

SINTEZA

obiecțiilor și propunerilor la proiectul Codului transportului feroviar

Participantul la avizare (expertizare)/cons ultare publică	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
Procuratura Generală	Obiecții <p>1. Potrivit articolul 3, litera d) din proiect, „d) <i>Organul de reglementare a pieței în transportul feroviar este organizat ca subdiviziune în cadrul Autorității Feroviare...</i>”.</p> <p>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”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Potrivit articolul 7, alineatul (4), „<i>Întreprinderile feroviare sunt în drept:</i></p> <p>a) să își stabilească organizarea internă;</p> <p>b) să introducă și să sisteze servicii pe piața serviciilor de transport feroviar;</p> <p>c) să ia decizii privind personalul, activele și achizițiile proprii;</p> <p>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;</p> <p>e) să își extindă cota de piață, să dezvolte noi tehnologii și noi servicii și să adopte tehnici manageriale inovatoare;</p> <p>f) să stabilească noi activități în domenii asociate transportului feroviar.</p> <p>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 sânt prevăzute nici ca atribuții și nici ca obligațiuni.</p>	<p>Se acceptă. S-a modificat conform propunerii.</p> <p>Se acceptă, Sintagma a fost modificată. Conținutul alin. (3) al art. 5 a fost transferat la alin. (2) al art. [18].</p> <p>Se acceptă. S-a modificat conform propunerii.</p> <p>Se acceptă parțial, Prevederile acestui articol stabilesc dreptul întreprinderilor feroviare indiferent de forma organizatorico-juridică, să-și dezvolte serviciile prestate, să lanseze sau sisteze prestarea serviciilor sale pe anumite rute sau stații feroviare în măsura în care nu se afectează obligațiile asumate prin contractele de servicii publice, să își adapteze structura organizațională în funcție de situația pieței în domeniu. De asemenea, aceste drepturi sunt conforme drepturilor stabilite prin art. 6 al Legii nr. 845/1992 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi. Pentru a exclude caracterul discreționar, conținutul alin. (4) al art. 7 [11] a fost completat cu sintagma</p>

207

	<p>„în măsura în care nu contravin actelor normative în vigoare”.</p> <p>Se acceptă, Art. 4 [8] lit. a) a fost modificat după cum urmează: ”a) Administratorul Infrastructurii este responsabil de gestionarea și întreținerea infrastructurii feroviare. Promovează și implementează planuri investiționale a infrastructurii feroviare în cooperare cu Ministerul, Conținutul alin. (1) al art. 9 [13] a fost exclus.</p>	<p>Se acceptă parțial, în scopul excluderii prevederilor repetate, a fost exclus conținutul alin. (2) al art. 9 [13] din proiect.</p>
<p>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).</p> <p>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.</p> <p>7. Având în vedere că responsabilitățile Administratorului Infrastructurii în cadrul gestionării infrastructurii feroviare sânt prevăzute (<i>deși foarte limitativ</i>) în art.6 alin.(4) din proiect, propunem a revedea conținutul alin.(1) din art.11 referitor la <i>exercitarea funcțiilor de gestionare</i> 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 <i>atribuțiile</i> Autorității Feroviare, iar la alin.(4) deja se utilizează un alt termen - „sarcini”.</p>	<p>Se acceptă parțial, Activitatea de gestionare a infrastructurii prevăzută la art. 6 [10] alin. (4) stabilește responsabilitatea Administratorului Infrastructurii de a gestiona obiectele din componența infrastructurii feroviare, iar prevederile art. 11 alin. (1), stabilesc obligația de gestionare a traficului pe infrastructura feroviară într-un mod nediscriminatoriu pentru utilizatorii infrastructurii. Termenii utilizați la art. 92 alin. au fost uniformizați.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>8. Propunem a modifica denumirea Secțiunii a 4-a din Capitolul IV din proiect, întrucât conținutul Secțiunii menționate (<i>art.50 și 51 din proiect</i>), 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 „<i>Organul de reglementare a pieței transportului feroviar.</i>”</p>

Se acceptă,
S-a modificat cu excluderea sintagmei „care este proporțională cu mărimea și importanța sectorului feroviar din Republica Moldova.”

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 obligații 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 ține 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 învestită 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 (conștiință 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

Se acceptă,
Conținutul art. 51 a fost modificat cu stabilirea atribuțiilor Organului de Reglementare și cu excluderea prevederilor: „Regulamentele și instrucțiunile pentru exercitarea atribuțiilor Organului de reglementare se aprobă de către Guvern.”,

<p>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.”</p> <p>Prin urmare, atribuțiile Organului de reglementare a pieței transportului feroviar urmează să fie prevăzute în prezentul proiect de lege.</p>	<p>Se acceptă, Alin. (20) al art. 51 s-a completat cu prevederi privind termenul de contestare a deciziilor Administratorului Infrastructurii.</p>
<p>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.</p> <p>Respectiv, propunem a completa proiectul de lege cu prevederi în acest sens.</p>	<p>Se acceptă, Alin. (5) al art. 51 a fost redactat pentru excluderea ambiguităților.</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă, Alin. (18) și (19) al art.51 au fost revizuite și modificate.</p>
<p>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 „<i>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.</i>”</p>	<p>Se acceptă, Alin. (18) și (19) al art.51 au fost revizuite și modificate.</p>
<p>14. Propunem a revizui și Capitolul VII CERINȚE FAȚA DE ANGAJAȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI FEROVIAR, 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.</p> <p>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.</p> <p>Mai mult, art.86 alin.(1) necesită a fi revăzut, deoarece este elaborat contrar regulilor tehnicii legislative și conține repetări inutile cum sânt: „(1) <i>Angajații din domeniul transportului feroviar trebuie să dețină calificarea profesională corespunzătoare, să fie pregătit profesional pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale,...</i>”</p>	<p>Se acceptă, Capitolul CERINȚE FAȚĂ DE ANGAJAȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI FEROVIAR a fost modificat în secțiunea a 3-a Cerințe față de angajații din domeniul transportului feroviar a Capitolului VII. Art. 86, a fost modificat pentru a exclude careva neclarități din proiect.</p>

	<p>15. Capitolul IX, Secțiunea 7 <i>Investigarea accidentelor și incidentelor</i> de către autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, urmează a fi revizuită integral în contextul <i>proiectului de lege cu privire la investigarea accidentelor și incidentelor în transporturi</i>, 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 vâgii și lacunare, iar în Capitolul XI <i>Dispoziții finale și tranzitorii</i> careva prevederi referitor la autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, nu se regăsesc.</p>	<p>Se acceptă parțial, Secțiunea <i>Investigarea accidentelor și incidentelor în transportul feroviar</i> conține prevederi primare privind interacțiunea entităților și autorităților din domeniul feroviar cu autoritatea din domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi, care necesită a fi prevăzute în prezentul proiect și nu se repetă în alte proiecte de lege. Totodată, capitolul dispoziții finale și tranzitorii a fost completat cu prevederi referitor la autoritatea de stat în domeniul investigării accidentelor și incidentelor în transporturi.</p>
<p>Federația Sindicală a Feroviarilor din Republica Moldova</p>	<p>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.</p> <p>Obiecții Din experiența țărilor baltice și a României, divizarea căii ferate în diferite societăți independente va aduce la necompetitivitatea ÎS „Calea Ferată din Moldova”. Reieșind din cele expuse Federația Sindicală a Feroviarilor din Moldova nu poate susține proiectele de documente menționate mai sus, având scopul principal apărarea drepturilor și intereselor profesionale, economice, de muncă și sociale colective și individuale ale membrilor săi.</p>	<p>Se acceptă, Proiectul a fost supus revizuirii pentru respectarea prevederilor Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.</p>
		<p>Nu se acceptă, Organizarea actuala a sectorului feroviar nu permite dezvoltarea serviciilor de transport, finanțarea de stat a mentenanței infrastructurii și atragerea investițiilor private în sector. Menținerea acestei scheme organizaționale a sectorului a cauzat acumularea datorilor la credite furnizori și restanțe la salariile angajaților. Acest subiect a fost analizat în cadrul Conceptului de reformare ÎS „Calea Ferată din Moldova” și a sectorului feroviar, aprobat prin HG nr. 1042/2017, care argumentează necesitatea intervenției prin reformarea sectorului feroviar.</p>

<p>Centrul Național de Acreditare (MOLDAC)</p>	<p>Propuneri</p> <p>1. La articolul 98 (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:</p> <p>a) <i>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 ...</i></p> <p>Notă: Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității nu prevede noțiune de un <i>organism de evaluare a riscurilor</i>, doar de un ”organism de evaluare a conformității”, organism de evaluare a conformității recunoscut”, organism de evaluare a conformității notificat”;</p> <p>2. Nu este indicat standardul de referință în conformitate cu care va fi acreditat un ”organism de evaluare a riscurilor”</p>	<p>Se acceptă, Noțiunea organism de evaluare a riscurilor a fost modificată.</p>
<p>Ministerul Apărării</p>	<p>3. De adăugat în articolul 2 din proiect noțiuni în conformitate cu Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.</p> <p>În proiect nu se conțin prevederile și particularitățile specifice privind traficul militar feroviar, ceea ce determină drepturile și obligațiile structurilor întreprinderii de stat 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 ÎS „Calea Ferată din Moldova”.</p> <p>Proiectul nu conține prevederi cu referință la pregătirea de mobilizare a transportului feroviar, care constituie sarcina de stat de primă 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 apărare 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 e la bugetul de stat, conform Legii privind pregătirea de mobilizare și mobilizarea, nr. 1192/2002.</p> <p>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 care satisfac necesitățile de stat de apărare, scutirea de răspundere</p>	<p>Se acceptă, Noțiune organism de evaluare a riscurilor modificată.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform obiecției.</p> <p>Art. 74 alin. (2) a fost completat cu prevederi privind pregătirea de mobilizare a Administratorului Infrastructurii și întreprinderilor feroviare.</p> <p>Art. 69 alin. (5) și (6) reproduc prevederile art. 25 ale Codului 309/2003</p>
		<p>Aceste prevederi urmează a fi stabilite prin Termeni și condiții ale Administratorului Infrastructurii</p>

	<p>patrimonială pentru 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); 69 alin. (1); 103 alin. (2) lit. a); 138), care în cazul adopției noului Cod urmează a fi abrogate, ceea ce va duce la periclitarea activităților de transportări militare feroviare care satisfac necesitățile de stat de apărare.</p> <p>Ministerul apărării consideră de o necesitate stringentă completarea proiectului 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. În proiectul Codului urmează a fi reproduse prevederile art. 55 alin. (1); 61 alin (3) lit. b); 69 alin. (1); 103 alin. (2) lit. a); 138 din Codul transportului feroviar nr. 309/2003.</p>	
Ministerul Educației Culturii și Cercetării	<p>Prevederile articolului 110 din proiectul Codului 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.</p> <p>De asemenea, unele detalii din proiect ar trebui să fie omise (de exemplu, celor înscrise în alineatul (3) și să opteze pentru reglementarea acestora în hotărâri ale Guvernului.</p> <p>În vederea îmbunătățirii proiectului propunem următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În art. 2 al proiectului 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”. 	<p>Se acceptă, Prevederile art. 110 [103] din proiect privind formarea mecanicilor de locomotivă s-a modificat pentru a exclude neconcordanțe cu normele existente în Codul Educației.</p> <p>Se acceptă, La art. 2 din proiect s-a introdus definiția - registrul național al vehiculelor feroviare (RNVF). La art. 128 [121] alin. (5), s-a modificat conform propunerii.</p>
Agencia Servicii Publice	<p>Reieșind din prevederile art. 9 alin. (2) lit. f) al Legii nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice, considerăm necesară la definitivarea acestui proiect ajustarea următoarelor aspecte referitoare la art. 54:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) <i>Terenurile proprietate publică a statului ocupate de infrastructura feroviară sunt determinate ca bunuri ale domeniului public</i>”. 	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
Agencia Națională pentru Solucționarea Contestațiilor	<p>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</p>	<p>Se acceptă, Prevederile proiectului privind procedura de contestare au fost înlocuite cu referințe la prevederile Codului administrativ.</p>

	<p>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 ca Consiliul 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.</p> <p>Suplimentar, în textul proiectului avizat este făcută referire la legea contenciosului administrativ ca și act normativ conform căruia urmează să fie soluționate cererile petiționarilor de către instanța de contencios administrativ. La acest aspect menționăm ca 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.</p>	
<p>Nu se acceptă, Conform prevederilor proiectului, care reproduc obiectivele și principiile legislative ale Uniunii Europene privind organizarea sectorului feroviar, Administratorul Infrastructurii este entitatea cu atribuții de gestionarea a infrastructurii feroviare astfel cum este definit în art. 4 [8] lit. a), art. 6 și alte prevederi ale proiectului. Proiectul nu stabilește forma de organizare juridică a Administratorul Infrastructurii, întrucât aceasta ține de competența Guvernului. Organul de reglementare, are drept scop reglementarea pieței în domeniul feroviar prin monitorizarea situației concurenței și prevenirii discriminării în special ce ține de accesul la utilizarea infrastructurii feroviare de către operatori (întreprinderi feroviare).</p>	<p>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.</p> <p>Reieșind din cele expuse, considerăm ca textul proiectului Codului transportului feroviar urmează să fi revizuit.</p>	<p>Propuneri: La art.2 în textul definiției <i>zona de exploatare</i> după sintagma „stabilite de Minister” se va completa cu sintagma „după coordonare cu Agenția de Mediu.”, reieșind din considerentele că stabilirea zonei de exploatare, inclusiv și dimensiunile acesteia conform proiectului propus, va fi prerogativa organului central de specialitate al administrației publice centrale din domeniul transportului feroviar, potrivit căruia o asemenea reglementare va avea impact asupra mediului, iar protecția acestuia este prioritară față de celelalte domenii de activitate, considerăm oportuna stipularea expresă a necesității coordonării cu Agenția de Mediu, autoritate administrativă responsabilă de implementarea politicii de protecție a mediului.</p>
<p>Se acceptă, Textul definiției a fost completat conform propunerii.</p>		<p>Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și Mediului</p>

	<p>Obiecții: La art.91 în contextul stipulării la alin. (3) ca „Regulamentul privind organizarea funcționarea Autorității Feroviare, precum și structura și efectivul-limită ale acesteia se aprobă de Guvern”, apreciem ca alineatele (4), (5), (6) nu pot fi incorporate în acest Cod, dar vor fi menționate în Regulamentul de la alin.(3), astfel se vor exclude alineatele (4), (5), (6).</p>	<p>Nu se acceptă, Conform proiectului, Regulamentul privind organizarea și funcționarea Autorității Feroviare, precum și structura și efectivul-limită ale acesteia se aprobă de Guvern. În același timp, modul de numire al conducătorului, statutul acestuia și al personalului din cadrul autorității trebuie stabilite prin lege.</p>
<p>Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene</p>	<p>MAEIE notează faptul că angajamentele ce derivă din Acordul de Asocieri 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 Asocieri, 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.</p>	<p>Se acceptă, Ministerul Economiei și Infrastructurii este responsabil de transpunerea legislației UE în domeniul transportului feroviar și în acest sens a elaborat Proiectul Codului care transpune parțial prevederile a 3 directive și totodată creează cadrul normativ primar pentru aprobarea regulamentelor care vor include prevederile directivelor și regulamentelor netranspuse prin acest proiect.</p>
<p>Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova</p>	<p>Piața transportului feroviar în Republica Moldova este foarte mică în comparație cu țările din regiune. În această ordine de idei, considerăm că liberalizarea excesivă a acestui sector și sporirea mediului concurențial va avea un impact negativ asupra acestei ramuri, inclusiv asupra salariaților, or, separarea ÎS „Calea Ferată din Moldova” în mai multe întreprinderi independente pe diferite sectoare: infrastructură, transportare de călători și transportare de mărfuri, va conduce nemijlocit la disponibilizarea unui număr considerabil din personalul angajat în prezent la această unitate. Mai mult decât atât, documentele avizate nu stabilesc unele măsuri de protecție, inclusiv pentru reangajarea (recalificarea) acestor persoane în cadrul viitoarelor întreprinderi din ramura transportului feroviar. Aceste constatări servesc drept motive pentru membrii de sindicat, afiliați în cadrul Federației Sindicale a Feroviarilor din Republica Moldova, de a fi împotriva promovării spre adoptare a proiectului în cauză. Astfel, 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 ÎS „Calea Ferată din Moldova”.</p>	<p>Nu se acceptă, Proiectul în cauză are drept scop crearea condițiilor pentru atragerea investițiilor private în domeniu. Acest fapt necesită reformare a cadrului legislativ actual prin stabilirea unei entități responsabile de gestiunea infrastructurii care urmează a fi parțial subvenționată din bugetul statului sau alte fonduri cu scopul întreținerii și dezvoltării acesteia la nivelul necesar și stabilirea condițiilor de acces la serviciile de utilizare a infrastructurii. Entitatea care va realiza transporturi de marfă va gestiona activitatea și resursele proprii conform scopului său de bază (obținerea de profit, dezvoltarea parcului de material rulant etc.). Menținerea formulei actuale de organizare a sectorului feroviar a condus la degradarea culturii de management intern al întreprinderii, utilizarea ineficientă a resurselor, lipsa investițiilor în parcul de vagoane și locomotive, ceea ce a condus la acumularea datorilor față de furnizori de</p>

		<p>carburanți, piese de schimb, creditori și în special restanțe la salarii.</p> <p>Proiectul prezintă de asemenea, una din acțiunile principale în realizarea Concepției de restructurare a sectorului feroviar și al CFM care, argumentează necesitatea intervenției prin reformarea sectorului feroviar.</p> <p>Ceea ce ține de măsurile de protecție al angajaților din domeniu, acest aspect va fi tratat și luat în considerare la elaborarea planului de implementarea Concepției de restructurare a sectorului feroviar.</p>
<p>Ministerul Finanțelor</p>	<p>art.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la noțiunea <i>solicitant</i>, cuvintele „de exemplu Autoritatea Feroviară și expeditorii, expeditorii și întreprinderile de transport combinat” urmează a fi excluse, nu este cazul de scris exemplul la noțiune; - la noțiunea <i>obligatie de serviciu public</i>, 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 <i>zona de exploatare</i>, 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 <i>întreținerea infrastructurii și dezvoltarea infrastructurii</i> întru determinarea clară pe parcursul codului a activităților care pot/urmează fi finanțate din contul bugetului de stat; <p>art.3:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
		<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>

<p>unor înlesniri la serviciile de transport feroviar de călători. Alocarea subsidiilor se efectuează în baza metodologiei, aprobate de către Guvern;</p> <p>- aprobă regulamente, metodologii și alte acte normative în scopul implementării prezentei legi.”;</p> <p>- lit. b):</p> <p>liniuța cinci se va expune în următoarea redacție:</p> <p>„- 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”;</p> <p>în continuare lit. b) urmează a fi completată cu o liniuță nouă cu următorul cuprins:</p> <p>„- aprobarea tarifelor conform metodologiilor aprobate de Guvern.”;</p> <p>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;</p> <p>la art.5 alin. (2), este necesar de indicat forma organizatorico-juridică de antreprenoriat în loc de statut independent;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>la art.6 alin.(1), cuvintele „subvenționată (finanțată)” de substituit cu cuvântul „sustinută”;</p> <p>art.12:</p> <p>- alin.(1) de expus în următoarea redacție:</p> <p>„(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.”;</p> <p>- alin.(2) de exclus, deoarece contravine prevederilor alin.(1), sau de expus expres că dividendele nu pot fi plătite;</p> <p>art.13:</p> <p>- în contextul prevederilor art.3 lit. a), alin.(1) de expus în următoarea redacție:</p> <p>„(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.”.</p>	<p>Se acceptă, S-a completat cu un alineat nou prin care se stabilesc forma organizatorico-juridică posibile.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>

<p>- 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;</p> <p>- alin.(3) urmează a fi expus în următoarea redacție:</p> <p>„Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul infrastructurii din contul:”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 înlocuite 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)”; <p>la art.17 alin.(1), pct.1) este necesar de indicat cine aprobă tarifele și metodologia;</p>	<p>- 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;</p> <p>- alin.(3) urmează a fi expus în următoarea redacție:</p> <p>„Asigurarea funcționării infrastructurii feroviare, inclusiv întreținerea și dezvoltarea infrastructurii feroviare se realizează de către Administratorul infrastructurii din contul:”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 înlocuite 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)”; <p>la art.17 alin.(1), pct.1) este necesar de indicat cine aprobă tarifele și metodologia;</p>
<p>art.25:</p> <p>- 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));</p> <p>- alin.(3) de expus în următoarea redacție, întru respectarea prevederilor Legii nr.181/2014 (art.43 alin.(2)), iar alin.(4) de exclus:</p> <p>„(3) Nomenclatorul serviciilor de supraveghere, mărirea plăților, precum și modul de achitare a plăților se stabilesc de către Guvern.”;</p> <p>art.29 alin.(1), după cuvintele „de tarife” de completat cu cuvintele „pentru servicii și utilizarea infrastructurii feroviare”;</p> <p>art.30 de exclus. Proiectul prevede stabilirea stimulentele (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</p>	<p>Aprobarea tarifelor este stabilită în art. 31</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>art.29 alin.(1), după cuvintele „de tarife” de completat cu cuvintele „pentru servicii și utilizarea infrastructurii feroviare”;</p> <p>art.30 de exclus. Proiectul prevede stabilirea stimulentele (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</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p> <p>Nu se acceptă, Contractul multianual prevede condițiile de finanțare a infrastructurii feroviare și cerințele</p>

<p>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;</p>	<p>înaintate Administratorului Infrastructurii în privința gestiunii infrastructurii feroviare.</p> <p>Impactul asupra bugetului de stat pentru acordarea subsidiilor va fi evaluat la elaborarea proiectului HG pentru aprobarea Contractului multianual pentru administrarea infrastructurii. Proiectul stabilește cadrul legal care va oferi posibilitatea finanțării infrastructurii feroviare, iar mărimea finanțării va fi stabilită în funcție de obiectivele statului în promovarea utilizării transporturilor sustenabile din punct de vedere al resurselor.</p> <p>Tarifele pentru utilizare a infrastructurii și serviciile conexe astfel cum sunt stabilite la art. 17 [20] vor fi aprobate de entitatea care le prestează în baza metodologiei aprobate de Guvern.</p>
<p>art.32:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 obiectivelor 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; 	<p>Se acceptă parțial,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entitatea care aproba tarifele este indicată la art. 31 alin. (1) - La alin. (2) s-a modificat conform propunerii
<p>la art.33, alin.(5) urmează a fi expus în următoarea redacție: „(5) Reducerile se coordonează cu Organul de reglementare.”;</p>	<p>Se acceptă,</p> <p>S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>art.34:</p> <ul style="list-style-type: none"> - alin.(2) este necesar de completat că veniturile rulate 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 propoziția a două de exclus; 	<p>Se acceptă parțial,</p> <p>alineatul (2) stabilește mecanismul de stimulare al transportatorilor să utilizeze moduri de transport cu costuri mai reduse și nu se referă la venituri rulate.</p> <p>Alineatul (3) s-a modificat conform propunerii.</p>
<p>art.35:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.”; 	<p>Se acceptă parțial,</p> <p>Alineatul (3) s-a modificat după cum urmează: <i>Mărimea plăților se stabilește în baza metodologiei aprobate de Guvern.</i> Alin. (3) s-a modificat conform propunerii.</p>

<p>- alin.(3) devine alin.(4), concomitent de completat cu prevederea cine aplică aceste plăți;</p> <p>- 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;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>la art.36 de indicat cine este beneficiarul plăților în urma aplicării tarifelor de rezervare;</p>	<p>Art. 48 a fost modificat.</p>
<p>la art.43 și art.48 este vorba despre aceeași regulă;</p>	<p>Se acceptă, La art. 49, alin.(6) s-a completat cu prevederi privind modul de compensare al suportului acordat.</p>
<p>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;</p>	<p>Se acceptă, Sintagma respectivă s-a exclus din proiect</p>
<p>la art.50 alin.(2), lit. a) nu este clar ce presupune autorul scriind „și în ceea ce privește deciziile de ordin financiar”;</p> <p>art.59: - la alin.(1), cuvintele „autoritatea locală responsabilă de teritoriul în care” de substituit cu cuvintele „autoritatea administrației publice locale pe teritoriul căroră”, iar în final de completat cu cuvintele „conform prevederilor Legii nr.271/1994 cu privire la protecția civilă”;</p> <p>- la alin.(2) de indicat corect alineatul din art.13, deoarece alocațiile din bugetul de stat nu pot fi identificate ca fond special;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>la art.62 alin.(3), cuvintele „bugetul de stat și alte” urmează a fi excluse;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>la art.76 alin.(5), sintagma „procedura de calcul” de substituit cu sintagma „modul de calculare”;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>la art.77 alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de substituit cu cuvântul „Minister”;</p>	<p>Nu se acceptă, Tarifele pentru serviciile de transport feroviar internațional urmează a fi stabilite în mod liber.</p>
<p>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;</p> <p>- la alin.(2), sintagma „întreprinderile feroviare” se substituie cu sintagma „Minister, conform metodologiei de calcul aprobată de Guvern”;</p>	<p>Nu se acceptă, Tarifele pentru serviciile de transport feroviar de mărfuri urmează a fi stabilite în mod liber. Reglementarea acestor tarife va cauza imposibilitatea operatorilor de a oferi tarife competitive.</p>
<p>la art.91 alin.(2), cuvintele „organului central de specialitate (Ministerul)” de substituit cu cuvântul „Ministerului”;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
<p>art.95 de expus în următoarea redacție: „Articolul 95. Finanțarea activității Autorității Feroviare</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>

	<p>(1) Autoritatea Feroviară este finanțată de la bugetul de stat în limita alocațiilor bugetare aprobate Ministerului prin legea bugetară anuală, inclusiv din venituri colectate.</p> <p>(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.”;</p> <p>la art.98 alin. (10), lit. d)-e) de redactat;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerilor</p>
	<p>art.113 este necesar de completat cu prevederi referitor la cine instituie autoritatea în domeniul investigării și ce statur are. Aceasta este necesar pentru determinarea sursei de finanțare pentru realizarea sarcinilor sale conform art.114 din proiect;</p> <p>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/subsițiilor 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.</p>	<p>Se acceptă, Art. 139 [132] la alin.(1) după textul „cu excepția prevederilor art. 3 lit. a);” sa completat cu „lit. b)” și în continuare după text. Astfel, atribuțiile Ministerului privind coordonarea alocării mijloacelor/subsițiilor, vor fi puse în aplicare începând cu expirarea a 6 luni de la data publicării codului.</p> <p>Excepțiile respective sunt stabilite cu scopul de a pregăti sectorul pentru punerea în aplicare a Codului la expirarea a 24 de luni de la data publicării.</p>
	<p>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.</p>	<p>Se acceptă, Art. 26 [27] s-a completat cu un alineat nou: (2) <i>Veniurile din prestarea serviciilor de utilizare a infrastructurii feroviare se constituie din plățile pentru serviciile stabilite în pachetul minim de acces.</i></p>
<p>Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale</p>	<p>Lipsă de obiecții și propuneri</p>	
	<p><i>Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva 2012/34/UE</i></p>	<p>Se acceptă,</p>

<p>Centrul de Armonizare a Legislației</p>	<p>Proiectul național nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Directiva 2012/34/UE, iar Tabelul de concordanță nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 2 privind excluderile din domeniul de aplicare; art. 3 privind definițiile „dezvoltarea infrastructurii feroviare”, „operarea infrastructurii feroviare”, „întreținerea infrastructurii feroviare”, „modernizarea infrastructurii feroviare”, „serviciul de transport internațional de marfă”, „serviciul de transport internațional de călători”, „alternativă viabilă”, „alocare”, „plan de sporiire a capacității”, „coordonare”, „rețea”; art. 4 (2) privind răspunderea administratorului infrastructurii; art. 8 (4) privind conturile de profit și pierdere ale unui administrator al infrastructurii; art. 17 privind cerințele generale privind condițiile de obținere a licenței; art. 24 privind licența temporară, aprobarea, suspendarea și revocarea; art. 25 privind procedura de acordare a licențelor; art. 32 (3) și (6) privind excepțiile de la principiile de tarifare; art. 40 (3) - (5) privind colaborarea în vederea alocării capacităților de infrastructură pe mai multe rețele; art. 46 (4) - (6) privind procedura de coordonare; art. 56 (2), (3), (10), (11) privind funcțiile organismului de reglementare; art. 58 privind achizițiile publice.</p>	<p>Prevederile Directivei 2012/34/UE netranspuse prin proiectul codului, urmează a fi transpuse în legislația națională prin actele de punere în aplicare a codului cu excepția prevederilor care nu sunt relevante situației din Republica Moldova și transpunerea cărora va putea fi realizată în viitorul apropiat.</p>
<p><i>Obiecții privind compatibilitatea cu Directiva (UE) 2016/798</i></p>	<p>Proiectul național nu a asigurat transpunerea mai multor prevederi din Directiva (UE) 2016/798, iar Tabelul de concordanță nu indică motivele netranspunerii și termenele preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora: art. 3 privind definițiile „sistem feroviar”, „metode comune de siguranță”, „autoritatea națională de siguranță”, „accident”, „accident grav”, „incident”, „investigație”, „definător”, „entitate responsabilă de întreținerea (ERI)”, „amploarea operațiunii”, „zona de funcționare”; art. 9 (4) - (7) privind sistemele de management al siguranței; art. 10 (2) - (16) privind certificatul unic de siguranță; art. 17 privind supravegherea întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.</p>	<p>Se acceptă, Prevederile Directivei (UE) 2016/798 netranspuse prin proiectul codului, urmează a fi transpuse în legislația națională prin actele de punere în aplicare a codului și anume HG privind aprobarea privind aprobarea cerințelor pentru stabilirea sistemului de management al siguranței, modelului tipic al certificatului de siguranță și al autorizației de siguranță, metodelor de supraveghere a întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură.</p>
<p><i>Obiecții privind clauza de armonizare</i></p>	<p>Cu referire la clauza de armonizare a proiectului național, remarcăm necesitatea substituirii referinței la Directiva 2004/49/CE cu referința la Directiva (UE) 2016/798, în măsura în care proiectul național asigură transpunerea parțială a celei din urmă, fapt reflectat și în Tabelul de concordanță.</p>	<p>Se acceptă, Clauza de armonizare a proiectului s-a modificat conform propunerii.</p>
<p><i>Obiecții privind Tabelul de concordanță</i></p>	<p>Cu referire la Tabelele de concordanță care însoțesc proiectul național, menționăm că acestea nu corespund în totalitate cerințelor prevăzute în Anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018.</p>	<p>Se acceptă, Tabelele de concordanță au fost modificate conform propunerilor.</p>

	<p>Astfel, în compartimentul 6 din Tabelele de concordanță, care reflectă gradul de transpunere a Directivei 2012/34/UE și Directivei 2007/59/CE, urmează a fi exclus cuvântul „coordonat” și substituit prin calificativul „compatibil” în privința următoarelor prevederi: art. 30 din Directiva 2012/34/UE care a fost transpus prin art. 30 din proiectul național, art. 17 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 127 din proiectul național și a art. 18 din Directiva 2007/59/CE care a fost transpus prin art. 128 din proiectul național.</p> <p>Suplimentar, urmează a fi completate în modul corespunzător: compartimentul 7, prin indicarea motivelor netranspunerii prevederilor enumerate în compartimentul „Obiecții privind compatibilitatea” din pct. II al prezentei Declarații; compartimentul 8, prin indicarea termenelor preconizate pentru realizarea transpunerii integrale a acestora precum și a proiectelor de acte normative care vor înlătura deficiențele de compatibilitate constatate la compartimentul 7 al Tabelelor de concordanță.</p> <p>Concluzii</p> <p>În urma evaluării proiectului din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, constatăm că, deși proiectul național are ca scop transpunerea parțială a Directivei 2012/34/UE, Directivei (UE) 2016/798 și a Directivei 2007/59/CE, acesta și-a atins parțial finalitatea propusă, având în vedere obiecțiile de compatibilitate formulate în pct. II al prezentei Declarații, care urmează a fi luate în considerare în procesul de definitivare a proiectului național. Suplimentar, vor fi revizuite și ajustate în modul corespunzător instrumentele de armonizare (clauza de armonizare și Tabelele de concordanță) conform obiecțiilor expuse în pct. III.</p>	<p>Se acceptă, Clauza de armonizare a proiectului și Tabelele de concordanță au fost revizuite și ajustate în conform propunerilor.</p>
<p>Ministerul Afacerilor Interne</p>	<p>La proiectul hotărârii Guvernului</p> <p>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.</p> <p>La proiectul Codului transportului feroviar</p> <p>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</p>	<p>Se acceptă, Proiectul a fost remis spre avizare la 31.10.2019, în perioada Guvernului condus de Prim-ministrul Maia Sandu. Proiectul HG a fost modificat cu indicarea numelor Prim-ministrului și membrilor actuali ai Guvernului.</p> <p>Se acceptă parțial, Art. 3 și art. 4 au fost incluse într-un capitol nou intitulat: <i>Capitolul II organizarea sectorului transport feroviar</i></p>

<p>expuse sub formă de principii. Însă, art.3 și 4 din Capitolul precizat, 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.</p> <p>Ulterior, în tot parcursul textului de proiect, regăsim articole intitulate ca fiind competențele aceluiași subiecți din art.3 și 4 (art.51. Competențele Organului de reglementare, art.93. Drepturi și competențe ale Autorității Feroviare).</p> <p>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 prevenirii discriminării în domeniul transportului feroviar, iar la art.50 alin.(1) (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.</p>	
<p>2. Propunem la art. 2, în noțiunea „solicitant” 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.</p>	<p>Se acceptă parțial, Conținutul noțiunii <i>solicitant</i> s-a modificat conform propunerii. La noțiunea „zona de exploatare”, cuvântul „Minister” s-a modificat cu Autoritate feroviară Indicarea expresă a denumirii organului central de specialitate nu este justificată.</p>
<p>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.</p> <p>În tot textul proiectului, recomandăm uniformizarea noțiunii „Administratorul infrastructurii”, la forma gramaticală corespunzătoare.</p> <p>Concomitent, se recomandă revizuirea în tot conținutul textului „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.).</p>	<p>Se acceptă, Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate autorității administrative au fost expuse în art. 3 și 4. Se acceptă, S-a modificat.</p>
	<p>Nu se acceptă, Organul de reglementare are drept scop supravegherea accesului nediscriminatoriu la utilizarea infrastructurii conform competențelor și atribuțiilor stabilite în proiect, nu a careva produse</p>

<p>și nu are tangențe cu prevederile Legii nr. 7/2016 sau Legii nr. 420/2016.</p>	
<p>Se acceptă, S-a modificat.</p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă, Proiectul a fost completat cu noțiunea <i>trafic internațional</i>.</p>	<p>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 componența trenului, iar diferitele segmente ale acestuia pot avea origini și destinații diferite, cu condiția ca toate vagoanele să traverseze frontiera”.</p>
<p>Se acceptă Noțiunile vor fi definite la necesitate prin actele de aplicare a codului.</p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă parțial, Titlurile articolelor au fost revizuite.</p>	<p>6. Revizuirea articolelor după criteriul titlului articolului și conținutul acestuia. Unele exemple de neconcordanță: Art. 9. – alin.(1) Art. 11 – alin. (1) Art. 12 – alin. (1)-(4)</p>
<p>Se acceptă parțial, s-a introdus sintagma: în conformitate cu prevederile prezentului Cod și tratatelor internaționale încheiate.</p>	<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”.</p>
<p>Se acceptă, s-a completat cu sintagma <i>informații sensibile din punct de vedere comercial</i></p>	<p>8. La art.9, se operează cu sintagma „informații sensibile”, a cărei conținut nu este explicat.</p>
<p>Se acceptă, Art. 13 [17] alin. (3) lit. c) s-a modificat astfel: c) <i>credite interne și credite externe recreditate de stat conform procedurilor aprobate de Guvern;</i></p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă,</p>	<p>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</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>12. La art.19 alin.(1) pct.5) nu este clar de unde rezultă competența Autorității Feroviare în atestarea persoanelor</p>	<p>Art. 15 [19] din proiect a fost modificat cu excluderea sintagmei <i>Autorității Feroviare</i>.</p> <p>Se acceptă, Noțiunea <i>operatorul unei infrastructuri de servicii</i>, a fost inclus la art. 2 din proiect.</p> <p>Se acceptă, Sintagma <i>atestat de către Autoritatea Feroviară</i> a fost exclusă din conținutul art.19 [21] alin.(1) pct.5).</p>
<p>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”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Se acceptă, Abrevierea a fost inclusă în art. 2 la noțiunea <i>registru național al vehiculelor feroviare</i></p> <p>Se acceptă, S-a modificat</p> <p>Se acceptă, La art. 21 [23], s-au specificat cazurile de suspendare a autorizației.</p>
<p>15. Se propune excluderea art.23, or, reprezintă o normă de blanchetă care nu afectează propriul proces de contestare a procedurii de control.</p> <p>16. Referința de la art.24, RNVF, se va defini în capitolul Dispoziții generale.</p>	<p>Se acceptă, Art. 23 a fost exclus</p> <p>Se acceptă, Abrevierea a fost definită la art. 2.</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă, Pentru claritate, art. 25 [26] a fost completat cu două alineate care stabilesc modul de supraveghere.</p>
<p>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).</p>	<p>Se acceptă, Conținutul alin. (2) de la art. 29 a fost exclus, iar conținutul art. 31 alin. (12) a fost inclus la art. 29 alin. (1)</p>

<p>Se acceptă, La art.31, alineatele (14) a fost modificat, iar (15) a fost exclus.</p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>20. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.</p>
<p>Nu se acceptă, Definirea elementelor infrastructurii feroviare ține de competența organului central de specialitate și nu afectează obiectivele și sarcinile autorităților de frontieră sau vamale.</p>	<p>21. La art.52, alin.(3) după cuvântul „Ministerul” este necesar de introdus cuvintele „coordonază cu autoritățile de frontieră și vamale” pentru respectarea principiului eficacității în atingerea obiectivelor și realizarea sarcinilor stabilite a Poliției de Frontieră.</p>
<p>Se acceptă, La art. 71 s-a completat cu un alineat: (2) <i>Graficul de circulație a trenurilor în trafic internațional se coordonează cu autoritățile de frontieră și vamale.</i></p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>23. La art.50 alin.(1) propunem substituirea cuvântului „Moldova” cu textul „Republica Moldova”.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>Per ansamblu, proiectul actului normativ se va revizui prin prisma regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație.</p>
<p>Se acceptă, Proiectul și nota informativa a fost revizuita.</p>	<p>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.”. Reiterând prevederile articolului precizat, precum și normele de tehnică legislativă, autorul urmează să revizuiască astfel de ipoteze din tot proiectul înaintat spre avizare.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>La proiectul codului: Anterior titlului proiectului se va exclude cuvântul „LEGE”, or, prezentul proiect reprezintă un cod, care potrivit art. 60 din <i>Legea nr. 100/2017 privind actele normative</i> 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;</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>Ministerul Justiției</p>

<p>b) claritatea; c) logica; d) integralitatea; e) caracterul practic.</p>	<p>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 definire în sensul actului normativ în cauză (spre exemplu: „bilet de călătorie”, „cale ferată”, „legitimatie”, „solicitant” etc.). 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. Adițional, la art. 3 lit. b) ultima liniuță se va realiza acordul gramatical corect, prin substituirea cuvintelor „coordonază 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 stătează că, de domeniul public al statului în infrastructura căilor ferate și terenurile ocupate de aceasta, precum și alte obiective de</p>
<p>Se acceptă, La art. 1, alin (2) a fost exclus, iar alin (3) a fost modificat pentru a stabili domeniul de aplicare a codului asupra obiectelor și nu subiecților.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>Se acceptă parțial, S-a modificat conform propunerii</p>	<p>Se acceptă parțial, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>Se acceptă, Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale organului central de specialitate autorității administrative au fost expuse în art. 3 și 4.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>Se acceptă, Pentru ajustare la prevederile art. 9 [13] alin. (2) lit. f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice, noțiunea infrastructura</p>	<p>Se acceptă, Pentru ajustare la prevederile art. 9 [13] alin. (2) lit. f) din Legea nr. 29/2018 privind delimitarea proprietății publice, noțiunea infrastructura</p>

<p>infrastructură tehnico-edilitară și terenurile aferente acestora, care nu aparțin unităților administrativ-teritoriale sau persoanelor juridice de drept privat.</p> <p>Art. 8 ce vizează separarea conturilor urmează a fi revăzut, deoarece include norme contabile, care sunt reglementare de Legea contabilității nr. 113/2007.</p> <p>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.</p> <p>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”.</p> <p>Art. 18 este excedent și se va exclude, deoarece respectivele principii sunt deja stipulate în cod.</p> <p>La art. 19:</p> <p>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</p> <p>La alin. (1) pct. 6) se va reține că, expresia „în dependență de” reprezintă o calchiere după modelul rusec, al cărui echivalent în limba română este „în funcție de”. În acest context, propunem substituirea cuvintelor „în dependență de” cu cuvintele „în funcție de”.</p> <p>La art. 20:</p> <p>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”.</p> <p>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 permise se indică în Nomenclatorul actelor permise, aprobat prin Legea nr. 160/2011.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>La art. 22 alin. (2) în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” se vor exclude.</p>	<p>feroviară a fost completată conform sintagma <i>infrastructura căilor ferate</i></p> <p>Se acceptă, Conținutul art. 8 [12] a fost ajustat la prevederile Legii contabilității nr. 113/2007.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>La 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.</p> <p>La art. 22 alin. (2) în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, cuvintele „în vigoare” se vor exclude.</p>	<p>Nu se acceptă, în conținutul articolului 21 [23] sunt stabilite condiții specifice pentru efectuarea controlului, suspendare și retragerea autorizațiilor</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>

<p>Art. 24 alin. (2) necesită a fi revizuit prin prisma terminologiei utilizate în Legea nr. 71/2007 cu privire la registre.</p> <p>La art. 25 alin. (2) s-a omis numărul alineatului la care se face referință.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, a fost ajustat.</p>
<p>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.</p> <p>La art. 31 alin. (10) se va preciza și numărul alineatului din art. 17 la punctele căruia se face referință.</p> <p>La art. 40 alin. (1) norma este formulată prea larg, prin urmare, se vor elucida concret aspectele care pot fi reglementate.</p> <p>La art. 51: Se va revedeă cuprinsul alin. (7), fiind expuse cu claritate actele normative care urmează a fi aprobate de Guvern întru executarea prevederilor legale.</p> <p>Alin. (16) este de prisos, deoarece se va aplica regula generală, potrivit Codului administrativ nr. 116/2018.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, Conținutul alin. (7) și (16) s-a exclus din proiect.</p>
<p>La art. 46: Alin. (1) se va revedeă numerotarea elementelor structurale însemnate cu litere, deoarece nu este conformă cu art. 51 alin. (6) din Legea nr. 100/2017.</p> <p>Alin. (3) se va expune într-un singur alineat, deoarece conține o singură idee.</p> <p>La art. 50 alin. (6) urmează a fi revăzut, întrucât este declarativ.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p> <p>Se acceptă, a fost revizuit</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă, Conținutul alin. (20) al art. 51 a fost exclus. Totodată, alte prevederi prin care se împuternicește Organul de reglementare pentru solicitarea informațiilor s-au păstrat cu scopul de asigurarea posibilității monitorizării procesului de alocare a capacității, utilizare a resurselor financiare alocate pentru infrastructura feroviara.</p>
<p>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 feroviara. Adicional, atragem atenția că, la alin. (2) s-a omis referința la infrastructura feroviara.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>

<p>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.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>La art. 75 semnalăm că alin. (2) este declarativ și se va exclude.</p>	<p>Se acceptă, Conținutul alin. (2) a fost exclus din proiect.</p>
<p>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”.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>La art. 92: La alin. (3) lit. a) cuvintele „legislației feroviare” se vor substitui cu cuvintele „legislației în domeniul transportului feroviar”.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat prin introducerea referinței la Codul administrativ nr. 116/2018.</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă parțial, Art. 98 [91] a fost exclus, iar modul de finanțare al autorității feroviare a fost stabilit la articolul 91 - Organizarea activității Autorității Feroviare</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă parțial, Aliniatul (1) al art. 102 [95] a fost modificat astfel încât certificatul să fie aplicat în funcție de cererea întreprinderii feroviare, pentru toată rețeaua feroviară sau pentru secțiuni definite ale acesteia.</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă parțial, Articolul a fost expus în următoarea redacție: Articolul 104 [97]. Recunoașterea unui certificat de siguranță străin Certificatul de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare de autoritățile altor state poate fi valabil în Republica Moldova dacă întreprinderea</p>
<p>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.</p>	<p>Se acceptă parțial, Articolul a fost expus în următoarea redacție: Articolul 104 [97]. Recunoașterea unui certificat de siguranță străin Certificatul de siguranță eliberat unei întreprinderi feroviare de autoritățile altor state poate fi valabil în Republica Moldova dacă întreprinderea</p>

feroviară respectivă întrunește cerințele tehnice de siguranță aprobate în Republica Moldova. Întrunirea cerințelor tehnice de siguranță se evaluează de către Autoritatea Feroviară.	
Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.	Art. 126-128 cu privire la verificările periodice și monitorizarea mecanismilor de locomotivă nu se referă la obiectul de reglementare al secțiunii 3-a, motiv pentru care necesită a fi plasate într-o secțiune separată.
Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.	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”.
Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.	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.
Nu se acceptă, Structura codului este formată în conformitate cu prevederile art. 51 al Legii nr. 100/2017 și în special conform alin. (5)-(7) al articolului prenotat.	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.
Se acceptă, Proiectul a fost revizuit pentru excluderea greșelilor.	Cuprinsul proiectului se va revede a 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

	<p>Moldova, tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte, principiilor și normelor unanime 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.</p> <p>La proiectul legii:</p> <p>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.</p> <p>La Art. II, în dispoziția de modificare cuvintele „după cum urmează” se vor substitui cu cuvintele „cu următorul cuprins”, potrivit uzanțelor normative.</p> <p>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 modificarea unor acte normative și, în limitele competenței sale comunică despre lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea acestora.</p> <p>Măsurile de stimulare financiare 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.</p> <p>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.</p> <p>Lipsa de obiecții</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>
<p>Consiliul Concurenței</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p> <p>Se acceptă, Va fi executat în conformitate cu prevederile Legii nr. 139/2012.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>
<p>Agencia Servicii Publice</p>	<p>Lipsa de obiecții</p>	<p>Se acceptă.</p>
<p>Ministerul Afacerilor Interne</p>	<p>La proiectul Codului transportului feroviar.</p> <p>Propunem reformularea conținutului art. 4 și 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.</p> <p>La art. 9 propunem excluderea textului „după caz”, deoarece este incert și nu este caracteristic unui act normativ.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>
		<p>Nu se acceptă. Administratorul infrastructurii și operatorii de prestare a serviciilor de transport public de pasageri vor fi obligați să dețină conturi trezoreriale, dat fiind faptul că vor beneficia de subvenții. Respectiv, sintagma „după caz” nu poate fi exclusă.</p>

	La art. 1.1 alin. (4) textul „în vigoare” se va exclude.	Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.
	Reiterăm obiecția privind revizuirea proiectului prin prisma regulilor gramatice, de ortografie și de punctuație.	Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.
Agencia Proprietății Publice	Lipsa de propuneri sau obiecții	Se acceptă.
Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene	Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene, în limita competențelor, susține propunerile MAEIE, expuse în scrisoarea nr. DI/3/041.1-13253 din 11 decembrie 2019, care și-au găsit reflectare în actul normativ.	Se acceptă.
Procuratura Republicii Moldova	<p>Apreciind eforturile autorului 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 și propuneri pe care le susținem în continuare.</p> <p>Totodată reieșind din competența 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.</p>	Se acceptă.
Confederația Națională a Sindicatelor din Moldova	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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)</p>	<p>Nu se acceptă,</p> <p>Formatul actual, în care activează domeniul transport feroviar și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” este unul eșuat, care generează pierderi, stagnare, degradare și în rezultat suferă angajații domeniului transportului feroviar.</p> <p>Astfel, permanent se rețin salariile angajaților, nu sunt capacități pentru majorarea salariilor etc.</p> <p>Respectiv, domeniul urmează a fi reformat în regim de urgență cu scopul creării unor condiții legale de concurență pe piață și în rezultat, angajații celor mai bine organizate întreprinderi feroviare se beneficiează de stabilitate și condiții decente de muncă, inclusiv cu onorariu concurențial pe piață.</p>

	<p>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 (<i>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</i>).</p>	
<p>Agencia Națională pentru Soluționarea Contestațiilor</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Totodată, la ședința Guvernului din 27.12.2019 a fost aprobat proiectul de Lege privind achizițiile în sectoarele energeticii, 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.</p> <p>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.</p>	<p>Se acceptă, Ministerul Finanțelor a examinat repetat proiectul în cauză, majoritatea obiecțiilor au fost luate în considerare.</p>
<p>Ministerul Educației, Culturii și Cercetării</p>	<p>Lipsă de obiecții și propuneri.</p>	<p>Se acceptă.</p>
<p>Ministerul Finanțelor</p>	<p>Referitor la proiectul de lege Codul transportului feroviar La art. 1 alin.(2) lit.a) din Cod, întru înlăturarea erorii de redactare, sintagma "se</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>

<p>aplică” de exclus.</p>	<p>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 amplitu de analiză.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Nu se acceptă, Codul administrativ nr. 116/2018 este cadrul special normativ în domeniu și prevederile acestuia cu privire la procedura prealabilă urmează a fi respectată pe deplin, în caz dacă acestea nu contravin prevederilor acquisului comunitar transpus.</p>
	<p>La art.7 alin (1) sintagma “... deține conturi bancare în contul unic trezorerarial al Ministerului Finanțelor” se substituie cu sintagma “conturi deschise în Contul Unic Trezorerarial al Ministerului Finanțelor”.</p> <p>Totodată, art. 7 se va completa cu un alineat nou:</p> <p>(7) <i>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.</i>;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>

<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>La art.10 alin.(1) din Cod, sintagma “<i>proprietate publică a statului</i>” de substituit cu sintagma “<i>proprietate din domeniul public al statului</i>” . 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.</p>
<p>Nu se acceptă, În conformitate cu prevederile în cauză întreprinderea feroviară are suficiente surse financiare (proprii și cele împrumutate) pentru executarea condițiilor nominalizate. Controlul acestora nu se efectuează la o dată anumită. Întreprinderea urmează pe proprie răspundere trebuie să asigure cele menționate. În cazul impunerii controlului permanent ale acestora, pot fi create premise suficiente pentru efectuarea unor controale nesubiective.</p>	<p>Concomitent, la art.21 alin (4) din Cod, termenul de “<i>capacitate financiară</i>” 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”.</p>
<p>Nu se acceptă, Beneficiarul plăților pentru utilizarea infrastructurii este Administratorul infrastructurii.</p>	<p>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;</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>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.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>Art. 66 și 67 de exclus, deoarece există legi speciale care reglementează acest aspect.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>La art.77 alin.(2), cuvintele „de întreprinderile feroviare ale Republicii Moldova” de</p>

	<p>substituit cu cuvântul „Minister”;</p> <p>La art.78 alin.(2) din Cod, sintagma „subvențiile” de substituit cu „subsidiiile” conform celor susținute anterior în procesul de avizare de către Ministerul Finanțelor.</p> <p>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.</p> <p>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”;</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat.</p> <p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>
<p>Centrul Național Anticorupție</p>	<p>La proiectul Codului transportului feroviar</p> <p>Art.4 alin.(2), art.20 alin.(6) și art.50-51 potrivit proiectului. Art.4 Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității <u>(2) Autoritatea Feroviară realizează funcțiile Organului de reglementare a pieței în transportul feroviar prin monitorizarea situației concurenței și prevenirii discriminării în domeniul transportului feroviar conform prevederilor Codului.</u> Art.20 Condițiile de acces la servicii <u>(6) în cazul în care un operator al infrastructurii de servicii menționate la alineatul (1) punctul 3) soluționează conflicte între diferite cereri prin propunerea unor alternative viabile. Dacă nu există nicio alternativă viabilă și nu se pot rezolva toate cererile de capacitate pentru infrastructura respectivă, solicitantul poate depune o plângere la autoritatea națională de concurență, care examinează cazul și la necesitate propune măsuri posibile, pentru a asigura satisfacerea cererii de capacitate a respectivului solicitant.</u> Art.50 Organul de reglementare a pieței transportului feroviar 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 Republica Moldova Art.51. Atribuțiile Organului de reglementare Obiectii: Art.2 alin.(4) prevede competența Autorității Feroviare de monitorizare a respectării regulilor de concurență loială, competență realizată de Organul de reglementare, care va fi entitatea publice ce urmează a fi creată odată cu intrarea în vigoare a Codului</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>

propus. Astfel, analizând prevederile cap.V, secț.4, art.50 din proiect, stabilim că „Organul de reglementare a pieței transportului 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 Republica Moldova.” La fel, analizând întregul cap.V, secț.4 „Organul de reglementare a pieței transportului feroviar” se constată că acesta nu reglementează careva circumstanțe în care competențele Organului de reglementare pot fi atribuite altei entități publice. În acest context se atestă un conflict de competență, prin dublarea atribuțiilor de monitorizare a pieței transportului feroviar, sub aspectul respectării unei concurențe loiale între două autorități publice separate. Un alt risc constă în evitarea asumării responsabilității pentru domeniul dat de către una din entități, făcându-se trimitere de la o entitate la alta, ceea ce prezintă un risc de corupție în sistemul transportului feroviar.

Cu referire la reglementarea concurenței pe piața națională atenționăm că raporturile de concurență sunt reglementate de Legea concurenței nr.183/2012 care prevede expres „Prevederile prezentei legi se aplică faptelor acțiuni sau inacțiuni ce au ca obiect sau au ori pot avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței, precum și faptelor acțiuni de concurență neloială, care sînt săvîrșite de: a) întreprinderi înregistrate în Republica Moldova sau în alte state, precum și de persoane fizice; b) autorități ale administrației publice centrale sau locale, în măsura în care acestea, prin deciziile emise sau prin actele adoptate, intervin pe piață, influențînd direct sau indirect concurența, cu excepția situațiilor cînd asemenea măsuri sînt luate în aplicarea altor legi sau pentru apărarea unui interes public major”. Totodată, potrivit art. 39 a legii sus-citate „(1) Consiliul Concurenței este o autoritate publică autonomă, responsabilă față de Parlament, ce asigură aplicarea și respectarea legislației din domeniul concurenței, ajutorului de stat și publicității în limitele competenței sale. (2) Consiliul Concurenței este investit cu putere de decizie, de reglementare, de interdicție, de intervenție, de inspecție și de sancționare, în limitele stabilite de legislație. [...] (4) Activitatea Consiliului Concurenței se exercită pe întreg teritoriul Republicii Moldova”. Astfel, se constată la nivel național că există deja o autoritate publică autonomă responsabilă de monitorizarea concurenței pe piață și aceasta poate realiza inclusiv, sarcinile enunțate la art.50 și art4 alin.(2) din proiect. Statuăm că crearea unei entități noi va necesita cheltuieli suplimentare din bugetul de stat pentru întreținerea instituției și salarizarea personalului angajat. Totodată, o asemenea abordare va servi precedent de a crea unor entități similare în fiecare sferă a economiei naționale și discreditarea Consiliului Concurenței ca autoritate publică responsabilă de sectorul concurenței pe piața națională. Mai mult ca atât, Legea nr.

183/2012 prevede și aspecte procedurale privind sesizarea și examinarea sesizărilor parvenite, respectiv există și reglementări procedurale în acest sens. Subsidiar, atenționăm că la art.20 alin.(6) din proiect prevede dreptul solicitantului de a depune plângere și la „*autoritatea națională de concurență*” care este Consiliul Concurenței, ceea ce sporește confuzia creată la capitolul autoritatea responsabilă de supravegherea concurenței pe piața transportului feroviar.

Lipsa unei reglementări exacte în ceea ce privește responsabilii de monitorizarea respectării regulilor de piață în domeniul transportului feroviar, va periclita transparența activității întregului sistem. Astfel, subiecții interesați (administratorul feroviar și întreprinderile feroviare) nu vor cunoaște cu exactitate autoritatea publică responsabilă de soluționarea plângerilor depuse în cazurile de încălcări a regulilor de concurență.

Totodată, ambiguitatea expunerii și reglementării domeniilor sus-enunțate va genera imposibilitatea tragerii la răspundere a persoanelor vinovate pentru activitatea frauduloasă/defectuoasă la capitolul supravegherea pieței transportului feroviar.

Recomandări:

Revizuirea și corelarea prevederilor de la art.4 alin.(2), art.20 alin.(6) și art.50-51 din proiect, în vederea stabilirii unei singure entități responsabile de „monitorizarea situației concurenței și prevenirii discriminării în domeniul transportului feroviar”. Însă, soluția oportună și legală ar fi atribuirea competențelor prevăzute la articolele indicate Consiliului Concurenței, care este autoritatea publică autonomă responsabilă de sectorul concurenței pe piața națională.

Art.2 în raport cu art.4 alin.(5) potrivit proiectului.

cerințele esențiale - toate condițiile, pe care trebuie să le îndeplinească sistemul feroviar. subsistemele și elementele constitutive de interoperabilitate. inclusiv interfețele:

Art.4 Misiunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității

(5) în vederea realizării misiunii și a funcțiilor de bază, Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții principale: a) aprobarea punerii în funcțiune a subsistemelor structurale care constituie sistemul feroviar și verificarea faptului că acestea sunt exploatare și întreținute în conformitate cu cerințele esențiale relevante: [...] d) supravegherea conformității constituenților de interoperabilitate cu cerințele esențiale:

Obiecții:

Se constată că proiectul nu reglementează expres care sunt „*cerințele esențiale*” ce urmează a fi respectate. Deși art.2 definește termenul dat, această definiție comportă un caracter general-declarativ, din care nu se poate face o diferență exactă cu alte cerințe/condiții reglementate de prezentul proiect, (de exemplu: art.75 din proiect

Se acceptă,

S-a modificat. Cerințele vor fi aprobate prin Hotărâre de Guvern.

„*Condițiile generale pentru transportul de pasageri, bagaje și mărfuri*”). Astfel, nu este clar ce presupun „cerințele esențiale” pentru subiecții supuși controlului și monitorizării de către Autoritatea Feroviară și dacă acestea sunt identice celor prevăzute la art.70, art.75 etc. sau ele reprezintă cerințe suplimentare ce urmează a fi respectate. În cazul în care cerințele esențiale sunt diferite de alte condiții reglementate în prezentul proiect, atunci din normele propuse nu poate fi stabilit cine le va elabora și prin ce act normativ ele vor căpăta forță juridică.

Instituirea obligației de a respecta careva „*cerințe esențiale*” fără a le enumera care sunt acestea, pot determina abuzuri la aplicare din partea subiectului responsabil de controlul siguranței feroviare. Astfel, în orice circumstanță, la desfășurarea unui control va fi posibilă invocarea nerespectării „*cerințelor esențiale*”, fără a le cunoaște care sunt de fapt, ceea ce prezintă un risc de corupție.

Recomandări:

Enumerarea expresă a cerințelor esențiale definite la art.2 din proiect și stabilirea unei clarități între cerințele esențiale (de la art.2, art.4 din proiect) și cele generale (de la art.70, art.75 din proiect).

Art.4 alin.(6) și alin.(8) potrivit proiectului.

Art.4 Misunea, funcțiile de bază și atribuțiile principale ale Autorității

(6) în procesul de certificare a mecanicilor de locomotivă. Autoritatea Feroviară deține următoarele atribuții: a) emiterea și retragerea permiselor; b) asigurarea examinărilor periodice a mecanicilor de locomotivă; c) emiterea cererilor motivate de suspendare a certificatelor mecanicilor de locomotivă; d) recunoașterea persoanelor sau organismelor cu drept de examinare și formare a mecanicilor de locomotivă; [...] g) monitorizarea procesului de certificare a mecanicilor de locomotivă;

(8) Cerințele și procedura pentru eliberarea autorizațiilor și permiselor, și altor acte aprobate de Autoritatea Feroviară se publică pe pagina web oficială a autorității.

Obiecții:

Cu referire la competența Autorității Feroviare în domeniul certificării mecanicilor de locomotive, stabilim că proiectul acordă competențe excesive ce admite coordonarea și controlul întregului proces de certificare, începând cu stabilirea cerințelor și aprobarea procedurii până la eliberarea și retragerea permiselor, precum și monitorizarea procesului. În opinia noastră, stabilirea unei proceduri și a cerințelor de certificare trebuie aprobate de către Guvern, și nicidecum print-un act departamental intern al Autorității Feroviare care va fi implicat direct în proces. Totodată, cerințele și procedura certificării sunt aspecte ce servesc interes pentru mai mulți subiecți și nicidecum nu reprezintă prevederi tehnice de proceduri interne, pentru a fi aprobate de

Se acceptă,

De fapt autorii obiecții nu au citit atent proiectul.
În art. 111 din proiect se regăsesc cele invocate.

	<p>către autoritatea sus-indicată. Faptul că procedura certificării va fi aprobată prin hotărâre de Guvern va garanta o transparență în procesul de promovare și adoptare a normelor inclusiv prin faptul că există o procedură standard de avizare conform Legii nr.100/2017.</p> <p>Totodată, pentru a se garanta o monitorizare eficientă și obiectivă a procesului de certificare, aceasta trebuie efectuată de către o altă autoritate, decât cea implicată direct în procesul de eliberare și retragere a permiselor menționate. În acest sens, Autoritatea Feroviară trebuie să dispună de un mecanism de monitorizare intern a procesului său de activitate, însă pentru a asigura o transparență procesului de certificare, ea trebuie efectuată din afară, de către o structură ne implicată direct în proces.</p> <p>Prin urmare, cummul de competențe și concentrarea acestora în subordinea/gestiunea unei singure entități reprezintă un risc de corupție prin admiterea promovării intereselor anumitor solicitanți de permise, fără a avea reținerea că pot fi supuși unui control.</p> <p>Recomandări:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Expunerea art.4 alin.(8) în următoarea redacție „<i>Cerințele și procedura pentru eliberarea autorizațiilor și permiselor se aprobă prin hotărâre de Guvern și se publică pe pagina web oficială a Autorității Feroviare</i>”. 2. Completarea proiectului cu norme care să asigure o monitorizare externă a procesului de certificare (pe lângă cea internă efectuată de către Autoritatea Feroviară).
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>Art.7 alin.(3) potrivit proiectului. Art.7 Organizarea activității Autorității Feroviare [...]</p> <p>(3) Autoritatea Feroviară este condusă de un director, asistat de un director adjunct. Directorul și directorul adjunct sunt numiți în funcție publică și eliberați sau destituiți din funcție publică în conformitate cu prevederile Legii nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Deși proiectul de lege menționează că Autoritatea Feroviară își exercită funcțiile și atribuțiile în baza unui regulament aprobat de către Guvern, totuși este imperios ca legiuitorul să statuteze în lege principalele aspecte, de principiu, ale organizării și activității autorității. Deoarece, o administrație publică modernă, într-un stat de drept, democratic și social trebuie să fie, înainte de toate, o administrație publică transparentă, transparență de neconceput în absența unor reglementări clare, unitare și accesibile. Pericolul coruptibilității acestui element constă în incertitudinea pe care o creează omisiunile identificate în privința unor aspecte organizatorice și de activitate ale Autorității Feroviare. Totodată, considerăm excesiv domeniul de intervenție normativă a autorității executive în lipsa unor vectori orientativi stabiliți de legiuitor. Or, executivul are sarcina de a adopta acte normative întru executarea legii, și nu de</p>

completare a ei. În acest context, este oportună menționarea în proiectul de lege a unor prevederi referitoare la:

-durata mandatului directorului Autorității Feroviare,

-cerințele care trebuie îndeplinite de către candidații la funcția de director/director adjunct (precum: minimul de experiență, studiile, vârsta, lipsa sancțiunilor și a antecedentelor penale în domeniu etc.).

Totodată, în ceea ce privește numirea directorului și al directorului adjunct a entității vizate, autorul menționează că procedura trebuie să corespundă cerințelor legale stabilite în Legea nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, care prevede la art.15 alin.(5) că „Autoritatea administrativă din subordinea ministerului este condusă de către director, numit în funcție publică și eliberat sau destituit din funcție publică, în condițiile legii. de către ministru, dacă altfel nu este stabilit prin actele legislative speciale”. Subsidiar, art.32 alin.(5) din Legea nr.98/2012 prevede că „Conducătorii instituțiilor publice din sfera de competență a ministerului sau a altei autorități administrative centrale se anaaiează și se eliberează din funcție, în condițiile legislației muncii, de către ministru sau de către directorul general, dacă actele legislative care reglementează activitatea instituțiilor respective nu prevăd altfel”.

Astfel, din analiza Legii suscitată se constată că aceasta nu prevede careva norme procedurale sau speciale care ar putea reglementa clar modul de numire a directorului/directorului adjunct în cadrul Autorității Feroviare. Legea nr.98/2012 la acest capitol redă exact prevederile art.7 alin.(3) din proiect.

Conform art.7 alin.(4) din proiect „în cadrul Autorității Feroviare activează funcționari publici. în condițiile Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public, și alte categorii de personal, a căror activitate este reglementată de cadrul normativ în domeniul muncii”, respectiv directorul/directorul adjunct urmează a fi selectați conform cerințelor stipulate în Legea nr.158/2008, care prevăd expres ca etapă de selectare a funcționarilor publici - concursul (art.28-29), inclusiv pentru funcția publică de conducere.

De asemenea, Legea integrității nr.82/2017 prevede ca măsură de asigurare a integrității instituționale „Angajarea și promovarea agenților publici în bază de merit și integritate profesională”. Mai detaliat, art.11 din Legea nr.82/2017 statuează expres „Recrutarea și promovarea agenților în cadrul entităților publice se efectuează prin concurs public, conform criteriilor transparente și obiective de selectare în bază de merit, calificare profesională, capacitate, competență și integritate profesională, fără a admite favorizarea intereselor private și a oricăror forme de discriminare pe motiv de sex, rasă, limbă, religie, opinii politice sau orice altă opinie, origine națională sau

socială, altor forme de discriminare, în conformitate cu prevederile legislației speciale care reglementează activitatea diferitor categorii de entități și agenți publici”.

Prin urmare, pentru a garanta o organizare transparentă și previzibilă a activității viitoare a Autorității Feroviare, este necesar să se impună condiții și reguli de bază în ceea ce privește crearea acestei structuri și modul de numire a conducerii entității, direct în prezentul proiect de act normativ, iar trimiterile la actele normative în vigoare trebuie făcute doar la cele ce prevăd exact procedura legală.

Riscul unei asemenea reglementări generale constă în posibilitatea numirii unui director/director adjunct pe criterii preferențiale, fără a se ține cont de capacitățile profesionale și nivelul de integritate a candidatului.

Recomandări:

1. Completarea proiectului de lege cu prevederi referitoare la durata mandatului directorului Autorității Feroviare și minimumul de cerințe necesare a fi îndeplinite de către director la angajare.

2. La art.7 alin.(3) a se substitui sintagma „*Legii nr.98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate*” cu sintagma „*Legii nr.158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public*”.

Nu se acceptă.

Liberalizarea pieței prevede inclusiv participarea în concurs pentru alegerea Administratorului Infrastructurii inclusiv a companiilor private. Respectiv, odată ce se impun condiții că doar întreprinderi cu capital de stat pot administra infrastructura, reiese că scopul prezentului proiect de Cod va eșua.

Art.9 alin. (3), art. 10 potrivit proiectului.

Art.9. Independența între administrarea infrastructurii și a întreprinderilor feroviare [...]

(3) întreprinderile feroviare și Administratorul Infrastructurii pot avea forma organizatorico-juridică de societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată sau întreprindere de stat.

Art.10. Gestionarea infrastructurii feroviare

(1) Infrastructura feroviară este proprietate publică a statului, susținută (finanțată) parțial din bugetul de stat.

(2) Gestionarea infrastructurii feroviare este o activitate de interes public realizată de către Administratorul Infrastructurii, în conformitate cu prevederile Codului și actele normative aprobate de Guvern.

(3) Administratorul Infrastructurii trebuie să dețină o autorizație de siguranță pentru administratorul de infrastructură, care este emisă în conformitate cu prevederile Codului și Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Obiecții:

Potrivit proiectului, unul din actori principali pe piața transportului feroviar este Administratorul feroviar care va gestiona întreaga infrastructură feroviară națională și, căruia i se va încredința bunurile publice de interes național-strategic. La fel, acesta va fi responsabil de încheierea contractelor cu întreprinderile feroviare care vor presta serviciile nemijlocit de transport. În acest sens, stabilim că proiectul prenotat este lacunar în ceea ce privește transparența selectării, creării sau stabilirii Administratorului feroviar (menționăm: căruia i se va pune la dispoziție infrastructura națională feroviară și va activa în baza bunurilor publice).

Astfel, din proiect nu poate fi destins cu exactitate următoarele aspecte importante, precum:

- cine va fi fondatorul acestei Administratorului feroviar;
- forma pe care o va avea Administratorul, doar propunându-se mai multe forme de organizare economică (întreprinderi);
- modul de atribuire a infrastructurii feroviare acestui administrator (fie prin cesiune sau Administratorul feroviar va fi creat ca societate comercială cu capital de stat, fie se va recurge la alte forme de atribuire);
- proiectul nu prevede careva limite și responsabilități pentru Administrator în raport cu infrastructura atribuită în gestiune. Lipsa reglementării acestor aspecte crează o incertitudine în ce privește forma de organizare și în general activitatea acestei structuri.

Prin urmare, reieșind din rolul strategic pe care îl va avea Administratorul feroviar se constată că prezentul proiect acordă o reglementare prea generală și evazivă a statutului, modului de organizare și responsabilităților acestuia. Riscul unei asemenea abordări generale rezidă în constituirea unui Administrator feroviar, în condiții incerte și netransparente sub aspect funcțional, iar lipsa unor responsabilități clare reieșind din statutul acestei structuri va admite gestionarea bunurilor publice în mod preferențial, care nu meritu poate fi conform interesului public.

Recomandări:

Întru excluderea eventualelor riscuri de corupție aferente proceselor reglementate, recomandăm autorului de a modifica art.9 și 10 din proiect și de a stabili exact: 1) statutul (cu capital de stat), 2) modul de organizare cu evidențierea conducerii acestei entități, 3) modul de atribuire a infrastructurii feroviare și 4) responsabilitățile Administratorului feroviar, în cazul administrării defectuoase a bunurilor publice atribuite în gestiune.

Art.13 alin.(4) potrivit proiectului.

Art.13. Independenta Administratorului Infrastructurii

(4) Aceleași persoane nu pot fi numite sau angajate concomitent:

a) ca membri ai organelor de conducere al Administratorului Infrastructurii si al unei întreprinderi feroviare;

b) ca persoane responsabile cu luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale si ca membri ai organelor de conducere al unei întreprinderi feroviare;

Obiecții:

Reieșind din obiecția anterioară (pct.5) privind lipsa clară a formei de organizare și activitate a Administratorului infrastructurii, menționăm că pentru a asigura imparțialitatea entității date în raport cu toate întreprinderile feroviare, nu este suficient doar ca aceeași persoană să nu fie membră în organele de conducere sau să fie responsabilă în luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale, ci în general nici o persoană din cadrul Administratorului infrastructurii nu trebuie să aibă o tangență cu activitatea internă a unei întreprinderi feroviare.

Astfel, restricțiile propuse nu sunt suficiente pentru a asigura independență și imparțialitatea Administratorului în cadrul gestionării infrastructurii și prezintă un risc de corupție. Riscul constă în posibilitatea influențării deciziilor finale a Administratorului de către o persoană ce activează pentru o întreprindere feroviară, însă neîncadrându-se în categoriile descrise la art.13 alin.(4). Prin urmare, considerăm oportun stabilirea unui regim al restricțiilor mai sever/suplimentar (pe lângă cele prevăzute deja) pentru persoanele ce activează în cadrul Administratorului infrastructurii.

Recomandări:

Stabilirea completă a restricțiilor și incompatibilităților funcției în vederea asigurării independenței Administratorului infrastructurii, nu doar pe cei cu funcții de conducere sau pentru cei cu responsabilități în luarea deciziilor cu privire la funcțiile esențiale, ci și pentru întregul efectiv.

Nu se acceptă.

În proiectul Codului deja este stabilit că factorii de decizie nu pot participa la administrarea întreprinderilor feroviare și Autorității Feroviare.

Se acceptă,
S-a modificat conform propunerii.

Art.13 alin.(5), (6) potrivit proiectului.
Art.13. Independența Administratorului Infrastructurii [...] (5) În cazul în care sistemele de informații sunt comune diferitor entități, dreptul de acces la informații sensibile din punct de vedere comercial referitoare la funcțiile esențiale se oferă personalului Administratorului Infrastructurii, autorizat în baza încheierii unui acord de confidențialitate.
(6) Informațiile sensibile din punct de vedere comercial referitoare la funcțiile esențiale nu pot fi transmise altor entități.
Obiecții:
În cazul dat, nu sunt clare care informații urmează a fi calificate drept „informații sensibile”, întrucât legislația națională nu operează cu asemenea termen. Acest fapt va permite interpretări multiple și confuzii asupra identificării categoriei de informații care, la aplicare, vor fi calificate drept - sensibile.
Cu referire la subiectul - asigurarea accesului la informație, legislația națională prevede că „(1) *Oricine, în condițiile prezentei legi, are dreptul de a căuta, de a primi și de a face cunoscute informațiile oficiale.*”
(2) *Exercitarea drepturilor prevăzute în alineatul (1) al prezentului articol poate fi supusă unor restricții pentru motive specifice, ce corespund principiilor dreptului internațional, inclusiv pentru apărarea securității naționale sau vieții private a persoanei.”* (a se vedea art.4 din Legea nr.982/2000 privind accesul la informație).
Totodată, potrivit art.7 din Legea nr.982/2000 „*Informațiile oficiale cu accesibilitate limitată*”, mai exact acest articol prevede: „(1) *Exercitarea dreptului de acces la informație poate fi supusă doar restricțiilor reglementate prin lege organică și care corespund necesităților: a) respectării drepturilor și reputației altei persoane; b) protecției securității naționale, ordinii publice, ocrotirii sănătății sau protecției moralei societății.*”
(2) *În conformitate cu alineatul (1) al prezentului articol, accesul la informațiile oficiale nu poate fi îngrădit, cu excepția: a) informațiilor atribuite la secret de stat, reglementate prin lege organică, a căror divulgare neautorizată sau pierdere poate aduce atingere intereselor și/sau securității Republicii Moldova; b) informațiilor confidențiale din domeniul afacerilor, prezentate instituțiilor publice cu titlu de confidențialitate, reglementate de legislația privind secretul comercial, și care în de producție, tehnologie, administrare, finanțe, de altă activitate a vieții economice, a căror divulgare (transmitere, scurgere) poate atinge interesele întreprinzătorilor; c) informațiilor cu caracter personal, a căror divulgare este considerată drept o imixtiune în viața privată a persoanei, protejată de legislația privind protecția datelor cu caracter personal; d) informațiilor ce țin de activitatea operativă și de urmărire*

	<p><i>penală a organelor de resort, dar numai în cazurile în care divulgarea acestor informații ar putea prejudicia urmărirea penală, interveni în desfășurarea unui proces de judecată, lipsi persoana de dreptul la o judecare corectă și imparțială a cazului său, ori ar pune în pericol viața sau securitatea fizică a oricărei persoane - aspecte reglementate de legislație; e) informațiilor ce reflectă rezultatele finale sau intermediare ale unor investigații științifice și tehnice și a căror divulgare privează autorii investigațiilor de prioritatea de publicare sau influențează negativ exercitarea altor drepturi protejate prin lege". Astfel, categoriile de informații descrise în proiect se încadrează în excepțiile reglementate de Legea nr.982/2000, însă calificativul acordat, cel de - informație sensibilă, este contrar prevederilor cadrului legal național, respectiv la aplicare, această normă riscă să creeze confuzii.</i></p> <p>Totodată, normele propuse la art.13 vor genera imposibilitatea tragerii la răspundere a persoanelor vinovate de atitudinea neglijentă vis-a-vis de informația oferită ce vizează secretul comercial al Administratorului Infrastructurii.</p> <p>Recomandări: Substituirea la art. 13 a termenului de „<i>informații sensibile</i>” cu termenul „<i>informații cu accesibilitate limitată</i>”</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>Art.42 alin. (3) potrivit proiectului. Articolul 42. Contractul de alocare a capacității [...]</p> <p>(2) Contractul nu trebuie să împiedice utilizarea infrastructurii în cauză de către alți solicitanți sau servicii.</p> <p>(3) Contractul prevede modificarea sau limitarea clauzelor pentru a permite o mai bună utilizare a infrastructurii feroviare.</p> <p>(4) Contractul cuprinde clauze privind repararea prejudiciului pentru executarea necorespunzătoare a contractului.</p> <p>Obiecții: Autorul nu a instituit careva restricții/reguli în ceea ce privește dreptul de modificare a clauzelor contractuale între Administrator și solicitant, menționându-se doar că orice modificare se efectuează întru o mai bună administrare a infrastructurii. Totuși considerăm că unele clauze contractuale trebuie să rămână intacte, în special cele ce vizează obligațiile/angajamentele părților, părțile contractuale sau repararea prejudiciului (indicat la art.42 alin.(4) din proiect). Aceasta va evita introducerea ulterioară a unor clauze abuzive, pe motiv că este necesar întru „<i>buna utilizare a infrastructurii feroviare</i>”.</p> <p>Prin urmare, în prezentul proiect trebuie de specificat în ce condiții pot fi modificate clauzele contractului de alocare a capacității, cu stabilirea clauzelor exacte ce nu pot suferi modificări/limitări, întrucât se va pierde din capacitatea contractului inițial.</p>

	<p>O asemenea abordare, fără indicarea unor limite legale va admite încălcarea inclusiv a prevederilor de la art. 42 alin.(4) din proiect care stabilește obligativitatea de a stabili clauze ce vizează modul de reparare a prejudiciilor cauzate, însă fără careva precizări acestea pot fi modificate pe parcursul realizării contractului sau în general eliminate din contract, ceea ce este contrar interesului public. Totodată, prevederea de la art. 42 alin.(3) va genera imposibilitatea tragerii la răspundere a persoanelor vinovate de modificarea/limitarea clauzelor contractuale în mod abuziv.</p> <p>Recomandări:</p> <p>Stabilirea expresă în art.42 a condițiilor în care pot fi modificate/limitate clauzele contractului de alocare a capacității, precum și indicarea expresă a clauzelor contractuale ce nu pot suferi careva modificări/limitări ulterior încheierii contractului.</p>
<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>	<p>Art.44 alin.(5) potrivit proiectului.</p> <p>Art.44 Cererile pentru alocarea capacității de infrastructură [...] Plata pentru examinarea cererii se stabilește de Administratorul Infrastructurii în baza costurilor pentru <u>examinare</u>.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Proiectul nu reglementează cu exactitate cine și în ce condiții (prin ce categorie de act) se stabilesc și se aprobă costurile pentru examinare. Astfel, se constată o lacună privind stabilirea/aprobarea costurilor pentru examinare, care în consecință pot admite perceperea unor costuri exagerate direct de către Administrator și fără careva limite legale.</p> <p>Recomandări:</p> <p>A se completa norma cu prevederi care prevăd expres subiectul responsabil de stabilirea bazei costurilor pentru examinare și prin care act se aprobă acestea (recomandabil este ca subiectul care aprobă baza costurilor să nu fie Administratorul feroviar care și le aplică direct).</p>
<p>Nu se acceptă. Autorul obiecții a scăpat din vedere că în infrastructură feroviară inclusiv întră depourile și liniile auxiliare pentru staționarea materialului rulant. Respectiv, inclusiv întreprinderile feroviare urmează să beneficieze de terenuri și altă infrastructură aferentă.</p>	<p>Art.54 alin.(1) potrivit proiectului.</p> <p>Art. 54 Terenurile ocupate de infrastructura feroviară sunt terenurile date în folosință permanentă (pe termen nelimitat) <u>întreprinderilor de transport feroviar și Administratorului Infrastructurii</u>, de către organul abilitat cu administrarea terenurilor proprietate publică conform Codului funciar și altor acte normative, pentru executarea unor sarcini speciale.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Potrivit normei terenul pe care se află amplasată infrastructura feroviară se va transmite în folosință către 2 subiecți concomitent, atât întreprinderilor de transport feroviar, cât</p>

și Administratorului infrastructurii. În acest context, stabilim că potrivit art.10 din proiect întreaga infrastructură feroviară se transmite în gestiunea Administratorului infrastructurii, la fel acest subiect este responsabil de asigurarea bunei funcțiuni a liniilor de cale ferată și organizează circulația trenurilor. Iar întreprinderile feroviare potrivit art.18 din proiect au acces doar la „*infrastructura feroviară publică, la echipamentele feroviare și facilitățile de servicii feroviare [...] în baza încheierii contractului cu Administratorul Infrastructurii pentru acces la infrastructura feroviară*”. Reieșind din responsabilitățile și drepturile care le revin Administratorului infrastructurii și întreprinderilor feroviare în ceea ce privește infrastructura transportului feroviar, concluzionăm că dreptul de folosință a terenurilor pe care este stabilită infrastructură trebuie acordată unui singur subiect și anume celui care va gestiona nemijlocit infrastructura (Administratorul Infrastructurii). Dacă se acordă dreptul de folosință concomitent mai multor categorii de subiecți, respectiv și responsabilitățile vis-a-vis de integritatea terenului se vor diviza, ceea ce este contrar interesului public. Optăm pentru o reglementare concisă și strictă în ceea ce privește terenurile pe care se amplasează sistemul feroviar.

Astfel, pe piața transportului vor activa mult mai multe întreprinderi feroviare atât de pasageri, cât și marfar ceea ce complică gestionarea eficientă și corectă a terenurilor transmise în folosință. O asemenea abordare riscă să diminueze din integritatea terenurilor, fiecare subiect potrivit normei fiind în drept să folosească terenul conform propriilor interese economice. Totodată, în lipsa unei reglementări clare a procedurii și situațiilor juridice de acordare în folosință a terenurilor, precum și a subiecților responsabili va genera imposibilitatea tragerii la răspundere a persoanelor vinovate de folosirea abuzivă a terenurilor vizate.

Recomandări:

Excluderea sintagmei „*întreprinderilor de transport feroviar și*” din textul normei analizate.

Art.78 alin. (4) potrivit proiectului.

Art. 78 Servicii de transport public de pasageri [...]

(4) Autoritatea competentă de selectarea întreprinderii feroviare și încheierea contractelor de servicii publice de transport feroviar se stabilește de Guvern.

Obiecții:

Optăm pentru o reglementare concisă în ceea ce privește organizarea sistemului de transport feroviar public de pasageri, inclusiv stabilirea tuturor actorilor implicați în acest proces. Din reglementările propuse nu pot fi stabilite elementele de bază care ar garanta servicii publice calitative, precum și o selecție/identificare obiectivă/impărțială

Se acceptă,
S-a modificat conform propunerii.

a întreprinderii feroviare selectate în acest sens.

Asfel, în proiect nu sunt reglementate următoarele aspecte: forma de organizare și competențele de bază ale „Autorității competente de selectarea întreprinderii feroviare și încheierea contractelor de servicii publice de transport feroviar”, lăsându-se la latitudinea Guvernului de a prevedea statutul și forma de organizare, precum și cine va face parte din această structură va fi creată ca structură permanentă sau sub forma unui/unei Consiliu/Comisii inter-ministeriale (temporare), -cerințele minime ce trebuie îndeplinite de operatorii candidați pentru a fi selectați, -criteriile de selectare etc.

Prezentul proiect reprezintă baza legală a organizării transportului feroviar în Republica Moldova, respectiv în el trebuie să se regăsească reglementările cheie, pentru a garanta o piață liberă de activitate între întreprinzătorii feroviar și pentru a permite dezvoltarea continuă a acestui sector. Astfel, pentru a se evita monopolizarea serviciului de transport feroviar public de pasageri, de către un singur operator, la fel, pentru a nu se impune niște condiții de selectare specifice/adaptate unui anumit candidat, este imperativ reglementarea aspectelor de bază în Codul transportului feroviar, cum ar fi: condițiile de selectare, cine va selecta (componenta) și competențele de bază ale acestui subiect responsabil de selectare, criteriile de selectare a operatorului. Cu atât mai mult, că operatorul selectat va beneficia de anumite facilități pe piața dată, precum: resurse financiare din bugetul de stat pentru acoperirea pierderilor (a se vedea art.78 alin.(7) din proiect).

Conform art.60 din Legea nr.100/2017 „*Codul este un act normativ adoptat de către Parlament care cuprinde, într-un sistem unitar, cele mai importante norme juridice dintr-o anumită ramură a dreptului. [...] (3) Codul trebuie să întrunească următoarele trăsături calitative: a) precizia; b) claritatea; c) logica; d) integralitatea; e) caracterul practic*”.

O reglementare detaliată a aspectelor sus-enuțate va acorda o transparență serviciilor de transport feroviar și va evita monopolizarea acestora de către o întreprindere feroviară creată special în acest sens.

Recomandări:

Revizuirea art.78 alin.(4) și completarea proiectului cu norme suplimentare care să prevadă:

- forma de organizare, statutul și atribuțiile de bază ale Autorității competente de selectarea întreprinderii feroviare și încheierea contractelor de servicii publice de transport feroviar,
- cerințele minime ce trebuie îndeplinite de operatorii feroviar ce intenționează să presteze serviciul public menționat (pe lângă cele prevăzute la art.18 alin.(2) din

<p>proiect), -criteriile care vor sta la baza selectării operatorului.</p>	<p>Art.111 alin.(3) în raport cu art.117 și 118 potrivit proiectului. Art.111 Obiectul de certificare [...]</p> <p>(3) <u>Condițiile și procedurile aprobate de Guvern prevăd cerințe specifice ce trebuie să le îndeplinească permisele și legitimațiile mecanicilor de locomotivă.</u></p> <p>Art.117 Condițiile pentru obținerea permiselor</p> <p>(1) <u>Pentru a obține un permis, solicitanții trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:</u> a) vârsta minimă a solicitanților de permise nu poate fi mai mică de 18 de ani; b) solicitanții de permise trebuie să dețină certificate sau diplome privind absolvirea cel puțin a nivelului 3 de învățământ (învățământ profesional tehnic secundar) pentru domeniul transportului feroviar; [...]</p> <p>Art.118 Condițiile pentru obținerea legitimațiilor</p> <p>(1) <u>Pentru a obține o legitimație și pentru ca aceasta să rămână valabilă, solicitanții trebuie să dețină un permis și să îndeplinească următoarele cerințe:</u> a) posedă cunoștințe lingvistice necesare pentru infrastructura și materialul rulant corespunzător categoriei legitimației solicitate; [...]</p> <p>(2) <u>Cerințele și procedura de examinare se stabilesc de către Autoritatea Feroviară.</u> Procesele de aminare sunt monitorizate de Autoritatea Feroviară.</p> <p>Obiectii: Se constată mai multe prevederi din proiect care au drept scop reglementarea cerințelor care trebuie îndeplinite de către mecanicii de locomotive pentru a obține permise și legitimații (acte permise necesare pentru activitatea acestora). Se reține că fiecare din aceste prevederi stabilesc proceduri variate de aprobare a cerințelor date.</p> <p>Inițial art.111 prevede obligativitatea Guvernului de a aproba cerințele pe care trebuie să le îndeplinească un solicitant, apoi la art.117 și 118 sunt reglementate și enumerate expres cerințele pentru obținerea permisului (art.117) și a legitimației (art.118). La fel, alin.(2) din art.118 prevede deja responsabilitatea Autorității Feroviare de a stabili cerințele de obținere a legitimației mecanicilor de locomotive. Atenționăm că o asemenea reglementare total opusă, acordă întregului proiect un caracter lacunar, care riscă să creeze confuzii la aplicare. Normele date vor afecta interesele legale ale mecanicilor de locomotive, aceștia riscând să li se impună mereu cerințe suplimentare decât cele reglementate la art.117 alin.(1) și art.118 alin.(1) în prezentul proiect de cod.</p> <p>În acest context, art.60 din Legea nr.100/2017 prevede că „<i>Codul este un act normativ adoptat de către Parlament care cuprinde, într-un sistem unitar, cele mai importante norme juridice dintr-o anumită ramură a dreptului. [...] (3) Codul trebuie să îndeplinească următoarele trăsături calitative: a) precizia; b) claritatea; c) logica; d)</i></p>
	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>

	<p><u>integralitate</u>: e) <i>caracterul practic</i>". Astfel, pentru a respecta cerințele legale și a acorda normelor un caracter integral și logic se impune necesitatea revizuirii acestor prevederi, prin stabilirea unui singur act ce va prevedea cerințele pentru obținerea actelor permise.</p> <p>Recomandări: Stabilirea tuturor cerințelor necesare a fi întrunite de către mecanicii de locomotive pentru obținerea actelor permise descrise la art.117 și art.118, în prezentul proiect de cod, iar prin hotărâre de Guvern să se reglementeze procedurile tehnice de acordare a permiselor și legitimațiilor.</p>	
	<p>Art.119 alin. (3) potrivit proiectului. Art.119 Verificările periodice [...]</p> <p>(3) Valabilitatea <u>legitimației</u> se <u>prelungeste în baza examinărilor sau testelor periodice</u> privind cerințele menționate la articolul 117.</p> <p>Obiecții: În textul normei de la art.119 se face trimitere în mod eronat la art.117, ca fiind norma ce reglementează cerințele de obținere a legitimației. Analizând proiectul în ansamblu se constată că de facto art.118 reglementează cerințele sus-citate, iar art.177 reglementează condițiile pentru obținerea permiselor și nicidecum, a legitimațiilor. Prin urmare, pentru a acorda proiectului un sens unic și a evita interpretările eronate se recomandă evitarea trimiterilor defectuoase.</p> <p>Recomandări: Substituirea cifrei „117” cu cifra „118”</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>
	<p>Obiecții cu caracter general asupra proiectului. În proiect s-a stabilit utilizarea termenilor diferiți la identificarea unuia și aceluiași subiect, aici facem referire la „întreprinderile feroviare”, care în anumite articole sunt intitulate/identificate drept „<i>solicitanți</i>” (a se vedea art.41 din proiect). Astfel, deși autorul oferă și definiții acestor 2 termeni la art.2 din proiect, totuși în esență ambele fac referire la întreprinderile ce activează în sectorul feroviar ca subiecți ce prestează servicii de transport (marfar, de pasageri etc.) și care solicită atât autorizații de transport feroviar de la Autoritatea Feroviară (art.22), cât și capacitate de infrastructură feroviară de la Administratorul Infrastructurii (art.41). Totodată, în definiția de la art.2 de „<i>solicitant</i>” se prevede că din această categorie fac parte, pe lângă întreprinderile feroviare și „autorități implicate în realizarea contractelor de servicii publice de transport feroviar de pasageri” fără a fi clar la care autorități se face referire - autorități publice sau alți subiecți de drept privat care au fost denumite drept „<i>autorități</i>”.</p>	<p>Se acceptă, S-a modificat conform propunerii.</p>

În alte articole precum, art.117 alin.(1) din proiect, sub termenul se „solicitanți” se încadrează și mecanicii de locomotive care solicitanți de la Autoritatea Feroviară permise de activitate.

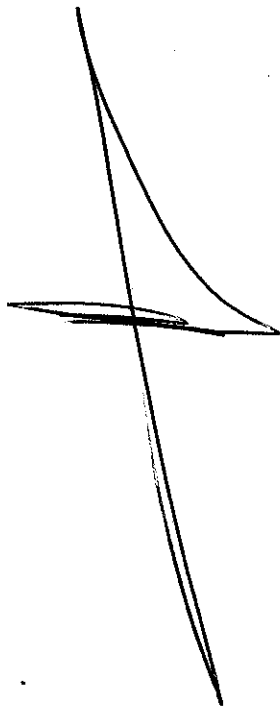
Prin urmare, atenționăm că utilizarea termenilor diferiți pentru indentificarea aceluiași categorii de subiecți acordă înțregii reglementări un sens dublu ce admite interpretarea eronată/subiectivă a normelor de drept, în ceea ce privește stabilirea clară a subiecților participanți.

Totodată, utilizarea aceluiași termen în sensuri diferite (precum este redat la art.117 din proiect), la fel prezintă un risc de corupție ce pot provoca practici vicioase de interpretare a normei de drept. Aceste prevederi riscă să fie interpretate diferit la aplicare, iar procedurile vis-a-vis de întreprinderile feroviare și mecanicii de locomotive pot fi stabilite diferit, în dependență de interesele urmărite. Utilizarea neuniformă a termenilor va genera imposibilitatea tragerii la răspundere a subiecților vinovați de încălcarea prevederilor prezentului proiect de cod.

Recomandări:

- 1) Diferențierea clară între termenii de „solicitant” și „întreprindere feroviară/grup de întreprinderi feroviare”.
- 2) Utilizarea termenului de „solicitant” doar în sensul definit la art. 2.

**Viceprim-ministru,
Ministru**



Andrei SPÎNU