pierderilor, acordarea subvențiilor ș.a., ar putea constitui măsuri de sprijin reglementate de Legea nr. 139/2012 cu privire la ajutorul de stat.

În acest sens, în vederea asigurării respectării Legii nr. 139/2012, este necesar de menționat că orice intenție de acordare a unui ajutor de stat urmează a fi notificată Consiliului Concurenței de către furnizorul și/sau a inițiatorul acestuia, conform prevederilor art. 8 din Legea nr. 139 din 15 iunie 2012 cu privire la ajutorul de stat.

Cu respect,

Președinte

Marcel RĂDUCAN



AGENȚIA SERVICIILOR PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA
PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

MD-2012, municipiul Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, 42.

42 Aleksandr Pușkin str., MD-2012 Chișinău

Tel.: +373 22 50 46 54 Fax: +373 22 21 22 59 e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

22.01.2020 nr. *01/304*

La nr. 14/I-8782 din 27.12.2019.

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Ca urmare a examinării proiectului definitivat al hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative, potrivit competențelor funcționale, vă comunicăm lipsa obiecțiilor.

Director

Tatiana CUNETCHI

Chișinău, 022 50 48 59

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA		
Nr. de intrare	<i>904</i>	
Indexul	<i>13-01-2020</i>	



AGENȚIA SERVICIILOR PUBLICE A REPUBLICII MOLDOVA
PUBLIC SERVICES AGENCY OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

MD-2012, municipiul Chișinău, str. Aleksandr Pușkin, 42

42 Aleksandr Pușkin str., MD-2012 Chișinău

Tel.: +373 22 50 46 54 Fax: +373 22 21 22 59 e-mail: asp@asp.gov.md, web: asp.gov.md

28.11.2019 nr. *01/6993*

La nr. *18-23-7558* din *31.10.2019*

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Cancelaria de Stat

Ca urmare a examinării proiectului de hotărâre privind aprobarea proiectului Codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (număr unic 634/MEI/2019), vă comunicăm lipsa obiecțiilor.

Totodată, în vederea îmbunătățirii proiectului propunem următoarele:

1. În art. 2 al proiectului Codului transportului feroviar să fie prezentat înțelesul abrevierii „RNVF”, utilizată frecvent în textul proiectului.
2. Pentru o percepere mai clară a prevederii de la alin. (5) al art. 128, propunem substituirea sintagmei „un sistem prin care se” cu sintagma „un sistem de control instituțional care”.

Director interimar

Mircea EȘANU

Chirosnej Mihai, 022 504 859
Martin Rodica, 022 504 372

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	
AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de înregistrare	<i>74583</i>
indexul	<i>29</i>
" <i>11</i> " <i>2019</i>	



Guvernul Republicii Moldova
Agencia Proprietății Publice

MD-2012, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1
Tel: (00373 22) 234-350
E-mail: office@app.gov.md

Nr. 05-01-191
16.01.2020

Ministerul Economiei și Infrastructurii
MD-2012, mun. Chișinău, str. Piața Marii Adunări Naționale, 1

Cu referire la scrisoarea Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 14/1-8782 din 27 decembrie 2019, Agenția Proprietății Publice a examinat repetat *proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea proiectului codului transportului feroviar și proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative definitivat și, reieșind din competențele funcționale, expune lipsa de propuneri sau obiecții.*

Director general

Mihail RUSU

Ex. R. Ostrovich,
tel. 022-23-00-07

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	589
Intrare	16.01.2020



Guvernul Republicii Moldova
Agenția Proprietății Publice

MD-2012, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1
Tel: (00373 22) 234-350
E-mail: obice@pp.gov.md

Nr. 05-04-5044
28.11.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii
Piața Marii Adunări Naționale, 1, mun. Chișinău

Copie: Cancelaria de Stat
Piața Marii Adunări Naționale, 1, mun. Chișinău

Cu referire la scrisoarea Cancelariei de Stat nr. 18-23-7558 din 31.10.2019, Agenția Proprietății Publice a examinat *proiectul Codului transportului feroviar (număr unic 634/MEI/2019)*, autor – **Ministerul Economiei și Infrastructurii**, și, reieșind din prevederile art. 9 alin. (2) lit. f) al Legii nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice, consideră necesară la definitivarea acestui proiect ajustarea următoarelor aspecte referitoare la art. 54:

- în alin. (1) după cuvintele “(pe termen nelimitat)” de completat cu textul „de către organul abilitat cu administrarea terenurilor proprietate publică”;

- de completat articolul cu un alineat nou, alin. (5), în următoarea redacție:

“(5) *Terenurile proprietate publică a statului ocupate de infrastructura feroviară sunt determinate ca bunuri ale domeniului public*”.

În ceea ce privește proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative, comunicăm lipsa de propuneri și obiecții.

Director general adjunct

Vadim DERMENJI

Ex: Natalia Pascaru
tel. 022-23-40-67

MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	
AL REPUBLICII MOLDOVA	
Nr. de intrare	14148
Indexul	05 11 19



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint 124, et.4
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

Nr. 05/8698/19 din 03.12.2019

La nr. 18-23-7558 din 31.10.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Agenția Națională pentru Soluționarea Contestățiilor a examinat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative (Cod unic 634/MEI/2019) și, potrivit competențelor funcționale, comunică următoarele.

Proiectul Codului transportului feroviar prevede posibilitatea soluționării litigiilor pe aspectele reglementate de acesta fie prin intermediul Consiliului pentru soluționarea disputelor sau direct în instanța de contencios administrativ (ex. art. 25, 105 alin. (2)).

Astfel, menținând opțiunea respectivă există probabilitatea ca persoanele eventual lezate în drepturi să adreseze petiții/cereri, având același subiect sau conținut, atât Consiliului pentru soluționarea disputelor, cât și instanței de contencios administrativ, iar astfel de acțiuni sporesc povara administrativă a acestor organe. Tot aici, este de menționat faptul că Consiliului pentru soluționarea disputelor este indicat ca și noțiune generică fără a fi stipulate atribuțiile acestuia, procedura de constituire, procedura de soluționare, organul ierarhic superior etc.

Suplimentar, în textul proiectului avizat este făcută referire la legea contenciosului administrativ ca și act normativ conform căroră urmează să fie soluționate cererile petiționarilor de către instanța de contencios administrativ. La acest aspect menționăm că la data de 01.04.2019 a intrat în vigoare Codul administrativ nr. 116 din 19.07.2018 la care ar urma să fie făcute trimiterile corespunzătoare.

În textul Codului se face referire la „Administratorul Infrastructurii”, „Organul de reglementare” acestea fiind noțiuni generice, astfel pentru a evita interpretările eronate considerăm oportună indicarea expresă a instituțiilor investite cu atribuții în sensul Codului transportului feroviar, or indicarea generică a astfel de organe este caracteristică Directivelor Uniunii Europene, însă nu reprezintă o soluție fezabilă pentru actele legislative naționale.

Reieșind din cele expuse, considerăm că textul proiectului Codului transportului feroviar urmează a fi revizuit.

Director general adjunct


Irina GUTNIC



MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 124, et.4
tel: 022 820652, fax: 022 820651, e-mail: contestatii@ansc.md

Nr. 05/37/20 din 10.01.2020

La nr. 14/1-8782 din 27.12.2019

Ministerul Economiei și Infrastructurii

Agenția Națională pentru Soluționarea Contestațiilor a examinat repetat proiectul Codului transportului feroviar și proiectul de Lege pentru modificarea unor acte legislative și, potrivit competențelor funcționale, comunică următoarele.

Preambulul proiectului Codului transportului feroviar indică faptul că transpune parțial Directiva 2012/34/UE din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european. La art. 58 directiva reglementează faptul că dispozițiile acesteia nu aduc atingere Directivei 2004/17/CE din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

Astfel, este de menționat faptul că potrivit Acordului de Asociere RM-UE, Republica Moldova s-a obligat să transpună în legislația națională prevederile Directivei 2004/17/CE, iar dat fiind faptul că aceasta din urmă a fost abrogată prin Directiva 2014/25/UE, transpunerea va viza prevederile Directivei 2014/25/UE din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE, care la art. 11 prevede că aceasta se aplică activităților legate de punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor destinate să furnizeze un serviciu public în domeniul transportului pe calea ferată, cu sisteme automate, cu tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sau pe cablu.

Totodată, la ședința Guvernului din 27.12.2019 a fost aprobat proiectul de Lege privind achizițiile în sectoarele energiei, al apei, al transporturilor și al serviciilor poștale care are la bază cele mai recente reglementări europene privind achizițiile în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale.

Reieșind din cele expuse, considerăm că textul proiectului Codului transportului feroviar urmează a fi revizuit sub aspectul invocat mai sus, în coordonare cu Ministerul Finanțelor care efectuează politica în domeniul achizițiilor publice și achizițiilor sectoriale.

Director general

Anatolie ZAGORODNII

**COMISIA DE STAT PENTRU
REGLEMENTAREA ACTIVITĂȚII DE
ÎNȚEPRINZĂTOR**

GRUPUL DE LUCRU



**STATE COMMISSION FOR
REGULATION OF ENTREPRENEURIAL
ACTIVITY**

WORKING GROUP

Republica Moldova, MD-2033, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 3, Casa Guvernului, etajul 2, of. 226, tel./fax. 250-533

05.11.2018 nr.06/2 - GL - 118

Ministerul Economiei și Infrastructurii

În baza prevederilor art.19 din Legea nr.235-XVI din 20.07.2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, precum și a atribuțiilor stabilite în Hotărârea Guvernului nr.1429 din 16.12.2008 privind revizuirea și optimizarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător, și în conformitate cu procedura reglementată în capitolul IV al Metodologiei de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1230 din 24.10.2006, Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în cadrul ședinței din 31 octombrie curent a avizat parțial pozitiv proiectul Codului transportului feroviar cu luarea în considerare a obiectivelor expuse în opinie și în cadrul ședinței.

Extrasul din procesul-verbal nr.29 al ședinței Grupului de lucru și opinia consultantului din cadrul SEIR se anexează.

Anexă: 5 file.

Vicepreședintele Grupului de lucru

Vladislav CAMINSCHI

Ex. L.Țintăline
tel. 022-238-533

Procesul - verbal nr.29
al ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător
în Republica Moldova

31 octombrie 2018

Casa Guvernului, sala de ședințe, et.2, biroul 246

A prezidat: dl Vladislav Cuminschi, vicepreședintele Grupului de lucru, director executiv, Confederația Națională a Patronatului

Au participat:

Nr. crt.	Numele	Instituția	Postul
Membrii Grupului de lucru			
1.	Chiper Valentina	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Șef al Secției reglementarea mediului de afaceri și IMM
2.	Constantinovic Stefan	Agencia Națională pentru Sănătate Publică	Șef al Secției expertiză sanitară
3.	Alexa Corina	Ministerul Finanțelor	Consultant principal, Secția legislație impozite indirecte.
4.	Chirică Sergiu	Camera de Comerț Americană	Director executiv
5.	Șova Elena	Asociația Investitorilor Străini	Reprezentant
6.	Russu Diana	Camera de Comerț și Industrie	Șef al Direcției Sustinere și Promovare a membrilor CCI
7.	Albulesa Dumitru	AITA	Director
8.	Bejan Raisu	Uniunea Producătorilor de Zahăr	Vicepreședinte
9.	Dațco Eugeniu	Uniunea Transportatorilor și Drumarilor	Director executiv
10.	Gherboșan Elena	Asociația Patronală a Importatorilor de Dispozitive Medicale și Echipamente de Laborator DISMED	Director executiv
11.	Sugac Sofia	Clubul Republican al Oamenilor de Afaceri „Timpul”	Vicepreședinte
12.	Țimbalnic Ludmila	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Secretarul Grupului de lucru, Consultant superior, Secția reglementarea mediului de afaceri și IMM
INVITAȚI			
1.	Stratulat Elena	Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică	Șef al Secției gaze naturale, Departamentul Reglementări
2.	Vasiliev Denis	Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant principal, Secția gaze naturale, Departamentul Reglementări
3.	Chivrișu Daniel	Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant principal, Secția energie electrică și regenerabile, Departamentul Reglementări
4.	Țurcanu Veaceslav	Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant principal, Secția energie electrică și regenerabile, Departamentul Reglementări

5.	Moraru Tatiana	Serviciul Vamal	Şef Secţie AEO
6.	Ababii Lidia	Serviciul Vamal	Inspector principal secţia AEO
7.	Solomon Constantin	Ministerul Sănătăţii, Muncii şi Protecţiei Sociale	Medic-igienist, Agenţia Naţională pentru Sănătate Publică
8.	Carp Liliana	Ministerul Sănătăţii, Muncii şi Protecţiei Sociale	Medic-igienist, Agenţia Naţională pentru Sănătate Publică
9.	Gapeev Roman	Ministerul Economiei şi Infrastructurii	Şef al Serviciului transport feroviar
10.	Codreanu Vasile	Ministerul Economiei şi Infrastructurii	Consultant principal, Serviciul transport feroviar
11.	Ciobanu Victor	Ministerul Economiei şi Infrastructurii	Consultant principal, Secţia reglementarea mediului de afaceri şi IMM
EXPERTI			
1.	Chelaru Oleg	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivităţii	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
2.	Ermurachi Victor	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivităţii	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
3.	Creju Natalia	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivităţii	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare

Sedinţa a fost deschisă şi prezidată de dl Vladislav Cammschi, vicepreşedintele Grupului de lucru, director executiv, Confederaţia Naţională a Patronatului.

Examinarea proiectului Codului transportului feroviar, elaborat de Ministerul Economiei şi Infrastructurii

Opinia a fost prezentată de către dna Creju Natalia, consultant din cadrul Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare, care a specificat că proiectul Codului a fost examinat repetat prin prisma prevederilor stipulate în Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activităţii de întreprinzător, Legea nr.424/2004 privind revizuirea şi optimizarea cadrului normativ de reglementare a activităţii de întreprinzător, Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activităţii de întreprinzător şi Legea nr.100/2017 privind actele normative.

Urmare examinării repetate s-a constatat că autorii au luat în considerare unele obiecţii, care anterior au fost expuse în opinie. Totodată, au mai rămas unele obiecţii şi anume:

- la art 34 norma stipulată prevede că *ministerul poate majora tarifele, consultând operatorii de transport feroviar şi Consiliul Concurenţei*. Toate tarifele stabilite în prezentul cod urmează a fi calculate conform metodologiei de formare a lor stabilite de Guvern. Norma respectivă este contradictorie cu principiul previzibilităţii cheltuielilor care este stabilit în Legea 235/2006. Astfel se propune excluderea normei date.

- la art.54, pct.4 este necesar de a face referinţă la art.283 a Codului Fiscal ce ţine de scutirea de taxe şi impozite;

Referitor la cele 3 acte permistive:

- *autorizaţia pentru transport* să fie substituită cu înregistrarea agentului economic cu notificarea ulterioară;

Ce ține de *certificatul de siguranță și autorizația de siguranță* urmează a fi introduse în Nomenclatorul actelor permiseve aprobat prin Legea nr. 160/2011.

S-au inițiat discuții la care au participat d-nii: Caminschi V., Chirică S., Albușea D., Dașco E.; d-na Bejan R.; din partea autorității dl. Gapeev R., Codreanu V.; d-na Crețu N. – consultant SEIR.

Urmare discuțiilor:

S-a decis:

De a aviza parțial pozitiv proiectul Codului transportului feroviar cu luarea în considerare a obiecțiilor expuse în opinie și în cadrul ședinței.

Vicepreședintele Grupului de lucru



Vladislav CAMINSCHI

Opinie repetată la Codul transportului feroviar

Aspecte Introductive

Proiectul a fost înaintat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii a fost examinat prin prisma Legii nr.160/2011 "Privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Legea nr.235/2006 „Cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător” și Legea nr.100/2017 „Privind actele normative” și HG nr.1345/2006 „Cu privire la armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația comunitară”.

La proiectul Codului

1. În textul proiectului au fost excluse așa sintagme generice vagi care pot crea incertitudine pentru viitor și substituite concret cu denumirile actelor normative/legislativă în vigoare care trebuie să fie aplicate în cazuri concrete.

2. Autorii includ mai multe acte permissive care din start se prevăd să fie incluse în Legea nr. 160/2011 care nu sunt argumentate necesitatea introducerii lor. În acest context autorii au prezentat și modificările respective la Legea 160 prin care au inclus acte permissive.

3. La termeni :

Autorizație de siguranță se propune de a fi eliberată și pentru proiectare. Se impune o clarificare a referitor la necesitatea eliberării ei și excluderea sintagmei „pentru proiectare”.

4. În linii generale:

Este necesar să fie indicare concret și exhaustiv ce documente urmează a fi prezentate pentru solicitarea unui act permisiv.

Art 22 de completat la final cu sintagma „ în conformitate cu prevederile Legii 160/2011”.

art 32 Nu este clar ce fel de stimulare va avea Administratorul Infrastructurii din partea Guvernului?. Este o norma discriminatorie deoarece conform proiectului Administrator al infrastructurii poate fi orice agent economic sau o parte ori subdiviziune a acestuia. Tot la acest articol se prevede ca plățile trebuie să fie convenite în avans pe întreaga durată a contractului.

La art 34 se propune norma prin care Ministerul I se stabilește dreptul de a majora tarifele. Toate tarifele stabilite în prezentul cod urmează a fi calculate conform metodologie de formare a lor stabilite de Guvern. Aceasta norma este contradictorie cu principiul previzibilității cheltuielilor care este stabilit în legea 235/2006.

La art 54 prevede scutirea de orice taxe și impozite. Norma dată contravine cu principiile ce se referă la egalitatea în drepturi și egalitatea intereselor legitime ale tuturor persoanelor fizice și persoanelor juridice care practică activitate de întreprinzător. În cazul când se propune demonopolizarea sectorului și posibilității transmiterii în locațiune a infrastructurii care nu este implicată în prestarea serviciilor feroviare nu este clară această norma. Se propune de a se concretiza ca vor fi scutite numai cele infrastructuri implicate în transport feroviar. Dar, în linii generale, a fost propus ca acest punct să fie revizuit de Ministerul Finanțelor.

La art. 101 (12) Prevede obligativitatea întreprinderilor feroviare de a prezenta raportul anual de siguranță către Agenție. Nu este clară și nu a fost argumentat în cadrul AIR un așa fel de raport nefiind clar necesitatea lui. Solicităm autorilor excluderea lui.

La art. 105 se prevede ca la depunerea cererii de solicitare a certificatului de siguranță vor fi necesare și prezentarea și anexarea unor documente fără a fi indicate expres care sunt ele. Legea urmează să stabilească exhaustiv lista de acte necesare pentru obținerea unui act permisiv.

La art. 110 De indicat concret denumirea actului care se solicita fără indicarea de prezentare a unor „informații”.

Art. 151 prevede o perioadă de 2 ani de elaborarea a cadrului normativ perioada foarte mare care este necesar de revizuit

Art. 152 Nu poate Agenția feroviara care va avea si funcții de control sa exercite și funcțiile de gestionarea Infrastructurii. Este necesar de a concretiza acesta norma astfel sa nu fie în contradicție cu principiile stipulate la legea 424/2004:

„delimitarea funcțiilor de reglementare, control și inspecție de stat ale autorităților administrației publice de funcțiile de prestare a serviciilor de evaluare a conformității și altor servicii prestate contra plată”.

La dispoziții tranzitorii de reexaminat termenul de intrare în vigoare a prezentului cod din considerentul ca urmează de a modifica unele legi si de a elabora un sir de acte normative.

Concluzii

În linii generale proiectul a fost revizuit redacțional si conceptual. Proiectul poate fi acceptat cu unele modificări expuse în opinie.

Natalia Crețu Consultant SEIR

022250312, tel 079554808

30.10.2018

**COMISIA DE STAT PENTRU
REGLEMENTAREA ACTIVITĂȚII DE
ÎNTEPRINZĂTOR**

GRUPUL DE LUCRU



**STATE COMMISSION FOR
REGULATION OF ENTREPRENEURIAL
ACTIVITY**

WORKING GROUP

Republica Moldova, MD-2033, mun. Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale 1, Casa Guvernului, etajul 2, of. 226, tel./fax. 250-533

22.08.2018 nr.06/2 - GL - 91

Ministerul Economiei și Infrastructurii

În baza prevederilor art. 19 din Legea nr.235-XVI din 20.07.2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, precum și a atribuțiilor stabilite în Hotărârea Guvernului nr.1429 din 16.12.2008 privind revizuirea și optimizarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător, și în conformitate cu procedura reglementată în capitolul IV al Metodologiei de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1230 din 24.10.2006, Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în cadrul ședinței din 15 august curent a avizat pozitiv Analiza impactului de reglementare la proiectul Codului transport feroviar.

Extrasul din procesul-verbal nr.23 al ședinței Grupului de lucru și opinia consultantului din cadrul SPIR se anexează.

Anexă: 6 file.

**Președintele ședinței,
Membru al Grupului de lucru**

Eugen DATCO

Ex. I. Timbaluc
tel. 022 250 533

**Procesul - verbal nr.23
al ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător
în Republica Moldova**

15 august 2018

Casa Guvernului, sala de ședințe, et.2, biroul 246

A prezidat: dl Eugen Dațco, membru Grupului de lucru, director executiv, Uniunea Transportatorilor și Drumarilor, membrul Grupului de lucru.

Au participat:

№. nr.	Numele	Instituția	Postul
Membru Grupului de lucru			
1.	Constantinovici Ștefan	Medic-igienist, Agenția Națională pentru Sănătate Publică	Șef al Secției expertiză sanitară
2.	Drucea Radu	Confederația Națională a Patronatului din Republica Moldova	Șef al Direcției prestări servicii
3.	Dațco Eugen	Uniunea Transportatorilor și Drumarilor	Director executiv
4.	Bejan Raisa	Uniunea Producătorilor de Zahăr	Vicepreședinte
5.	Groza Ana	Asociația Investitorilor Străini	Director executiv
6.	Russu Diana	Camera de Comerț și Industrie	Șef al Direcției Susținere și Promovare a membrilor CCI
7.	Țimbaliuc Ludmila	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Secretarul Grupului de lucru, Consultant superior, Secția reglementarea mediului de afaceri și IMM
INVITAȚI			
1.	Grossu Aliona	Uniunea Instituțiilor Medico - Sanitare Private	Director executiv
2.	Țurcanu Veaceslav	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant superior, Secția energie electrică și regenerabile, Departamentul Reglementări
3.	Chivrița Daniel	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant principal, Secția energie electrică și regenerabile, Departamentul Reglementări
4.	Gapeev Roman	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Serviciul transport feroviar
5.	Carp Liliana	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale	Medic-igienist, Agenția Națională pentru Sănătate Publică
6.	Mogorean Maxhin	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale	Medic-igienist, Agenția Națională pentru Sănătate Publică
7.	Bejan Viorela	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Șef adjuncț, Direcția infrastructura calității și securitate industrială
8.	Gavrilovici Marina	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Consultant principal, Direcția infrastructura calității și securitate industrială

EXPERTI			
1.	Chelaru Oleg	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
2.	Bojan Nicolae	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
3.	Srbu Eduard	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
4.	Crețu Natalia	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare

Sedința a fost deschisă și prezidată de către dl Eugen Dașco, membrul Grupului de lucru, director executiv, Uniunea Transportatorilor și Drumarilor.

Examinarea Analizei impactului de reglementare la proiectul Codului transport feroviar, elaborată de Ministerul Economiei și Infrastructurii.

Opinia a fost prezentată de către dna Crețu Natalia, consultant din cadrul Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare, care a relatat că AIR-ul asupra proiectului de Codului prenotat a fost examinat prin prisma prevederilor stipulate în Metodologia de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1230 din 24.10.2006. La fel, și în vederea corespunderii documentului de AIR cu prevederile stipulate în Legea nr.160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Legea nr.235-XVI din 20 iulie 2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător și Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

În rezultatul examinării în opinie au fost expuse un șir de obiecții și propuneri în vederea corespunderii AIR-ului cu prevederile Metodologiei AIR și a Legilor prenotate, și anume:

- la secțiunea „Definiția problemei” urmează de a determina clar și concis problema care urmează să fie soluționată;

- la secțiunea „Stabilirea obiectivelor” este necesar de a reformula obiectivele cu respectarea cerințelor de AIR în Metodologie, acestea fiind legate direct de problemă și cauzele acesteia;

- la secțiunea „Identificarea opțiunilor”, potrivit Metodologiei AIR, este necesar de a descrie pe cât de larg posibil opțiunea (intervenția) recomandată, și a expune „întregul spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie stabilite în cadrul intervenției propuse”. La fel, urmează a fi descrise sau incluse un spectru de costuri și beneficii, inclusiv cele economice și de mediu;

- la secțiunea „Analiza și compararea opțiunilor”, conform pct.10 subpct.5) al Metodologiei, pentru fiecare opțiune analizată, se vor descrie principalele costuri și beneficii. Descrierea trebuie să includă un spectru cât mai larg de costuri și beneficii confirmate prin dovezi și presupuneri argumentate, inclusiv economice. Costurile și beneficiile se prezintă preponderent cuantificate. Pentru costurile și beneficiile care nu pot fi cuantificate se vor include suplimentar explicații cu privire la cauza imposibilității cuantificării, acestea fiind analizate din punct de vedere calitativ;

- la secțiunea „Consultarea”, potrivit Metodologiei AIR, urma ca autorii să consulte „autoritățile statului, mediul academic, mediul de afaceri, în special întreprinderile mici și mijlocii, sectorul asociativ și cetățenii”. Majoritatea obiecțiilor nu sunt în susținerea proiectului înaintat. Cele mai mari discuții se referă la crearea Agenției feroviare care va elibera acte permise.

Urmare conlucrării cu autorii AIR-ului a fost completat, totuși acesta mai necesită unele ajustări în corespundere cu cerințele stabilite în Metodologia AIR.

Cuvântul i sa oferit dlui Gapeov R. care a specificat că principalul obiectiv al politicii Ministerului Economiei și Infrastructurii este instituirea unei peje armonizată la cerințele comunității

europene, care să promoveze un nivel ridicat de competitivitate și o dezvoltare armonioasă, echilibrată și durabilă a activităților economice. Completând și consolidând măsurile existente adoptate la nivelul UE în sectorul feroviar, propunerea de reformare a legislației feroviare va contribui la acest obiectiv prin facilitarea integrării și dezvoltării pieței feroviare naționale.

S-au inițiat discuții la care au participat d-nii: Dațco E.; Drumea R.; Constantinovici Ș.; din partea autorității dl Gapeev R.; dna Creju N. – consultant SEIR.

S-a decis:

De a aviza pozitiv Analiza impactului de reglementare la proiectul Codului transport feroviar.

Președintele ședinței,
membru al Grupului de lucru,



Eugen DAȚCO

Opinie

La Analiza Impactului de Reglementare (AIR) la proiectul Codului transportului feroviar

Aspect introductiv

Analiza Impactului de Reglementare a fost înaintată de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și examinat prin prisma Legii nr.160/2011 "Privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Legea nr.235/2006 „Cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător” și Legea nr.100/2017 „Cu privire la actele normative”.

Evaluarea AIR-ului proiectului actului normativ

Conform prevederilor pct.10 spct.1 al Metodologiei de analiză a Impactului de reglementare și de monitorizare a actului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1230 din 24.10.2006.

„...Autorii analizei impactului de reglementare stabilesc, în mod preliminar, profunzimea analizei ce va urma, în baza criteriilor menționate la pct.10 spct.1. Fiecare criteriu va fi evaluat cu un punctaj între „1” și „3”, indicând în ce măsură analiza impactului de reglementare corespunde criteriului corespunzător”.

Autorii au efectuat analiza complexă.

Definirea problemei

Autorii vin cu o intervenție, de un grad major, și propun examinarea în redacție nouă a Codului transporturilor feroviare. Principalele prevederi noi țin de crearea Agenției Feroviare, demonopolizarea sistemului feroviar și introducerea unor norme primare în vederea reglementării activității de întreprinzător.

Este necesar, să se identifice cauzele problemelor depistate și cum intervenția dată va influența benefic activitatea agenților economici în continuare, beneficiile intervenției.

Autorii vin cu propunerea creării Agenției feroviare care va acorda acte permise și va avea dreptul de efectuare a controalelor, va percepe taxe și consultări cu plată.

Nu sunt descrise sursele de finanțare a Agenției.

Proiectul prevede demonopolizarea sectorului feroviar, care după părerea lor este și motivul care nu permite în continuare dezvoltarea durabilă a sectorului dat.

Autorii nu au evidențiat care sunt lacunele din prezentul Cod care au dus la stagnarea sectorului feroviar.

Nu este descrisă cum va evalua situația din sectorul feroviar în urma intervenției date, mai ales după instituirea unui set de acte permise, stabilirea unor tarife inclusiv și pentru examinarea cererilor depuse care vor duce la cheltuieli suplimentare. Nu este reflectat impactul referitor la atribuirea competențelor de majorare a tarifelor, posibilitatea stabilirii derogărilor, facilitarea unor agenți economici de către Organul central de specialitate. Care sunt acele marje rezonabile de percepere a unor comisioane de către Agenție, cum vor fi ele stabilite.

Nu sunt descrise consecințele benefice sau care sunt așteptările de la instruirea și certificarea mecanicilor de locomotive. Nu sunt reflectate cheltuielile care vor fi suportate și prețurile actelor permise. Nu este analizată posibilitatea acordării acestor acte permise gratis.

Se impune o analiză mai minuțioasă și de completat cu date referitor la cerințele și consecințele benefice a intervenției propuse. Concret de indicat câte mijloace au fost cheltuite din bugetul de stat pentru modificarea infrastructurii, câte au fost din credite externe, care au fost alocate prin garantarea din partea statului.

Se prevede că toate elementele infrastructurii feroviare să fie scutite de orice taxe și impozite, astfel este necesar de analizat care sunt ele, volumul lor și nu în ultimul rând de argumentat necesitatea implementării acestor norme discriminatorie față de alte ramuri ale economiei.

Mărimea (dimensiunea) problemei/problemelor depistate se prezintă în mod cuantificat, exprimată în unități de măsură similare (sau compatibile) cu cele utilizate pentru expunerea cauzelor și identificarea efectelor problemei definite și care vor fi conexe cu obiective și impactul opțiunii recomandate.

Va majora sau nu, în final preturile la serviciile acordate de către operatorii din domeniul feroviar atât pentru persoanele fizice cit și juridice.

Stabilirea obiectivelor

Se recomandă autorilor revizuirea și completarea capitolului dat deoarece potrivit Metodologiei, în AIR se stabilesc principalele obiective ale intervenției din partea statului, care sânt legate direct de problemă și cauzele acesteia.

Obiectivele se expun cuantificate și fixate în timp.

Nu este clar din AIR cum prin intervenția propusa se va schimba radical situația în sistemul feroviar și care sunt acele puncte forte care vor duce la apariția pe piața a unor agenți economici care vor investi în acest domeniu. Cum va influența procedura de certificare și autorizare a sectorului feroviar la o micșorare a preturilor biletelor de pasageri sau la serviciul de transport.

Obiectivul principal este reformarea sistemului dar cine va fi succesorul datorilor acordate de către BERD, care va fi procedura de restituire a lor, nu se descrie în AIR.

În AIR se indică ca circa 70 mln. lei vor fi cheltuieli de restructurare, de către cine vor fi ei achitați?

Identificarea opțiunilor

Nu sunt descrise în mod cuantificat problemele definite și cauzele stabilite. În conformitate cu prevederile Metodologiei urmează a fi descrise sau incluse un spectru de costuri și beneficii, inclusiv cele economice și de mediu.

La acest capitol sunt descrise soluțiile, opțiunile și obligațiile care doresc să fie stabilite în urma implementării Codului dar nefiind descrise perioada de implementare și de ajustare a actelor normative la aceste prevederi.

Se vor descrie care sunt așteptările de la inspectorii de securitate.

Se propun 5 acte permissive noi care se regăsesc în Directivele EU. Se propune descrierea mai detaliată a documentelor necesare solicitării acestor acte, și posibilitatea solicitării prin Ghișeul Unic. Nu este descrisă vor fi gratis sau cu plata acest acte.

Este necesar de menționat impactul negativ și/sau beneficiile asupra activității de întreprinzător dacă nu se va realiza intervenția preconizată.

Autorii au descris cele 5 acte permissive noi. Nu este clar care este costul acestor acte și de ce se face referire numai la preturile din Republica Sârba cu prețul de 500 euro pentru un certificat, și 2000 euro pentru certificate de siguranță. La acest capitol este necesar de a se face o analiză mai amplă a mai multor state, inclusiv cu acele care avem legături pe cale feroviara, sau cu care avem mai multe contracte de livrări de mărfuri sau servicii transport pasageri. (Romania, Rusia, Polonia, Bulgaria).

Nu este prezentată și descrisă opțiunea de alternativă la cea recomandabilă.

Analiza și compararea opțiunilor

Recomandăm autorilor descrierea acestei opțiuni prin prisma dezvoltării afirmației menționate în textul AIR-ului privind impactul negativ al situației actuale. Considerăm relevant argumentarea eventualului impact negativ din analiza cost-beneficiu atât din punct de vedere al contribuabililor care desfășoară activitate de întreprinzător, cât și al impactului asupra veniturilor și costului bugetului de stat.

Costurile și beneficiile intervenției urmează a fi cuantificate prin divizarea lor, cu impact asupra contribuabilului care desfășoară activitate de întreprinzător și bugetului de stat.

În AIR nu se menționează dacă vor exista costuri pentru mediul de afaceri. Nu sunt estimate aceste costuri.

Modificările propuse referitor la subvenționarea operatorilor de transport vor avea ca efect creșterea deficitului bugetar, iar lipsa unor măsuri compensatorii, precum identificarea și stabilirea sursei de acoperire a cheltuielilor bugetare sau stabilirea acelor cheltuieli care necesită a fi diminuate, va face imposibilă asigurarea veniturilor necesare pentru acoperirea pierderilor bugetare

Pentru fiecare opțiune analizată, se descriu principalele costuri și beneficii. Pentru opțiunea recomandată și alternativă se descriu costurile și beneficiile adiționale în comparație cu situația din poziția "a nu face nimic". Descrierea va include un spectru cât mai larg de costuri și beneficii confirmate prin dovezi și presupuneri argumentate, inclusiv cele economice (de exemplu, impactul asupra nivelului prețurilor, asupra exportului, importului, asupra bugetului de stat), sociale (cum ar fi impactul asupra locurilor de muncă, categoriile de populații care vor fi afectate, veniturilor și consumului populației, a sănătății și siguranței publice) și de mediu (gradul de afectare a mediului înconjurător).

Se identifică dacă există impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi, inclusiv dacă se vor atesta schimbări cu privire la pozițiile concurențiale, și se explică dacă sunt propuse măsuri pentru a evita aceste impacturi. Totodată, se descrie separat, dacă este cazul, care vor fi costurile și beneficiile intervenției propuse asupra întreprinderilor micro și mici. În cazul existenței unui impact accentuat asupra acestor întreprinderi, se explică dacă sunt propuse scutiri sau cerințe mai lejere față de întreprinderile micro și mici și în ce măsură acestea vor reduce impacturile negative asupra întreprinderilor.

Se propune autorilor de a corela propunerile înaintate de modificare a sectorului feroviar cu cele prevăzute în HG nr.1042 din 05.12.2017 "Privind aprobarea Concepției pentru restructurarea sectorului feroviar și a Î.S. „Calea Ferată din Moldova” pentru anii 2018-2021

Consultarea. În AIR este obligatoriu să fie expusă succint poziția reprezentanților fiecărui grup de interese identificat. Majoritatea obiectivelor nu sunt în susținerea proiectului înaintat. Cele mai mari discuții sunt cele referitor la crearea Agenției feroviare care va elibera acte permissive.

Proiectul nu a fost consultat cu mediul de afaceri, cu agenții economici care sunt implicați în procesul examinat în AIR. Pe site-ul CFM este afișat un sir de operatori și expeditori care urmează la fel să se expună pe marginea proiectului dat.

Concluzii

Urmare examinării a AIR-ului prezentat, considerăm că acesta nu corespunde întocmai prevederilor metodologiei și urmează a fi completat, îmbunătățit cu informații recomandate în opinie și examinat concomitent cu proiectul Codului propriu-zis.

Natalia Crețu
Consultant SEIR
Tel 0-22-250312,
mob.079554808