



Parlamentul  
Republicii Moldova

RGY-07 nr. 399  
26 iulie 2023

## Secretariatul Parlamentului Republicii Moldova

### Direcția generală juridică

#### AVIZ

la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 și Codul Contravențional nr. 218/2008)

(nr.252 din 13.07.2023)

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 și procedural

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

2. 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 proiectul de lege a fost elaborat în scopul transparentizării și îmbunătățirii procesului de fiscalizare a serviciului de transport în regim de taxi pe teritoriul Republicii Moldova, precum și în vederea ajustării cadrului normativ din domeniul transporturilor rutiere la cadrul normativ existent în domeniul fiscal.

4. În sensul respectării art.49<sup>1</sup> din Regulamentul Parlamentului, proiectul de lege necesită a fi supus consultării publice și avizării de către părțile interesate pentru subiectul abordat, autoritățile a căror competență au tangență directă sau indirectă cu obiectul de reglementare a proiectului actului normativ. Considerăm necesar a fi prezentat avizul:

a) Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (organul central de specialitate) care, potrivit art.6 alin.(4) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 este autoritatea care elaborează și promovează documentele de politici publice ale Guvernului și strategiile naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere;

b) Consiliului consultativ în domeniul transporturilor rutiere care, potrivit art.6 alin.(6) din Codul transporturilor rutiere, este obligatoriu a fi consultat de către organul central de specialitate în vederea adoptării sau emiterii oricăror acte ce țin de politica în domeniul transporturilor rutiere;

c) Agenției Naționale Transport Auto, autoritatea care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier.

5. Întrucât proiectul de lege vizează și are impact asupra activității de întreprinzător, în conformitate cu art.13 alin.(2) din Legea nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și art.40 lit.b) din Legea nr.100/2017, este necesară prezentarea actului de analiză a impactului de reglementare, care este parte integrantă a Notei informative a proiectului de act normativ. Acesta reprezintă argumentarea în baza evaluării costurilor și beneficiilor, a necesității adoptării actului normativ, analiza de impact asupra activității de întreprinzător, inclusiv asigurarea respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului.

Consecvent, subliniem că potrivit art.34 alin.(4) din Legea nr.100/2017, proiectele actelor normative ce reglementează activitatea de întreprinzător se remit spre expertiză grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, împreună cu analiza impactului de reglementare.

Reținem, că Nota informativă la propunerea legislativă nu face referință la actul de analiză a impactului de reglementare.

### **Observații de ordin juridic și tehnico-legislativ**

1. Referitor la **denumirea proiectului de lege**, în scopul corespunderii art.42 alin.(4) din Legea nr.100/2017, este oportună excluderea din denumirea proiectului de lege a textului „(*Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 și Codul Contravențional nr. 218/2008*)”.

2. La **Art. I, modificarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014.**

2.1 **Sursa publicării** este expusă eronat, de aceea propunem următoarea redacție a acesteia: „(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247–248, art.568)”.

2.2 Dat fiind faptul că la **pct.2 și pct. 3** se propun modificări pentru același articol, aceste puncte urmează a fi comasate.

Obiecție valabilă și pentru pct. 4 și 5, pct.6 și 7, pct.8-10.

2.3 La **pct.5**, considerăm că propunerea de substituie a cuvântului „*instruire*” cu cuvântul „*formare*” este irelevantă și necesită a fi exclusă, deoarece conduce la o modificare mai complexă, prin modificarea denumirii „Centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională” în „**Centre de formare, perfecționare și atestare profesională**”, și substituie cuvintelor „*curs de instruire*” în „*curs de formare*”.

În acest sens atenționăm că, aceste formulări sunt utilizate în mai multe articole ale Codului. De exemplu, potrivit art. 44 alin.(2), pregătirea profesională a managerilor de transport rutier sau a conducătorilor auto în vederea obținerii

certificatului de competență profesională, va fi asigurată în *centre de instruire*, perfecționare și atestare profesională acreditate și înregistrate, în baza unor programe de instruire aprobate de organul central de specialitate și de Ministerul Educației și Cercetării, iar în corespundere cu art.127, certificatele de competență profesională al managerului și al expertului de inspecție tehnică se eliberează de către Agenție, în urma efectuării unor cursuri de calificare și promovării unui test-grilă, în conformitate cu art.43, în cadrul *centrelor de instruire*, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție. Totodată, în conformitate cu art.88 alin.(4) condițiile de instruire profesională a managerilor de transport rutier responsabili pentru desfășurarea activității de autogară în vederea obținerii certificatului de competență profesională sînt identice cu cele pentru managerul de transport rutier prevăzute la art.43, 44 și 45 din prezentul cod. Astfel, observăm că în *centrelor de instruire*, perfecționare și atestare profesională este asigurată atât pregătirea profesională a managerilor de transport rutier sau a conducătorilor auto cât și a managerilor de transport rutier responsabili pentru desfășurarea activităților conexe transporturilor conexe. Însă, pct.5 din proiectul de lege propune a—fi modificări doar art.45 din Cod, care reglementează centrele de instruire ce asigură pregătirea profesională a managerilor de transport rutier sau a conducătorilor auto.

În privința substituirii cuvintelor "*curs de instruire*" în "*curs de formare*", reiterăm asupra respectării prevederilor art. 54 alin.(1) lit. c) din Legea nr.100/2017, care dispune utilizarea terminologiei constante și uniforme.

Din considerentele expuse, pct.5 urmează a fi exclus.

2.4 La **pct.6** se face referire la „echipamentul de casă și de control aflat în dotarea autoturismului respectiv în baza algoritmilor prestabiliți în sistemele (platformele) electronice de management, de plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților pentru prestarea serviciilor de transport rutier în regim taxi sau după caz măsurate de echipamentul de casă aflat în dotarea autoturismului respectiv, precum și costul altor servicii auxiliare prestate”. Considerăm că prevederea dată este necesar a fi examinată sub următoarele aspecte:

- Existența sau inexistența pe piață a echipamentelor de casă care să corespundă cerințelor expuse;

- Care vor fi costurile pentru schimbarea aparatelor de taxat existente cu echipamentele de casă, și care vor fi efectele acestor costuri, dacă ele vor fi suportate în final de clienți, prin majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi;

- Codul transporturilor rutiere nu reglementează și nu definește serviciile auxiliare prestate.

Atenționăm că, nota informativă la proiectul de lege nu reflectă aspectele menționate.

2.5 La **pct.7**, alin.(5) prevede ca „unitățile de transport care prestează servicii de transport rutier de persoane sau bunuri în regim de taxi trebuie să aibă afișate pe portierele din față, sau după caz să fie stabilite în sistemele (platformele) electronice de management tarifele pe kilometru și pe oră, tariful de pornire, precum și costul altor servicii auxiliare prestate”. Remarcăm că, Nota informativă la proiectul de lege justifică completarea dată prin necesitatea și obligativitatea informării călătorilor cu privire la disponibilitatea unor servicii auxiliare precum: scaunul pentru copii, transferul animalelor de companie, ~~precum~~ dar și informarea referitor la tarifele aferente utilizării acestor servicii auxiliare. În acest sens,

considerăm că în cazul în care tarifele și costurile serviciilor auxiliare vor fi doar stabilite în sistemele electronice fără a fi afișate, nu va duce la rezultatele scontate ca urmare a adoptării proiectului de lege, călătorul nefiind, în final, informat. Din aceste considerente, sugerăm revizuirea prevederilor alin.(7), în scopul stabilirii obligației de informare a călătorilor, concomitent cu stabilirea tarifelor și costurilor în sistemele electronice.

**2.6 La pct.10,**

- alin.(3) este expus într-o formă ambiguă. Prevederile alin.(3) stabilesc că, deținătorii drepturilor de proprietate și/sau operare pe teritoriul Republicii Moldova a sistemelor (platformelor) electronice de management, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim de taxi, trebuie să fie *reprezențați de persoane juridice înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova*. Din prevederile expuse observăm că, acestea se referă doar la deținătorii dreptului de proprietate a sistemelor electronice care sunt persoane juridice străine fiind necesar a fi reprezentate de persoane juridice înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova. Însă, nu sunt reglementate situațiile în care deținătorii drepturilor de proprietate a sistemelor electronice sunt persoane juridice înregistrate în Republica Moldova fără a fi necesar de a fi reprezentați;

- alin.(4), obiectăm asupra utilizării sintagmei „*pot admite*”. Cuvântul „*pot*” poartă un caracter discreționar, în sensul că decizia de a admite spre conectare la sistemele (platformele) electronice a unităților de transport care dețin extras din Registrul operatorilor de transport rutier, va rămâne la latitudinea operatorilor de transport.

**2.7 La pct.11** se propune excluderea obligației operatorului de transport rutier și/sau a conducătorului auto de a deține la bordul vehiculului rutier, certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil. Menționăm că, Nota informativă nu argumentează această excludere, din care motiv nu este clară necesitatea acesteia.

**3 La Art. II**, deoarece se propune modificarea unui singur articol din Codul contravențional, este necesar ca în dispoziția art. II să specifice acest lucru, exclusă numerotarea.

**3.1 La alin.(31)**, cuvintele „*utilizarea platformelor*” se vor substitui cu textul „*Utilizarea sistemelor (platformelor)*”, fiind în corespundere cu terminologia utilizată în proiectul de lege.

**4 Art. III**, care se referă la intrarea în vigoare a modificărilor prevăzute în proiectul de lege, în privința derogării de la art.56 alin.(2) din Legea nr.100/2017, semnalăm că norma vizată stabilește data intrării în vigoare a legilor care modifică Codul fiscal, Codul vamal și Legea nr.1380/1997 cu privire la tariful vamal, precum și pentru legile de punere în aplicare a titlurilor Codului fiscal și a legilor ce țin de politica fiscală. Și în acest context, reiterăm că propunerea de intrare în vigoare a proiectului de lege peste 2 luni de la data publicării nu constituie o derogare de la art.56 alin.(2) din Legea nr.100/2017, dar se încadrează în regulile generale de intrare în vigoare a legilor stabilită la alin.(1) din articolul menționat, care dispune că actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării

în Monitorul Oficial al Republicii Moldova sau la data indicată în textul actului normativ, care nu poate fi anterioară datei publicării.

4.1 De asemenea, atenționăm și asupra faptului că Art.III necesită a fi completat cu prevederi care să stabilească drept sarcină a Guvernului aducerea actelor sale normative în concordanță cu prezenta lege.

Concluzionând cele expuse, relevăm că proiectul de lege necesită a fi revizuit prin prisma obiecțiilor invocate, iar oportunitatea adoptării ține de prerogativa Parlamentului.



**Ion CREANGĂ,**  
**Șef Direcție generală**

Ex. A. Suruceanu  
tel. 820-559