



2013

Nr. 300

## AVIZ

la proiectul de lege pentru aprobarea Codului transporturilor rutiere

(nr.267 din 14.06.2013)

Direcția generală juridică a examinat proiectul de lege sus-menționat în conformitate cu art.54 din Regulamentul Parlamentului și Legea privind actele legislative nr.780/2001 și expune următoarele considerente.

### Observații de ordin general

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. Scopul proiectului, potrivit notei informative, constă în realizarea unui sistem de management instituțional performant și eficient în domeniul transporturilor rutiere și instituirea unui mecanism de acces și efectuare a profesiei armonizat cu aquisul comunitar european și adecvat stimulării unui mediu concurențial favorabil.

3. Proiectul de lege prevede că anumite activități conexe transportului rutier și activități de transport rutier să fi supuse autorizării. Însă prezentul proiect de lege nu prevede care sunt plățile pentru aceste autorizații sau dacă acestea sunt eliberate gratis.

4. Menționăm că potrivit notei informative la proiectul de lege, acesta creează cadrul legal necesar aplicării:

- Regulamentului CE nr.1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;

- Regulamentul CE nr.1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21.10.2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul;

- Regulamentul CE nr.561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15.03.2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere;

- Regulamentul CE nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23.10.2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;

- Regulamentul CE nr.181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16.02.2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul;
- Directiva 2006/22/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 15.03.2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr.3820/85 și (CEE) nr.3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier.

Or, textul proiectului nu conține careva referințe la prevederile comunitare relevante și la necesitatea racordării.

### **Cu referire la textul proiectului invocăm următoarele obiecții**

1. Menționăm că, titlul proiectului de lege „Codul Transporturilor Rutiere” nu corespunde cu titlul la care se face referire în fișa de însoțire și în Hotărîrea Guvernului „Proiectul de lege pentru aprobarea Codului transporturilor rutiere al Republicii Moldova”.

2. La art.2 lit.b) poziția 8 referitor la vehicule sau ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 3,5 tone, utilizate pentru transporturi de mărfuri, propunem a fi completată în final cu sintagma „în scopuri necomerciale”, astfel fiind în corespundere cu prevederile Regulamentului (CE) nr. nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere.

3. La art.4 lit.b) considerăm oportun a se completa și cu poziția: „transport rutier în trafic transfrontalier”, întrucît acest tip de transport este definit la art.5.

Totodată, menționăm că, la lit.b) transportul rutier în trafic național include: transportul rutier local, municipal, raional și interraional, iar la art.5 sunt definite aceste tipuri de transport. Astfel, rămîne nereglementat transportul rutier între un raion și un municipiu, nefiind clar cum urmează a fi definit.

La art.4 este utilizată noțiunea „transport rutier în interes personal” și „transport rutier specializat”. Este de menționat necesitatea definirii acestor noțiuni în art.5.

4. La art.5

- în dispoziția alin.(1) este necesar de substituit sintagma „prezentei legi” cu sintagma „prezentului cod”.

- este necesar ca noțiunile să fie expuse în ordine alfabetică.

- la noțiunea „transport rutier pentru servicii ocazionale” pentru un spor de precizie normativă sintagma „cu ocazia unor evenimente, manifestări speciale, turism și altele asemenea” propunem a fi exclusă.

- noțiunea „autovehicul” necesită a fi redactată în coroborare cu noțiunea de „autovehicul” reglementată în art.2 din Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007, astfel fiind în corespundere cu art.19 lit.e) din Legea nr.780/2001 care prevede că terminologia utilizată în actul elaborat este constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative.

5. La art.6 alin.(2) lit.f) este utilizată noțiunea „serviciu de transport contra cost”, însă art.5 din proiectul de lege nu definește această noțiune, de aceea propunem includerea noțiunii date în art.5 din proiectul de lege.

6. La art.7 alin.(1) lit.f) necesită a fi redactată pentru a exclude sintagma „convenții, acorduri”, deoarece potrivit art.2 din Legea privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova nr.595/1999, tratat internațional este orice acord încheiat în

scris de către Republica Moldova, destinat a produce efecte juridice și guvernat de normele dreptului internațional, perfectat fie într-un instrument unic, fie în două sau mai multe instrumente conexe, oricare ar fi denumirea sa particulară (tratat, acord, convenție, act general, pact, memorandum, schimb de note, protocol, declarație, statut, act final, modus vivendi, aranjament etc., toate având valoare juridică egală).

7. La art.9 alin.(2):

- la lit.a) este statuat că Agenția națională Transport Auto are atribuția de a aplica sancțiuni contravenționale conform prevederilor legii. Ținem să menționăm că, reieșind din principiul legalității statuat la art.5 din Codul Contravențional al Republicii Moldova, nimeni nu poate fi declarat vinovat de săvârșirea unei contravenții nici supus sancțiunii contravenționale decât în conformitate cu legea contravențională. Respectiv, este supusă răspunderii contravenționale numai persoana care a săvârșit o faptă prevăzută de legea contravențională. Din acest motiv, considerăm necesar ca aceste competențe, proceduri și sancțiuni să fie cuprinse în Codul Contravențional.

Această obiecție este valabilă și pentru art.19 alin.(3) referitor la indicarea acțiunilor care ar constitui contravenții care duc la neîndeplinirea condițiilor de bună reputație în domeniul transporturilor rutiere. Indicarea acțiunilor care ar constitui contravenții este contradictoriu conceptului general al legii contravenționale. Codul contravențional este urica lege contravențională care cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții.

- lit.h) prevede că Agenția are ca atribuție întreprinderea măsurilor privind combaterea transportului ilegal de persoane, dat fiind ca definiția de „transport rutier reglementată la art.4 din proiectul de lege stabilește că este transport rutier operațiune care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea mărfurilor sau a persoanelor, considerăm oportun completarea lit.g) din art.7 din proiectul de lege cu prevederi care să stabilească ca atribuție a Agenției întreprinderea măsurilor privind combaterea transportului ilegal și de mărfuri, nu numai de persoane.

8. La art.13 alin.(2) propunem redactarea noțiunii „transport rutier contra cost local”, deoarece art 4 prevede noțiunea de „transport contra cost” sau „transport rutier local”.

9. La art.15 lit a) și lit.f) este utilizată noțiunea „transport electric”, atragem atenția că art.4 care stabilește semnificația termenilor și expresiilor nu cuprinde această noțiune, în acest context propunem definirea noțiunii „transport electric” în cuprinsul art.5 din proiectul de lege.

10. La art.18 lit.a) nu este clar ce se are în vedere prin sintagma „sediul real și stabil”. Menționăm că, potrivit prevederilor art.62 din Codului civil actele de constituire ale persoanei juridice trebuie să conțină denumirea și sediul ei, modul de administrare a activității și alte date prevăzute de lege pentru persoanele juridice de tipul respectiv. De asemenea nu este clar cum se va demonstra că sediul este „real și stabil”. Astfel, pentru a exclude neclarități în aplicare propunem conformarea cu prevederile Codului civil care operează cu noțiunea de „sediul”.

11. La art.19 lit.a) este utilizată sintagma „traficul de ființe umane/droguri”. Este de remarcat că, Codul Penal al Republicii Moldova nu prevede infracțiunea „trafic de droguri”.

12. La art.20 din proiect de lege, referitor la condiția privind capacitatea financiară, menționăm că Legea privind societățile cu răspundere limitată nr.135/2007 de asemenea și Legea privind societățile pe acțiuni nr.1134/1997, determină mărirea capitalului social necesar pentru crearea unei persoane juridice. Reieșind din aceste condiții nu este clar în baza căror criterii și argumente autorul a stabilit mărirea capitalului anual și rezerve în valoare de 9000 EURO pentru primul autovehicul, iar pentru fiecare dintre celelalte autovehicule – 5000 EURO.

Considerăm oportun ca indicarea sumei de capital să fie efectuată nu în euro (potrivit proiectului), ci în monedă națională. Or, în conformitate cu art.3 din Legea cu privire la bani nr.1232/1992, moneda națională, leul, este mijlocul legal de plată pe teritoriul Republicii Moldova.

13. Art.23 din proiectul de lege stabilește că prestarea serviciilor de transport este supusă regimului de licențiere, iar art.24 prevede documentele necesare pentru obținerea licenței. Menționăm că, potrivit art.8 alin.(1) lit.a) din Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, Camera de licențiere acordă licență în domeniul transportului rutier doar pentru transportul auto de călători în folos public. Tot în acest sens menționăm că, alin.(2) din art.8 din Legea nr.451/2001 stabilește că pentru genurile de activitate neindicate la alin.(1) se desfășoară fără licențe sau fără alte acte administrative cu efect similar, cu excepția autorizațiilor, stabilite expres prin lege, pentru confirmarea unor cerințe tehnice, norme separate sub un anumit aspect. De asemenea, art.10 din legea menționată prevede expres documentele necesare pentru obținerea licenței, iar alin.(3) din art.10 stabilește că solicitarea altor documente decât cele prevăzute de prezentul articol se interzice. În acest context considerăm necesar aducerea normelor proiectului de lege în conformitate cu prevederile Legii nr.451/2001.

Această obiecție este valabilă și pentru art.88 care prevede licențierea activității de autogară.

14. Art.32 alin.(1) lit.a) prevede procedura de regularizare a licenței. Remarcăm că, Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001 nu prevede o astfel de procedură. Astfel, considerăm oportun definirea acestei proceduri sau excluderea acesteia.

15. La art.40 prevede că, autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local se eliberează de către consiliile locale, municipale raionale și/sau Agenție. Astfel, nu sunt clar definite competențele de eliberare a autorizațiilor între Agenție și consiliile locale, municipale și raionale.

16. La art.44:

- la alin.(2) este stabilit că pentru a efectua transport rutier în cont propriu o întreprindere trebuie să depună la Agenție o notificare și anumite documente. La alin.(3) din același articol se face referire la forma și conținutul cererii. Remarcăm că, alin.(2) nu prevede în lista documentelor necesare și forma cererii, astfel considerăm oportun ca alin.(2) din art.44 să fie completat cu prevederi referitoare la conținutul cererii.

- menționăm că ultimele modificări ale Legii privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007 au avut drept scop excluderea certificatului de înregistrare. Astfel considerăm oportun excluderea cerinței prezentării copiei certificatului de înregistrare a întreprinderii eliberat de Camera

Înregistrării de Stat stipulată la art.44 alin.(2) lit.a), art.102 lit.b), art.113 alin.(1) lit.b), art.122 lit.b) din proiectul de lege.

- la alin.(6) se prevede că Agenția va elibera o „declarație informativă tip”, propunem definirea acestei noțiuni și includerea acesteia în conținutul art.5 din proiectul de lege.

17. La art.49 nu este clară noțiunea de „transport rutier în regim de cabotaj”;

Această obiecție este valabilă și pentru art.50 lit.d) referitor la noțiunea „documentul de plată”.

18. La art.60 alin.(1) lit.a), este expusă într-o formă neclară și ambiguă, nefiind clar dacă licența de transport este necesar a fi în original sau copie. Astfel, pentru a nu crea probleme în aplicare considerăm necesar redactarea acestei norme.

Această obiecție este valabilă și pentru art.72.

19. La art.90 a.in.(2) din proiectul de lege nu se încadrează în obiectul de reglementare a articolului.

20. La art.97 alin.(1) referitor la eliberarea autorizației de desfășurare a activității de autoservice, menționăm că potrivit art.8 alin.(2) din Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007, de competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor este autorizarea persoanelor care practică activitate de întreprinzător în domeniile de omologare, testare tehnică, prestări servicii de reparație și de întreținere tehnică a vehiculelor. În temeiul celor enunțate propunem revizuirea art.97 alin.(1) în coroborare cu prevederile art.8 din Legea nr.131/2007.

21. La art.135 alin.(1) sintagma „tarifele se stabilesc liber” va crea probleme în aplicare. De asemenea și alin.(2) nu este clar, fiind expus într-o formă ambiguă. Totodată, menționăm că prin Hotărîrea Guvernului nr.1167/2007 a fost aprobată metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto, care stabilește modul de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor. De aceea propunem revizuirea acestui articol.

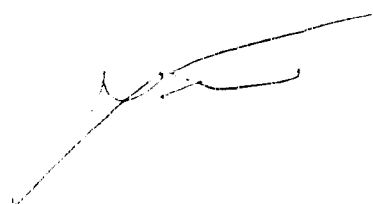
22. La art.143 alin.(1) prevede că prezenta lege intră în vigoare după 6 luni de la data publicării, iar lit.a) stabilește că dotarea cu limitatoare de viteză intră în vigoare la data publicării prezentei legi, ceea ce vine în contradicție cu prevederile alin.(1). De asemenea, nota informativă nu conține argumentări privitor la stabilirea anumitor date de intrare în vigoare a unor prevederi din prezentul proiect de lege.

#### **Cu privire la regulile tehnicii legislative obiectăm următoarele.**

1. Potrivit art.32 alin.(2) din Legea nr.780/2001 de regulă articolele sunt intitulate. Astfel, considerăm oportun intitularea articolelor din prezentul proiect de lege.

2. Propunem delimitarea art.40 și 41 în mai multe articole separate, deoarece aceste conțin mai multe obiecte de reglementare.

3. Atragem atenția asupra structurii și conținutului proiectului de lege, care nu corespunde prevederilor cap.VI din Legea privind actele legislative.



**Șef direcție generală  
Ion Creangă**