



Parlamentul
Republicii Moldova

267.07 nr. 637
6 decembrie 2023

Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova

Direcția generală juridică

AVIZ

la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier) (nr.398 din 09.11.2023)

Direcția generală juridică a examinat proiectul de lege menționat în titlu, în conformitate cu prevederile art.54 din Regulamentul Parlamentului și ale Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, și expune următoarele considerente.

Observații generale

1. Proiectul de lege este înaintat cu titlu de inițiativă legislativă de către Guvern, fapt ce corespunde prevederilor art.73 din Constituție și art.47 din Regulamentul Parlamentului.

2. Prin natura relațiilor sociale reglementate, inițiativa legislativă face parte din categoria legilor organice, adoptarea cărora ține de competența exclusivă a Parlamentului, fiind astfel în concordanță cu art.66 și art.72 din Constituție.

3. Potrivit Notei informative, scopul proiectului de lege constă în ajustarea prevederilor legale la situația actuală în domeniul transportului rutier, creșterea nivelului de siguranță și confort a serviciilor de transport rutier, descentralizarea administrării domeniului transportului rutier, precum și reducerea poverii administrative și stimularea concurenței sănătoase în domeniul vizat.

Observații de ordin juridic și tehnico-legislativ

• **Art. I, modificarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 (în continuare – Cod)**

1. La **pct. 5, lit.b)** din noțiunea „*autorizație CEMT nevalabilă*”, prevede că se consideră nevalabilă autorizația care a fost declarată ca pierdută, furată, *deteriorată* sau retrasă. Atragem atenția că, atât Codul transporturilor rutiere cât și proiectul de lege prevede „pierderea, furtul sau *distrugerea* autorizațiilor” și „pierderea, furtul, *distrugerea, deteriorarea și/sau* modificarea autorizațiilor”. În acest sens,

considerăm oportun a se face o claritate privind situațiile de deteriorare și distrugere a autorizațiilor.

1.1 La noțiunea „capacitatea maximă de îmbarcare a autobuzului/autocarului” este prevăzut că aceasta se stabilește prin reglementările tehnice iar, noțiunea „capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului” prevede că aceasta se conține în programul de transport rutier, fără a fi reglementat cum se stabilește. De aceea, sugerăm corelarea acestor noțiuni, deoarece definițiile ar trebui să fie similare, fiind diferențiate doar în privința cuvintelor ”minimă” și ”maximă”.

1.2 Referitor la excluderea noțiunilor „organizație patronală reprezentativă”, „organizație sindicală reprezentativă”, remarcăm că aceste noțiuni se utilizează în conținutul Codului la art.6 alin.(1) și alin.(2) lit.1), art.38 alin.(2). Totodată observăm că, la pct.6 din proiectul de lege se face referire la „organizația patronală și organizația sindicală din domeniul transporturilor rutiere”. În temeiul celor enunțate, este necesar a fi revizuite noțiunile de „organizație patronală și sindicală reprezentative” utilizate în Cod prin prisma modificărilor propuse în proiectul de lege.

1.3 Cu privire la completarea noțiunii „transport rutier în trafic local”, semnalăm că este necesar a se substitui denumirea „asociațiilor de dezvoltare comunitară” cu „asociațiilor de dezvoltare intercomunitară”, fiind în corespundere cu noțiunea prenotată în Legea nr.17/2023 privind asociațiile de dezvoltare intercomunitară.

Obiecție valabilă și pentru pct.30, art.33 alin.(3).

1.5 Cu privire la textul ”noțiunile se abrogă” amplasat la finalul pct.5, este necesar a se exclude.

2. La **pct.6, art.6 alin.(5)**, necesită a fi revizuit textul „asociație a autorităților publice locale” în scopul definirii acestuia. În cazul în care se referă la asociațiile de dezvoltare intercomunitară, se va utiliza denumirea prevăzută de Legea nr.17/2023.

3. La **pct.8, alin.(2), lit.k)** sugerăm a fi corelată cu art.23 din Cod potrivit căruia Agenția notifică toți operatorii de transport autohtoni admiși la efectuarea transportului rutier și nu doar operatorii de transport rutier admiși la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional.

4. La **pct.11, art.13**, care stabilește atribuțiile Consiliului raional, observăm că din varianta actuală a articolului prenotat, a fost exclus dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, însă Nota informativă nu argumentează această excludere.

5. La **pct.12**, sintagma „persoane cu dizabilități” se va substitui cu noțiunea „persoane cu dizabilități și persoane cu mobilitate redusă”, fiind astfel în corespundere cu noțiunea propusă la pct.2 din proiectul de lege.

Obiecție valabilă și pentru pct.58, art.90 alin.(1) lit.m).

6. La **pct.13, art.18 alin.(3)**, propunem ca **lit.i)** să fie comasată cu **lit.c)** care deja reglementează contravenția care duce la neîndeplinirea condiției de bună reputație referitoare la utilizarea cartei tahografice falsificate.

7. La **pct.17, art.25 alin.(4)**, pentru un spor de precizie se va da denumirea completă a Registrului operatorilor de transport rutier și se va indica de când începe să decurgă termenul de 3 zile.

8. La **pct.18, art.27**, prin abrogarea lit.c) și d) de la alin.(2), reiese că se exclude efectuarea în trafic internațional a *transportului rutier contra cost de persoane în regim de taxi și transportul de colete*. Atenționăm că, aceste excluzeri nu sunt justificate în Nota informativă, de aceea nu este clară necesitatea excluzerii lor.

9. La **pct.20, art.30¹⁷ alin.(3)**, necesită a fi stabilită data limită de aprobare a ordinului prin care autorizațiile se trec dintr-o categorie în alta, ținând cont de termenul de implementare (începând cu 1 decembrie) și perioada de avizare (10 zile înainte de aprobare). Suplimentar, este necesar a se substitui cuvântul "adoptare" cu cuvântul "aprobare" din ultimul enunț al alin.(3).

9.1 La **alin.(4)**, nu este clar sensul acestui alineat, de aceea sugerăm reformularea lui.

10. La **pct.22, art.31²⁴ alin.(4¹)**, atragem atenția că prevederile privind suspendarea pe un termen de 1 lună din sistemul informațional în cazul utilizării autorizațiilor false se conțin deja la alin.(6). În contextul modificărilor propuse prin proiectul de lege urmează abrogarea alin.(6) din art.31²⁴ sau aceste două alineate vor fi comasate.

10.1 La **alin.(4²)**, sugerăm comasarea acestuia cu alin.(5), deoarece ambele alineate se referă la nerestituirea în termenul stabilit a autorizațiilor de transport rutier internațional.

10.2 **Alin.(8)** prevede interzicerea restituirii autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, neutilizate în termenul de valabilitate a acestora, *dacă în autorizație este indicat numele operatorului de transport rutier*". Potrivit formulării expuse reiese că autorizațiile în care nu este indicat denumirea/numele operatorului de transport rutier ar putea fi restituite. Menționăm că, în conformitate cu prevederile pct.37 din *Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.257/2017, autorizațiile de transport rutier internațional se eliberează cu indicarea denumirii operatorului de transport rutier în sistemul informațional "e-Autorizație transport și *urmează a fi utilizate exclusiv de către acesta*". Astfel, reiese că autorizațiile nu pot fi utilizate de către alți operatori, din care motiv nu este logic restituirea acestora.

11. La **pct.23, art.31³⁰, alin.(1)** prevede atribuțiile Comisiei CEMT, printre care la lit.g) se propune ca aceasta în cazul în care pe parcursul anului în curs intervin situații excepționale care pot influența utilizarea autorizațiilor CEMT, să decidă, justificat, asupra aspectelor ce țin de alocarea și utilizarea autorizațiilor CEMT. Considerăm că, norma dată poartă un caracter incert interpretativ, nefiind specificate situațiile excepționale ce pot interveni, dacă sunt altele decât toate situațiile prevăzute de Codul transporturilor rutiere, și în ce constă decizia justificată.

12. La **pct.24, art.31³¹ alin.(2), lit.c)** necesită a fi revizuită din punct de vedere redacțional, astfel încât să fie stabilită cu exactitate condiția de eligibilitate care se referă la deținerea în proprietate sau în leasing financiar a cel puțin un autovehicul. Atragem atenția că, ultima propoziție care prevede că „*nu mai mult de*

un autovehicul în locațiune poate fi acceptat ca eligibil” duce în eroare, deoarece nu este clar dacă se referă la locațiune sau leasing financiar.

12.1 **Lit.e)** prevede că una din condițiile de eligibilitate a operatorului de transport rutier va fi *utilizarea eficientă a autorizațiilor CEMT în perioada anului calendaristic în curs*. Condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT se aprobă de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 31³². Referitor la oferirea Comisiei CEMT a dreptului de a aproba condițiile de utilizare, menționăm că potrivit art.14 din Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de baza de reglementare a activității de întreprinzător, autoritățile administrației publice nu sunt în drept să adopte norme primare pentru reglementarea inițierii, desfășurării și lichidării afacerii. În varianta actuală a art.31³¹ alin.(2) lit.e) stabilește expres condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT. Suplimentar, stabilirea condițiilor de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT cu 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare, încalcă principiul stabilității și predictibilității normelor juridice.

Obiecție valabilă și pentru pct.26, art.31³³ alin.(5) lit.c)

13. La **pct.25**, prin excluderea propusă se micșorează termenul pentru depunerea cererilor și documentelor pentru participare la repartizarea autorizațiilor CEMT, însă Nota Informativă nu conține justificarea necesității acestei modificări. Observăm că, potrivit art.31³⁰ alin.(1) Comisia CEMT este constituită anual, până în ultima zi lucrătoare a decadei a doua a lunii septembrie, deci Comisia CEMT va fi deja constituită, iar depunerea cererilor va avea loc pe parcursul lunii octombrie, termenul de depunere fiind mai mic.

14. La **pct.27, art.31³⁴ alin.(5)**, remarcăm că, prevederile referitoare la înlocuirea autorizației CEMT deteriorate se conțin deja la art.31³⁶ alin.(1) lit.k). Din aceste considerente se va revedea necesitatea includerii prevederilor referitoare la autorizațiile CEMT deteriorate în conținutul alin.(5).

15. La **pct.28, art.31³⁶ alin.(1²)**, sugerăm a fi reexaminată reducerea parcului eligibil al operatorului de transport rutier *pentru anul curent și anul viitor* în cazul neridicării autorizației CEMT, în corelare cu art.31²⁴ care prevede sancționarea prin diminuarea parcului eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, *pentru următoarele 12 luni* din momentul constatării încălcărilor comise.

16. La **pct.30, art.33, alin.(2)** prevede că „programele de transport rutier în trafic național și internațional se elaborează, aprobă și modifică ... *ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora*”. Atragem atenția că, proiectul de lege nu prevede mecanismul de implementare, iar în lipsa acestuia, norma poartă un caracter declarativ, motiv pentru care considerăm necesară completarea proiectului de lege cu prevederi care vor stabili modalitatea și criteriile ce vor determina necesitățile populației.

16.1 La **alin.(2) - (6)**, se va corecta denumirea programelor de transport rutier în corespundere cu alin.(1) din art.33.

Obiecție valabilă și pentru art.37 alin.(4) și (5), pentru programele corespunzătoare.

16.2 La **alin.(3)**, referitor la includerea în programele de transport rutier local a orarelor de circulație cu indicarea orelor *sau perioadelor de pornire din punctele*

inițiale, menționăm că potrivit noțiunii de „orar de circulație” acesta nu stabilește și „perioadele de pornire din punctele inițiale”, de aceea sugerăm revizuirea alin.(3) în coroborare cu noțiunea vizată.

16.3 La **alin.(3)** ultima propoziție, sintagma „pagina electronică oficială” se va substitui cu sintagma „pagina web oficială”, totodată se va concretiza autoritatea pe pagina căreia va fi publicat programul de transport rutier.

Obiecție valabilă și pentru alin.(4)-(6).

17. La **pct.31, art.34**, necesită a fi revizuite alin.(2) și (5) în privința organului responsabil de aprobarea deciziei privind modul de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități, deoarece la alin.(2) este indicată autoritatea publică locală, iar la alin.(5) - autoritatea publică locală executivă.

18. La **pct.33, art.37 alin.(1)**, pentru o exprimare normativă adecvată sugerăm reformularea lit.f).

18.1 La **alin.(2)**, cuvintele „o rută poate fi modificată” se vor substitui cu cuvintele „o rută poate fi prelungită”, astfel fiind în corespundere cu lit.b) din alin.(1).

18.2 La **alin.(5)**, pentru a exclude orice echivoc, necesită a fi concretizată trimiterea la alin.(1) literele *b) e)*, deoarece nu este clar dacă se are în vedere literele *b) și e)* sau literele *b)-e)*.

18.3 **Alin.(6)**, stabilește că dacă modificarea programului de transport rutier este efectuată la cererea operatorului de transport rutier, autoritatea competentă va solicita *avizul autorităților publice locale* din localitățile capăt de rută. Semnalăm că, art.33 (în redacția din proiectul de lege) prevede că programele de transport rutier se elaborează, aprobă și modifică, după caz, de consiliul local, municipal, raional sau de Agenție. Astfel, în cazul modificării programului de transport rutier local și municipal nu este clar sensul de a solicita avizul autorității publice locale, care și este autoritatea emitentă.

Referitor la avizul negativ al autorității publice locale care poate servi temei de refuz, *doar* dacă în rezultatul modificării programului de transport rutier locuitorilor localității nu le este garantat accesul la serviciile de transport, atenționăm că norma este incertă în privința altor motive pentru care se va emite un aviz negativ.

19. La **pct.34, art.38 alin.(1) lit.d)**, remarcăm că în cazul renunțării operatorului de transport rutier la autorizația de transport rutier, în confirmare cu alin.(21) lit.c) aceasta se retrage, deci reiese că renunțarea la autorizație se încadrează la lit.b) a alin.(1).

19.1 La **alin.(1¹)**, în sensul excluderii neclarităților din practică, sugerăm completarea proiectului de lege cu prevederi referitoare la reorganizarea operatorului de transport rutier.

19.2 La **alin.(3)**, pentru claritatea stilului normativ, sugerăm a se concretiza în ce constă „*dreptul de vot consultativ*”.

19.3 În contextul substituirii textului „organul central de specialitate, consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz,” cu cuvintele „autoritatea competentă” se va examina necesitatea substituirii date și la alin.(14).

19.4 **Alin.(26)** nu stabilește o modalitate transparentă de selectare a unui operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat până la

desfășurarea concursului, ceea ce poartă un caracter coruptibil, nefiind stabilite condițiile cum urmează să fie ales agentul economic.

20. La **pct.35, art.39 alin.(8)**, substituirea cuvintelor „organul central de specialitate” cu cuvântul „Agenție”, vine în contradicție cu dispoziția alin.(7), care prevede că, pentru autorizarea efectuării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional pe ruta solicitată, operatorul de transport rutier *va depune la organul central de specialitate un dosar*, cu documentele necesare.

20.1 La **alin.(11)** se va exclude textul „*art.39*”.

21. La **pct.37, art.41, alin.(5)** se va revizui în coroborare cu alin.(1) care prevede că, în cazul pierderii, sustragerii sau deteriorării autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate *se eliberează un duplicat*.

Totodată, cuvântul „furate” se va substitui cu cuvântul „sustrase”. Obiecție valabilă și pentru alin.(6) din acest articol; pct.22, art.31²⁴ alin.(4) și (4¹); poziția G13 din Anexa nr. 5 la Cod.

22. La **pct.39, art.43**, potrivit modificării propuse pentru alin.(6), participarea reprezentanților Agenției la examinările efectuate conform alin.(4) și (5) va avea loc *prin intermediul platformei digitale de atestare*. Atragem atenția că, alin.(4) și (5) nu stabilesc că „examinarea sub formă de test-grilă” are loc prin intermediul platformei digitale de atestare. Mai mult ca atât, al doilea enunț din alin.(6) prevede că neparticiparea reprezentanților Agenției la examinări, în cazul în care Agenția a fost informată despre *locul, data și ora* desfășurării examinărilor, nu conduce la invalidarea rezultatelor acestora, ceea ce presupune desfășurarea examinărilor în format fizic. În contextul celor expuse, considerăm oportun reexaminarea modalității de participare a reprezentanților Agenției la examinările vizate.

22.1 La **alin.(8) și (10)**, considerăm că propunerea de substituire a cuvintelor „program de instruire” cu cuvintele „program de formare”, precum și a cuvântului „instruire” cu cuvântul „formare” conduce la o modificare mai complexă, precum substituirea cuvintelor „curs de instruire” în „curs de formare” și „program de instruire” în „program de formare”, la fel, și la modificarea denumirii „Centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională” în „Centre de formare, perfecționare și atestare profesională”, pentru tot conținutul Codului transporturilor rutiere.

23. La **pct.46, art.63**, modificarea propusă alin.(4) constă în prelungirea termenului pentru utilizarea vehiculelor rutiere destinate transporturilor de mărfuri reutilate în vederea efectuării transporturilor de persoane până la 1 septembrie 2027. Atenționăm că, potrivit alin.(4) în vigoare, termenul permis pentru utilizarea vehiculelor reutilate era de 1 septembrie 2022, care și-a produs efectul juridic. Astfel, prevederile **alin.(4) deja s-au consumat** în temeiul art.74 alin.(1), lit.c), d) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, care dispune că acțiunea actului normativ încetează dacă termenul de aplicare a actului a expirat, sau dacă actul s-a consumat.

La acest capitol remarcăm că, Curtea Constituțională, în Hotărârea sa nr.19/1999, a menționat că „participanții la procesul legislativ sînt obligați să respecte procedura de legiferare consfințită constituțional. Curtea a relevat că, potrivit Constituției, adoptarea și modificarea legilor este prerogativa exclusivă a

Parlamentului. Conform regulii generale, legea nouă poate modifica regimul juridic al legii anterioare, o poate abroga sau substitui printr-un alt act juridic. În cazul în care însă legea nouă nu are putere retroactivă, ea nu poate desființa ordinea stabilită prin legea anterioară și nu poate anula consecințele ei. Astfel, Parlamentul, în conformitate cu competențele stabilite prin Constituție, este în drept să reglementeze prin actele sale relațiile sociale, modificând normele juridice în vigoare sau adoptând acte legislative noi”. Concluzionând cele expuse, prevederile alin.(4), dat fiind faptul ca acestea deja și-au produs efectul juridic, sunt consumate și nu pot fi modificate.

Obiecție valabilă și pentru pct.70 modificarea art.153 alin.(1) lit.a), b) și j).

24. La **pct.64, art.136⁵ alin.(3)**, pentru un spor de precizie normativă, urmează a fi indicat de când începe să decurgă termenul de 7 zile.

24.1 La **art.136⁷ alin.(2)**, în sensul excluderii neclarităților din practică la lit.e) necesită a fi concretizat în ce constă încetarea activității întreprinderii.

25. La **pct.65, art.145 alin.(1) și (2)**, întru asigurarea unității terminologice se vor revizui noțiunile „transport marfă” și „transport persoane” în corelare cu terminologia utilizată pe parcursul proiectului.

• **Art. II, modificarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier**

Cu titlu de informare menționăm că, Parlamentul la 24 noiembrie anul curent a adoptat Legea nr.350, care are ca scop stabilirea cadrului instituțional și a modului de gestionare a siguranței circulației în cadrul infrastructurii rutiere, prin proceduri de: evaluare de impact asupra siguranței rutiere; audit în domeniul siguranței rutiere; inspecții în domeniul siguranței rutiere; clasificare a siguranței rețelei rutiere. În acest sens, obiectăm asupra conținutului **art.58** din Legea nr.131/2007 care reglementează domeniul auditului și inspecției de siguranță rutieră, și care necesită a fi abrogat pentru a exclude dublările de norme.

Reieșind din cele expuse, considerăm că proiectul de lege menționat necesită a fi adus în corespundere cu cerințele legislației în vigoare, ținându-se cont de obiecțiile expuse în aviz.



Ion CREANGĂ,
Șef Direcție generală