

СЕВ, СҮ, РҮ



CENTRUL NAȚIONAL  
ANTICORUPȚIE AL  
REPUBLICII MOLDOVA



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
ПО БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ  
РЕСПУБЛИКИ МОЛDOVA



MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 198  
Tel. (+373) 22-25-72-94

Nr. 06/2/13278 din 23.08.2023

La nr 252 din 13.07.2023

## Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 – art.5, 45, 80, ș.a.; Codul Contravențional nr. 218/2008 – art.197).

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 5 (cinci) file.

Director

Digitally signed by Rusu Iulian  
Date: 2023.08.23 15:42:12 EEST  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



Iulian RUSU

Ex: VAMEȘ Xenia, Tel. 022 257-376

|   |           |              |
|---|-----------|--------------|
| SECRETARIATUL PARLAMENTULUI<br>REPUBLICII MOLDOVA |           |              |
| D.D.P. Nr. <u>2142</u>                            |           |              |
| " <u>23</u> "                                     | <u>08</u> | 20 <u>23</u> |
| Ora _____   |           |              |



## RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO23/8994 din 23.08.2023

### **la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 – art.5, 45, 80, ș.a.; Codul Contravențional nr. 218/2008 – art.197)**

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție, a Legii integrității nr.82/2017 și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin Hotărârea Colegiului Centrului nr.6 din 20 octombrie 2017.

#### **I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului**

##### **I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului**

Autor al proiectului de act normativ este Parlamentul RM, iar autor nemijlocit este un grup de deputați în Parlament, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin.(3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este Lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art. 6-12 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

##### **I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului**

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional *"etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:*

- a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;*
- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;*
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;*
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;*
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate."*

Proiectul supus expertizei a fost plasat pe pagina web a Parlamentului RM, cu anexarea notei informative, fiind asigurat accesul părților interesate la proiectul prenotat pentru a putea prezenta/expedia recomandări asupra acestuia.

### I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Potrivit notei informative, proiectul a fost elaborat în scopul „[...] *transparentizării și îmbunătățirii procesului de fiscalizare a serviciului de transport în regim de taxi pe teritoriul RM, precum și în vederea ajustării cadrului normativ din domeniul transporturilor rutiere la cadrul normativ existent în domeniul fiscal.*”

Analizând normele elaborate s-a constatat că prin proiect se propune modificarea Codului transporturilor rutiere, acesta fiind ajustat la prevederile Codului Fiscal și înlăturarea prevederilor desuete, instituirea obligativității deținătorilor drepturilor asupra platformelor electronice de management a serviciilor de transport în regim de taxi să se înregistreze ca persoane cu statut juridic pe teritoriul Republicii Moldova în vederea prestării serviciilor în cauză pe teritoriul RM. La fel, proiectul modifică Codul contravențional în vederea sancționării persoanelor care au încălcat prevederile legale privind plasarea pe piață a serviciilor de intermediere a serviciilor de transport în regim de taxi, serviciilor de transport sau prezentarea informației prevăzute de Codul Transporturilor Rutiere în termenii stabiliți.

### I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

Proiectul promovează interesul public privind utilizarea eficientă a sistemelor electronice de management, de plasare/recepționare a comenzilor și/sau a plăților pentru serviciile de transport rutier în regim de taxi.

### I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

#### I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.

În conformitate cu art.30 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectele de acte normative sunt însoțite de „*nota informativă care cuprinde:*

- a) denumirea sau numele autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului actului normativ;*
- b) condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite;*
- c) descrierea gradului de compatibilitate, pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene;*
- d) principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi;*
- f) modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare”.*

Argumentele invocate de autor în nota informativă justifică parțial modificările propuse prin proiect, nefiind astfel întrunite în totalitate cerințele art.30 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative.

În acest sens, se relevă că nota informativă la proiect nu cuprinde careva argumente care reflectă o analiză corespunzătoare privind impactul schimbării aparatelor de taxat cu echipamente de casă și control și dacă costurile acestei acțiuni nu va afecta majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi, care în final sunt suportate de către clienți (art.80 alin.(3) propus de proiect).

La fel, autorul nu prezintă argumente privitor la temeinicia abrogării lit.b) din art.83 al Codului transporturilor rutiere, care stabilește obligația operatorului de transport rutier și/sau conducătorului să dețină la bordul vehiculului rutier cetificatul de competență, la efectuarea transportului rutier de persoane în regim de taxi.

Prin urmare, pentru ca proiectul să nu aibă un caracter decarativ, iar scopul propus să fie atins, nota

informată necesită a fi completată cu argumente corespunzătoare privitor la aspectele relatate mai sus.

#### **I.5.2. Argumentarea economică-financiară.**

Conform art.30 lit.e) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, nota informativă trebuie să conțină „e) *fundamentarea economico-financiară*”.

Potrivit notei informative: „*Implementarea normelor proiectului dat nu necesită cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat. Din contra, implementarea prevederilor legal va conduce la creșterea gradului de fiscalizare a serviciilor de transport în regim de taxi.*”

#### **I.5.3. Efectuarea analizei impactului de reglementare.**

Potrivit art.30, pct.2 din anexa nr.1 la Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, „*În cazul proiectelor actelor normative ce reglementează activitatea de întreprinzător, suplimentar se descriu concluziile și propunerile înaintate în cadrul studiilor de cercetare, precum sau rezultatele analizei ex ante sau ale analizei impactului de reglementare.*

*Se prezintă argumentarea, în baza evaluării beneficiilor, a necesității adoptării actului normativ și, după caz, analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv prin prisma respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului*”.

Conform art.13 al Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, „(1) *Analiza impactului de reglementare reprezintă argumentarea, în baza evaluării costurilor și beneficiilor, necesității adoptării actului normativ și analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv asigurarea respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului, precum și corespunderea actului scopurilor politicii de reglementare și principiilor prezentei legi. (2) Actul de analiză a impactului de reglementare este parte integrantă a notei informative a proiectului de act normativ.*” Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.23/2019.

Ca urmare, întrucât proiectul de lege are tangență cu activitatea de întreprinzător, devin aplicabile cerințele cuprinse la art.3 alin.(2), art.25 alin.(2), art.30, pct.2 din anexa nr.1 din Legea nr.100/2017, precum și art.13 din Legea nr.235/2006, conform căror prevederi, actul de analiză a impactului de reglementare este parte integrantă a notei informative la proiectul de act normativ.

În concluzie, proiectul nu a fost supus analizei impactului de reglementare în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2006 și a Hotărârii Guvernului nr.23/2019. În așa mod, semnalăm că proiectul de lege examinat urmează a fi remis spre expertiză grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, împreună cu analiza impactului de reglementare. Conform art.34 alin.(4) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, „*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.*”

## **II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului**

### **II.1. Limbajul proiectului**

Potrivit art.54 al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative „*textul proiectului actului normativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]*

*a) se expune într-un limbaj simplu, clar și concis [...]*

*c) terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative,*

*în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi; [...]*

*e) se interzice folosirea neologismelor dacă există sinonime de largă răspândire, [...]*

*f) se evită folosirea [...] a cuvintelor și expresiilor [...] care nu sînt utilizate sau cu sens ambiguu;*

*g) se evită tautologiile juridice;*

*h) se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, [...]"*.

În mare parte, textul proiectului este expus într-un limbaj simplu, clar și concis, cu respectarea regulilor gramaticale și de ortografie, întrunind cerințele prevăzute de art.54 din Legea nr.100/2017.

Însă, în unele norme au fost identificate curențe care pot favoriza practici vicioase de interpretare a sensului Codului transporturilor rutiere, urmare a încadrării modificărilor propuse prin proiect privitor la utilizarea cuvântului „*formare*” în loc de „*instruire*”.

La fel, se atestă folosirea diferită a terminologiei, care, la aplicare, poate provoca practici vicioase de interpretare a sensului normei propuse de proiect la art.197 alin.(30) și (31) Cod contravențional.

Aspectele date au fost analizate detaliat în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție.

## **II.2. Coerența legislativă a proiectului**

Prin adoptarea modificărilor propuse la art.81 alin(1) lit.a) din Codul transporturilor rutiere, care exclude textul „*legalizat, verificat metrologic*”, se vor crea situații contradictorii cu Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor, care stabilește la art.12 alin.(6) și (7) obligația prestatorului să utilizeze la prestarea serviciilor mijloace de măsurare adecvate, legalizate, verificate metrologic, în modul stabilit, conform cerințelor stabilite în actele normative. Indicațiile mijloacelor de măsurare trebuie să fie explicite și la vederea consumatorului (aspectele date au fost analizate detaliat în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție).

## **II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect**

Proiectul conține reglementări privind activitatea Agenției Naționale Transport Auto, care, potrivit art. 81 alin.(5) propus de proiect, va aproba structura-tip a informației despre efectuarea transportului rutier în regim de taxi prin intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management.

## **II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului**

Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

## **III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului**

**Art.1 pct.5 potrivit proiectului de lege**

Art.1 - Codul transporturilor rutiere [...], se modifică după cum urmează: [...]

5. La articolul 45, alin.(2) cuvântul „instruire” se substituie cu cuvântul „formare”.

**Obiecții:**

Norma analizată propune substituirea cuvântului „*instruire*” cu cuvântul „*formare*”, pe când, analizând per ansamblu redacția în vigoare a textului Codului transporturilor rutiere, acesta utilizează termenul de „*instruire*” (curs/uri de instruire, condiții de instruire profesională, programe de instruire).

Prin urmare, la aplicare, terminologia utilizată neuniform poate determina practici vicioase de interpretate, din cauza confuziei provocate de numire în moduri diferite. Or, art.54 alin.(1) lit.c) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative stabilește că, terminologia utilizată în textul proiectului actului normativ este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, în legislația Uniunii Europene și în alte instrumente internaționale la care Republica Moldova este parte, cu respectarea prevederilor prezentei legi.

Totodată, art.63 alin.(2) din aceeași lege, „*Modificările aduse actului normativ trebuie să se integreze armonios în actul respectiv, asigurându-se unitatea de stil și de terminologie, precum și succesiunea firească a elementelor structurale.*”

**Recomandări:**

Se recomandă excluderea pct.5 din proiect ori reformularea normelor propuse și utilizarea unui singur termen pentru același fenomen.

**Factori de risc:**

- Utilizarea neuniformă a termenilor

**Riscuri de corupție:**

- Generale

**Art.1 pct.6, 7 potrivit proiectului de lege**

Art.1 - Codul transporturilor rutiere [...], se modifică după cum urmează: [...]

6. Articolul 80 alin.(3) se va expune într-o nouă redacție, după cum urmează:

„Costul transportului rutier în regim de taxi se stabilește prin însumarea tarifelor pe distanța parcursă și/sau timpul de staționare, calculate de un echipament 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”.

7. Articolul 80 se completează cu alineatele (4)-(6) cu următorul conținut: [...]

(5) 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, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim de taxi tarifele pe kilometru și pe oră, tariful de pornire, precum și costul altor servicii auxiliare prestate”.

**Obiecții:**

În urma analizei prevederilor citate, se atestă caracterul lacunar al reglementărilor propuse, acestea sunt formulate de o manieră ambiguă, acordând posibilități de aplicare a normei de către agenții economici în interpretarea preferată și în dependență de interesul urmărit, ceea ce ca urmare poate genera majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi, suportate de clienți.

Astfel, este de reținut că, formula propusă la art.80 alin.(3) utilizează termenul de „*alte servicii auxiliare prestate*”, termen care nu are o definiție în proiect și nici în Codul transporturilor rutiere, nefiind clar care sunt aceste „*alte servicii auxiliare prestate*”, ceea ce poate determina apariția practicilor diverse de interpretare a acestui termen. Potrivit art.54 alin.(5) al Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, „*Dacă o noțiune sau un termen poate avea înțelesuri diferite, în proiect se stabilește semnificația acestuia în context pentru a asigura înțelegerea corectă a noțiunii sau a termenului respectiv și pentru a evita interpretările neuniforme.*”

Un alt spect care determină ambiguitatea normei analizate se referă la consecințele care pot genera schimbarea aparatelor de taxat existente cu echipamentele de casă și control și dacă costurile acestora nu vor afecta majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi, suportate de clienți. Aspectele date nu au fost descrise în nota informativă la proiect, prin prezentarea unei analize corespunzătoare care să cuprindă evaluarea tuturor deficiențelor și identificarea obiectivelor/soluțiilor clare și raționale sub toate aspectele.

Totodată, cu referire la modificarea propusă la art.80 alin.(5), expresia utilizată în textul normei „*după caz*” are un sens confuz și astfel va permite interpretări abuzive la aplicare de natură să conducă la concluzia că nu sunt create premisele necesare pentru asigurarea unei informări transparente a călătorilor cu privire la disponibilitatea unor servicii auxiliare prestate. Carența identificată poate determina încălcarea dreptului consumatorului de a fi informat despre prețul la călătoriile în regim de taxi, agentul economic motivând în așa fel că acestea sunt stabilite deja în sistemele (platformele) electronice.

#### **Recomandări:**

La pct.6, se recomandă completarea proiectului cu norme care definesc „*alte serviciile auxiliare prestate*”.

Totodată, se recomandă elucidarea aspectelor privind consecințele schimbării aparatelor de taxat existente cu echipamentele de casă și control și dacă costurile acestora nu vor afecta majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi, suportate de clienți.

La pct.7, se recomandă reformularea normei propuse la art.80 alin.(5), prin excluderea textului „*după caz*” și stabilirea obligației pentru unitățile de transport care prestează servicii de transport rutier de persoane sau bunuri în regim taxi de a informa călătorii despre tarifele pe kilometru și pe oră, tariful de pornire, costul altor servicii auxiliare prestate, prin afișarea pe portiere din față concomitent cu stabilirea acestora în sistemele (platformele) electronice.

#### **Factori de risc:**

- Introducerea termenilor noi care nu au o definiție în legislație sau în proiect
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative
- Lipsa/insuficiența accesului la informația de interes public

#### **Riscuri de corupție:**

- Generale

- 3 -

#### **Art.1 pct.8 potrivit proiectului de lege**

Art.1 - Codul transporturilor rutiere [...], se modifică după cum urmează: [...]

8. La Articolul 81, alin. (1), lit. a) cuvintele „legalizat, verificat metrologic” se exclud.

#### **Obiecții:**

Astfel, modificarea propusă la art.81 alin.(1) lit.a) urmează a fi exclusă, întrucât prin excluderea textului „*legalizat, verificat metrologic*” din conținutul Codului transporturilor rutiere va crea premise pentru alegerea subiectivă și abuzivă a normei „*convenabile*” care se va aplica într-o situație concretă. Pentru claritate, Legea nr.105/2003 privind protecția consumatorilor stabilește la art.12 alin.(6) și (7) obligația prestatorului să utilizeze la prestarea serviciilor mijloace de măsurare adecvate, legalizate, verificate metrologic, în modul stabilit, conform cerințelor stabilite în actele normative. Indicațiile mijloacelor de

măsurare trebuie să fie explicite și la vederea consumatorului.

**Recomandări:**

Excluderea pct.8 din proiect.

**Factori de risc:**

- Concurența normelor de drept

**Riscuri de corupție:**

- Generale

- 4 -

**Art.I pct.10 potrivit proiectului de lege**

Art.I - Codul transporturilor rutiere [...], se modifică după cum urmează: [...]

10. Articolul 81 se completează cu alineatele (3) - (5) cu următorul conținut: [...]

(4) Operatorii de transport în regim de taxi pot admite spre conectare la sistemele (platformele) electronice de management, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim de taxi exclusiv unitățile de transport care dețin extras din Registrul operatorilor de transport rutier.

**Obiecții:**

Analizând norma citată, aceasta este formulată confuz cu referire la cazurile în care operatorii de transport în regim de taxi admit spre conectare la sistemele (platformele) electronice de management, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim de taxi exclusiv unitățile de transport care dețin extras din Registrul operatorilor de transport rutier. Cuvintele utilizate în textul normei „*pot admite*” au sensuri multiple, care rezidă în discreția subiecților vizați de a utiliza formulările permissive ale competențelor sale după bunul plac, astfel încât să evite realizarea obligațiilor ce ar trebui să le revină. Asemenea discreții pot fi folosite în mod abuziv de către subiectul responsabil de implementare pentru a obține recompense necuvenite și de a fi determinat să nu își exercite atribuțiile în modul corespunzător.

**Recomandări:**

Se recomandă revizuirea/excluderea cuvântului „*poate*”, astfel încât să fie excluse oportunitățile de manifestare a comportamentului discreționar de către operatorii de transport în regim taxi, responsabili de aplicare a acestor norme.

**Factori de risc:**

- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative

**Riscuri de corupție:**

- Generale

- 5 -

**Art.II potrivit proiectului de lege**

Articolul II. – Codul contravențional al Republicii Moldova [...], se modifică după cum urmează:

1. Articolul 197 se completează cu alineatele (30), (31) și (32) cu următorul cuprins:

„(30) Punerea spre utilizare, pe teritoriul Republicii Moldova, a platformelor electronice de management, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 81 alin (3) al Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”

(31) Utilizarea platformelor electronice de management, plasare/recepționare a comenzilor și/sau plăților în vederea prestării serviciilor de transport rutier în regim taxi cu încălcarea prevederilor art. 81 alin. (4) al Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 se sancționează cu amendă de la

200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(32) Prezentarea întârziată sau intenționat eronată a informațiilor specificate la art. 81 alin (5) al Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”

#### **Obiecții:**

În primul rând, se atestă folosirea diferită a terminologiei, care, la aplicare, poate provoca practici vicioase de interpretare a sensului normei propuse de proiect la art.197 alin.(30) și (31) Cod contravențional. În acest sens, normele respective oprează cu termenul de „*platforme electronice de management*”, pe când analizând per ansamblu textul proiectului, acesta indică la sisteme (platforme) electronice de management.

Pericolul acestui factor de risc rezidă în faptul că, norma poate genera dificultăți în soluționarea cauzelor cu privire la contravențiile prevăzute de art.81 alin.(30) și (31) Cod contravențional, din cauza confuziei provocate de numirea în moduri diferite a sistemelor (platformelor) electronice de management.

Un alt aspect care denotă caracterul lacunar al modificărilor propuse la Codul contravențional se referă la agentul constator care va constata/examina contravențiile prevăzute la art.197 alin.(30)-(32). Potrivit art. 399 alin.(1) Cod contravențional, agentul constator poate aplica sancțiunile prevăzute în partea specială a cărții întii în limitele competenței și numai în exercițiul funcțiunii, iar conform alin.(2) din norma prenotată, agentul constator poate constata contravenții ale căror constatare, soluționare și sancționare sînt atribuite competenței unor alte organe. În astfel de cazuri, agentul va remite organelor respective procesele-verbale de constatare a contravențiilor.

Astfel, prin completarea art.197 cu alin.(30) - (32), proiectul a creat un vid legislativ, dat fiind faptul că nu determină cu certitudine autoritatea publică care va avea calitatea de agent constator de a constata/examina cauzele contravenționale prevăzute de art.197 alin.(30)-(32). Lipsa unor reglementări clare privind subiectul la care se referă prevederea, va permite instituirea unor atribuții paralele, pe de o parte, și absolvirea de răspundere contravențională a operatorului de transport în regim de taxi, pe de alta.

La aplicare, toate aceste deficiențe vor spori considerabil coruptibilitatea prevederilor, persoanelor responsabile de aplicare a procedurii respective.

#### **Recomandări:**

Completarea art.II al proiectului cu prevederi clare privind autoritatea publică care va avea calitatea de agent constator de a constata/examina cauzele contravenționale prevăzute la art.197 alin.(30)-(32) Cod contravențional.

#### **Factori de risc:**

- Lacună de drept
- Utilizarea neuniformă a termenilor
- Nedeterminarea entității publice responsabile/subiectului la care se referă prevederea

#### **Riscuri de corupție:**

- Generale
- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
  - corupere activă
  - dare de mită
  - corupere pasivă
  - luare de mită
  - trafic de influență
  - conflict de interese și/sau favoritism
  - influențare necorespunzătoare
- Legalizarea actelor de:
  - abuz de serviciu
  - depășire a atribuțiilor de serviciu

**Art.III potrivit proiectului de lege**

Articolul III. – (1) Prin derogare de la prevederile art.56 alin.(2) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, prezenta lege intră în vigoare în 2 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Obiecții:**

Norma analizată este incertă cu referire la intrarea în vigoare a modificărilor propuse prin prezentul proiect de lege. Expresia „în 2 luni de la data publicării” este ambiguă și astfel acordă persoanelor responsabile competența de a institui și stabili termene fără careva restricții sau obligații de a oferi o justificare clară. Utilizarea cuvântului „în” nu exprimă cu exactitate momentul intrării în vigoare legii, iar ca urmare se încalcă principiul acțiunii în timp a actului normativ. Or, intrarea în vigoare a actului normativ marchează momentul în care acesta are forță juridică pentru toate subiectele de drept cărora li se adresează.

Potrivit art.76 din Constituția Republicii Moldova, legea se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la data publicării sau la data prevăzută în textul ei.

Totodată, art.56 alin.(1) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative statuează 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.”

**Recomandări:**

În vederea excluderii confuziilor ce pot apărea cu referire la intrarea în vigoare a modificărilor propuse de proiect, se recomandă substituirea textului „în 2 luni de la data publicării” cu textul „la expirarea a 2 luni de la data publicării”.

**Factori de risc:**

- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative
- Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor

**Riscuri de corupție:**

- Generale
- Legalizarea actelor de:  
- abuz de serviciu

## IV. Concluzia expertizei

Proiectul a fost elaborat de un grup de deputați în Parlamentul Republicii Moldova în scopul transparentizării și îmbunătățirii procesului de fiscalizare a serviciului de transport în regim de taxi pe teritoriul RM, precum și în vederea ajustării cadrului normativ din domeniul transporturilor rutiere la cadrul normativ existent în domeniul fiscal.

Nota informativă nu cuprinde argumente care reflectă o analiză corespunzătoare privind impactul schimbării aparatelor de taxat cu echipamente de casă și control și dacă costurile acestei acțiuni nu va afecta majorarea prețurilor la călătoriile în regim de taxi, suportate de către clienți (art.80 alin.(3) propus de proiect), precum și temeinicia abrogării lit.b) din art.83 al Codului transporturilor rutiere.

Proiectul nu a fost supus analizei impactului de reglementare în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 și a Hotărârii Guvernului nr.23/2019. În așa mod, proiectul de lege examinat urmează a fi remis spre expertiză grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, împreună cu analiza impactului de reglementare.

În unele norme au fost identificate carențe care pot favoriza practici vicioase de interpretare a sensului Codului transporturilor rutiere, urmare a modificărilor propuse prin proiect privitor la

utilizarea cuvîntului „*formare*” în loc de „*instruire*” și folosirii diferite a terminologiei propuse de proiect la art.197 alin.(30) și (31) Cod contravențional.

Prin adoptarea modificărilor propuse la art.81 alin(1) lit.a) din Codul transporturilor rutiere, care exclude textul „*legalizat, verificat metrologic*”, se vor crea situații contradictorii cu Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor.

Un alt aspect, utilizarea expresiilor „*alte servicii auxiliare prestate*”, termen care nu are o definiție în proiect și nici în Codul transporturilor rutiere, și „*după caz*”, vor permite interpretări abuzive la aplicare de natură să conducă la concluzia că nu sunt create premisele necesare pentru asigurarea unei informări transparente a călătorilor cu privire la disponibilitatea unor servicii auxiliare prestate.

La fel, prin completarea art.197 cu alin.(30) - (32), proiect a creat un vid legislativ, dat fiind faptul că nu determină cu certitudine autoritatea publică care va avea calitatea de agent constatatator de a constata/examina cauzele contravenționale prevăzute de art.197 alin.(30)-(32).

Prin urmare, se recomandă revizuirea proiectului de decizie prin prisma obiecțiilor și recomandărilor prezentate în raportul de expertiză anticorupție.

23.08.2023

Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:

*Xenia VAMEȘ, Inspector principal*

Digitally signed by Vameș Xenia  
Date: 2023.08.23 15:30:57 EEST  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova

