

Pr. 105/2023
CEB



CENTRUL NAȚIONAL
ANTICORUPȚIE AL
REPUBLICII MOLDOVA



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА



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

Nr. 06/2/9199 din 13.06.2023

La nr. 105 din 14.04.2023

Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție la proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (Codul vamal - art.184/1; Legea nr.1569/2002 - art.10; ș.a.).

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 3 (trei) file.

Director

Digitally signed by Rusu Iulian
Date: 2023.06.13 17:13:45 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Iulian RUSU

Ex: CURMEI Vadim, Tel. 022/257-308

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA	
D.D.P. Nr.	1485
"14" 06	2023
Ora	



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO23/8793 din 13.06.2023

la proiectul de lege pentru modificarea unor acte legislative (Codul vamal - art.184/1; Legea nr.1569/2002 - art.10; ș.a.)

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 Republicii Moldova, 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 oficială a Parlamentului Republicii Moldova la compartimentul Procesul legislativ/Proiecte de acte legislative, cu anexarea notei informative, fiind asigurat accesul la proiectul prenotat al părților interesate pentru a putea prezenta sau expedia recomandări pe marginea proiectului.

I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

În nota informativă se menționează că: „Începând cu 1 ianuarie 2024 va intra în vigoare noul cod vamal, Codul vamal nr.95/2021. Una din prevederile noului Cod Vamal este limitarea aflării pe teritoriul Republicii Moldova până la 180 de zile pe parcursul unui an a mijloacelor de transport care au plăcuțe cu număr de înmatriculare pe teritoriul altui stat. (...) Punerea în aplicare a acestei norme va crea mari dificultăți pentru zeci de mii de cetățeni ai Republicii Moldova, proprietari ai acestor mijloace de transport. Este evident că se impune o soluție pentru această problemă. Soluția este necesară și datorită faptului că proprietarii acestor automobile s-au pomenit practic într-un impas în urma modificărilor legislative efectuate la finele anului trecut”.

Astfel, „proiectul de lege oferă o fereastră de plasare sub regim vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru anul 2022 pentru mijloacele de transport care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, dar sunt înmatriculate pe teritoriul altui stat sau în unitățile administrativ-teritoriale din stânga Nistrului”.

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

Potrivit autorului, proiectul promovează interesul public manifestat prin acordarea dreptului de a plasa sub regimul vamal de import cu achitarea unor taxe de accize preferențiale a unor categorii de mijloace de transport în condițiile stipulate de normele proiectului.

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”.

Nota informativă descrie condițiile care au impus elaborarea proiectului, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări, redând în acest sens principalele prevederi ale proiectului.

Totuși, nota nu conține date despre modul de încorporare a proiectului în cadrul normativ în vigoare, dar în special nu reflectă nivelul de corespundere cu politicile de mediu, vamale și siguranța transportului.

Totodată, se observă că informațiile din nota informativă vizează doar aspectele pozitive ale proiectului, însă nu relevă deopotrivă și riscurile acestuia: cum ar fi importul unor vehicule cu grad mare de uzură, importul vehiculelor în vederea vânzării acestora sub formă de piese auto vechi, care neverificate pot fi periculoase pentru securitatea traficului rutier ș.a.

În acest context, din notă nu rezultă argumente care să justifice acordarea dreptului posesorilor de vehicule cu vârsta de exploatare mai mare de 10 ani de a fi în drept să achite la importul acestora cota de 30 procente din cota accizei stabilite pentru vârsta de 10 ani, în raport cu cealaltă categorie

care va avea dreptul de a importa mijloacele de transport cu vârsta de exploatare între 5-10 ani doar cu condiția achitării cotei de 30 procente din cota accizului stabilită în dependență de anul producerii mijlocului de transport.

Așadar, argumentele relevate în notă nu au o abordare multiaspectuală, fiind necesară complinirea în acest sens.

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”.

În nota informativă se menționează că: „Proiectul nu implică costuri financiare. Dimpotrivă, proiectul va genera venituri suplimentare semnificative la Bugetul de stat pentru anul 2023”.

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, [...]”.

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.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte normative în vigoare.

Cu toate acestea, se observă faptul că proiectul este promovat fără a fi supus expertizei ecologice în condițiile în care se propune acordarea dreptului de import în condiții facilitare a unor categorii de mijloace de transport. Având în vedere potențialul impact asupra mediului înconjurător cauzat de părțile și a accesoriile uzate pentru autovehicule, prevederile proiectului urmează a fi supuse expertizei ecologice.

În concordanță cu exigențele art. 34 alin. (1) și (7) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative „(1) Expertiza proiectului de act normativ este efectuată concomitent cu avizarea și consultarea publică. Autorul proiectului asigură efectuarea expertizelor economice, financiare, științifice, ecologice, anticorupție, juridice, de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene sau a altei expertize prevăzute de legislație, în funcție de tipul raporturilor sociale reglementate de actul normativ. (7) Expertiza ecologică se efectuează, după caz, de către Ministerul Mediului și are menirea de: a) a asigura concordanța prevederilor proiectului cu legislația din domeniul protecției mediului; b) a asigura un mediu sănătos și a proteja mediul înconjurător; c) a prognoza impactul reglementărilor

proiectului asupra mediului”.

Totodată, potrivit art. 5 din Legea nr. 851/1996 privind expertiza ecologică, un principiu de bază al expertizei ecologice este efectuarea în mod obligatoriu a expertizei ecologice de stat înainte de adoptarea actelor legislative și actelor normative ce pot avea impact asupra mediului.

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

Proiectul reglementează activitatea entităților publice responsabile de implementarea prevederilor conținute în acesta.

În proiect nu au fost atestate norme care induc confuzie în stabilirea procedurii de exercitare a atribuțiilor acestor entități.

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

- 1 -
<p>Art. III din proiect-</p> <p>Articol III – Prin derogare de la prevederile Codului fiscal nr. 1163/1997, ale Codului vamal al Republicii Moldova nr. 1149/2000 și ale Legii nr. 1569/2002 cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice:</p> <p>1. În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, mijloacele de transport auto clasificate la poziția tarifară 8703 cu vârsta de exploatare între 5 și 10 ani, care au fost introduse pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice rezidente pînă la data de 1 ianuarie 2023 și au fost declarate prin acțiune conform articolului 184¹ din Codul vamal al Republicii Moldova nr. 1149-XIV din 20 iulie 2000 și articolului 10 alineatul (3) din Legea nr. 1569-XV din 20 decembrie 2002 cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice, pot fi plasate sub regimul vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30% din cota accizei stabilită pentru anul 2023. Mijloacele de transport al cărui termen de exploatare este mai mare de 10 ani la data achitării drepturilor de import, pot fi plasate sub regimul vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30% din cota accizei stabilită pentru vârsta de 10 ani pentru anul 2023.</p> <p>(...)</p>
<p>Obiecții:</p> <p>Norma permite importul mijloacelor de transport auto clasificate la poziția tarifară 8703 cu vârsta de exploatare mai mare de 5 ani.</p> <p>Astfel, pentru mijloacele de transport cu vârsta de exploatare între 5 și 10 ani, acestea pot fi plasate sub regimul vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru anul 2023, iar pentru mijloacele de transport cu vârsta de exploatare mai mare de 10 ani acestea pot fi importate cu achitarea accizei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru vârsta de 10 ani pentru anul</p>

2023.

În aceste condiții, autorii proiectului încurajează, de fapt, importul autovehiculelor cu vârsta mai mare de 10 ani prin acordarea suplimentară a unei facilități fiscale ce constă în achitarea accizului nu după vârsta autovehiculului, ci 30 de procente din accizul stabilit pentru mijlocul de transport cu vârsta de 10 ani.

Astfel, se creează o inechitate pentru posesorii de mijloace de transport al cărui termen de exploatare este între 5 și 10 ani, or aceștia vor achita accizul reieșind din vârsta autovehiculului.

În aceste condiții, prin normele proiectului de fapt se dorește impulsivitatea înregistrării mijloacelor de transport cu o vechime de peste 10 ani.

Cadul legal național permite și astăzi importul mijloacelor de transport cu o vechime mai mare de 10 ani, însă, legiuitorul, în vederea asigurării protecției statului de importul unor mijloace de transport cu termen de exploatare mai mare de 10 ani, care vor constitui în scurt timp mijloace de transport care urmează a fi casate la fier vechi, a impus stabilirea unor taxe diferențiate pentru importul acestui tip de mijloace de transport (mai vechi de 10 ani) în vederea asigurării protejării mediului și a siguranței în traficul rutier. Or, normele proiectului promovează, acordarea unor facilități fiscale suplimentare nejustificate posesorilor de autovehicule cu termen de exploatare mai mare de 10 ani.

În acest context, având în vedere potențialul impact asupra mediului înconjurător cauzat de părțile și accesoriile uzate a autovehiculelor cu vârsta mai mare de 10 ani, în cazul importului acestor categorii de vehicule, considerăm că prevederile proiectului urmează a fi supuse expertizei ecologice.

În concordanță cu exigențele art. 34 alin. (1) și (7) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative „(1) Expertiza proiectului de act normativ este efectuată concomitent cu avizarea și consultarea publică. Autorul proiectului asigură efectuarea expertizelor economice, financiare, științifice, ecologice, anticorupție, juridice, de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene sau a altei expertize prevăzute de legislație, în funcție de tipul raporturilor sociale reglementate de actul normativ. (7) Expertiza ecologică se efectuează, după caz, de către Ministerul Mediului și are menirea de: a) a asigura concordanța prevederilor proiectului cu legislația din domeniul protecției mediului; b) a asigura un mediu sănătos și a proteja mediul înconjurător; c) a prognoza impactul reglementărilor proiectului asupra mediului”.

Totodată, potrivit art. 5 din Legea nr. 851/1996 privind expertiza ecologică, un principiu de bază al expertizei ecologice este efectuarea în mod obligatoriu a expertizei ecologice de stat înainte de adoptarea actelor legislative și actelor normative ce pot avea impact asupra mediului.

Recomandări:

Propunem autorului efectuarea expertizei ecologice.

La fel, propunem autorului excluderea facilității suplimentare acordate posesorilor de mijloace de transport cu termen de exploatare mai mare de 10 ani de a achita accizul din cota accizei stabilite pentru vârsta de 10 ani. Astfel, aceștia urmează a fi în drept de a importa mijloacele de transport cu o vechime mai mare de 10 ani cu achitarea accziei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru anul 2023 în dependență de anul mijlocului de transport.

Factori de risc:

- Lacună de drept
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative

Riscuri de corupție:

- Generale

IV. Concluzia expertizei

În nota informativă se menționează că: „Începând cu 1 ianuarie 2024 va intra în vigoare noul cod vamal, Codul vamal nr.95/2021. Una din prevederile noului Cod Vamal este limitarea aflării pe teritoriul Republicii Moldova până la 180 de zile pe parcursul unui an a mijloacelor de transport care au plăcuțe cu număr de înmatriculare pe teritoriul altui stat. (...) Punerea în aplicare a acestei norme va crea mari dificultăți pentru zeci de mii de cetățeni ai Republicii Moldova, proprietari ai acestor mijloace de transport. Este evident că se impune o soluție pentru această problemă. Soluția este necesară și datorită faptului că proprietarii acestor automobile s-au pomenit practic într-un impas în urma modificărilor legislative efectuate la finele anului trecut”.

Astfel, „proiectul de lege oferă o fereastră de plasare sub regim vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru anul 2022 pentru mijloacele de transport care circulă pe teritoriul Republicii Moldova, dar sunt înmatriculate pe teritoriul altui stat sau în unitățile administrativ-teritoriale din stânga Nistrului”.

În opinia noastră, proiectul stabilește unele drepturi suplimentare neargumentate posesorilor de mijloace de transport cu vârsta de exploatare mai mare de 10 ani, care sunt în drept să plaseze sub regimul vamal de import cu achitarea accizei în mărime de 30 procente din cota accizei stabilită pentru vârsta de 10 ani pentru anul 2023.

La fel, proiectul nu este supus expertizei ecologice, în condițiile în care se propune acordarea dreptului de import în condiții facilitare a unor categorii de mijloace de transport.

Analiza acestor aspecte este efectuată în compartimentul III al prezentului raport de expertiză anticorupție.

În final, recomandăm autorului reexaminarea proiectului prin prisma prezentului raport de expertiză anticorupție.

13.06.2023

Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:
Vadim CURMEI, Inspector principal

Digitally signed by Curmei Vadim
Date: 2023.06.13 16:46:32 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova

