

Sinteza

obiectiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative
(număr unic 402/MIDR/2022)

Nr. d-r	OBIECTII	REMARCĂ	ARGUMENTE
	MINISTERUL FINANTELOR (scrisoarea nr. 09/2-03/1508/874 din 28.06.2022)		
1	<p>Art. I din proiectul de lege propus, prevede modificarea Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, cu scopul de a susține activitatea operatorilor de transport rutier, și anume ajustarea prețului la actele permise eliberate operatorilor de transport auto. Astfel, urmează a fi redus prețul actelor permise, ceea ce pe de o parte va reduce povara și va spori competitivitatea operatorilor de transport, iar pe de altă parte va afecta încasările la bugetul de stat de circa 32,5 mil.lei. Totodată, conform prevederilor art. 2, alin.(1), lit. c), al Legii fondului rutier nr. 720/1996, taxele pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi auto internaționale de mărfuri și ocazionale de călători, reprezintă una din sursele de formare a fondului rutier destinat pentru finanțarea lucrărilor de reparație și întreținere a drumurilor, lucrări de proiectare, achiziții de bunuri pentru reparația și întreținerea drumurilor naționale și locale. Respectiv reducerea prețului la acte permise eliberate operatorilor de transport auto va diminua volumul fondului rutier, iar surse de acoperire a acestei reduceri nu au fost propuse, care conform art. 131 alin.(6) din Constituția RM nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare.</p>	Nu se acceptă	<p>La data de 29.06.2022 a fost semnat (cu intrarea în vigoare din momentul semnării) Acordul dintre Uniunea Europeană și Republica Moldova privind liberalizarea transportului rutier de mărfuri care prevede că operațiunile de transport dintre părți sunt scutite de autorizatii.</p> <p>Totodată, la 26.08.2022, în cadrul reuniunii Comisiei mixte moldo-ucrainene pentru transport rutier internațional s-a decis că începând cu 01.09.2022, transportul mărfurilor în trafic bilateral și tranzit prin teritoriile Republicii Moldova și Ucrainei, va fi liberalizat, această prevedere fiind valabilă până la sfârșitul anului 2023, cu eventuala prelungire conform protocolului agreat de părți.</p> <p>Menționăm, că conform datelor din sistemul informațional „E-autorizație transport” din numărul total de autorizatii unitare de transport marfă disponibile la data de 26.08.2022 (64288 autorizatii), circa 86 % sunt autorizatii spre țările membre UE sau Ucraina. Valoarea acestor autorizatii este de 16,8 mil lei care deja nu vor fi încasați în bugetul de stat.</p> <p>Astfel, impactul de implementare a legii va fi mai mic decât cel prognozat la momentul inițierii proiectului.</p> <p>Este necesar de menționat că conform proiectului în prezente autorizatiile pentru efectuarea transporturilor către Federația Rusă, precum și autorizatiile multilaterale BSEC sunt eliberate gratuit, iar conform proiectului, după aprobare acestea urmează a fi eliberate contra cost. Potențiale venituri doar de la aceste autorizatii pentru 2022 ar putea fi de circa 600 mii lei, dacă proiectul se aprobă.</p> <p>Un altă categorie importantă sunt autorizatiile CEMT, care deși se vor putea utiliza doar începând 1 ianuarie 2023, în</p>

		<p>conformitate cu prevederile art. 31³³ alin. (4) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 urmează a fi repartizate până la data de 15 decembrie a anului în curs.</p> <p>Astfel, aprobarea noilor prețuri și intrarea lor în vigoare în noul an bugetar nu va permite operatorilor de transport de noile prețuri.</p> <p>Totodată, alin. (6) al articolului prenotat stabilește că autorizațiile CEMT rămase nedistribuite se alocă solicitărilor ulterioare de autorizații CEMT depuse în cursul anului de valabilitate a autorizației CEMT, în conformitate cu procedura menționată. Astfel, intrarea în vigoare după 01.01.2023, va crea condiții discreționare și în raport cu operatorii de transport care vor ridica aceste autorizații în 2022.</p> <p>Menționăm, că urmare a negocierilor purtate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu Forumul Internațional de Transport pentru 2023 țara noastră va beneficia de o cotă mai mare cu 30% de autorizații CEMT, ceea ce va permite compensarea parțială a reducerilor aplicate.</p> <p>Situația actuală a demonstrat modificarea lanțurilor logistice a dus la majorarea masivă a prețurilor pentru consumatori. Astfel, luând în considerare că majoritatea produselor sunt livrate prin intermediul transporturilor rutiere, aprobarea proiectului indirect va conduce și la reducerea prețurilor la mărfurile transportate, iar impactul pentru cetățeni va fi mult mai mare decât veniturile ratate.</p>
		<p>Proiectul a fost completat cu un articol nou, care stabilește că prevederile legii vor intra în vigoare la 01.01.2023. Astfel, costurile generate de implementarea legii urmează a fi prevăzute în Legea bugetului de stat pentru 2023.</p>
2	<p>La art. II din proiectul de lege, referitor la modificarea pct.7 al regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor, aprobate prin Legea nr.172/2014, menționăm despre faptul că, revizuirea sau stabilirea cuantumului taxei vamale nu ține de competența Ministerului Finanțelor, ci de Ministerul Economiei, organ central, abilitat de Guvernul Republicii Moldova cu dreptul de a elabora propuneri privind modificarea legislației comerciale și taxelor vamale, aplicarea măsurilor de protejare a pieței interne și stabilirea unui regim favorabil în vederea dezvoltării comerțului interior și exterior.</p>	<p>Se acceptă</p>

	<p>Concomitent, atenționăm că modificarea regulilor de aplicare a Nomenclaturii combinate a mărfurilor propuse de autor, vor diminua veniturile încasate din drepturilor de import achitate cu circa 130,0 mil. lei.</p> <p>Astfel, dat fiind că modificările propuse în proiectul de lege implică costuri din bugetul de stat (venituri ratate) menționăm că, potrivit stipulărilor art.17 alin.(2) al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014, pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget.</p> <p>Mai mult ca atît, resursele disponibile ale statului pentru anul 2022 au fost deja repartizate conform priorităților stabilite de Guvern prin Legea bugetului de stat nr. 205/2021, respectiv reducerea acestora, pe parcursul anului bugetar, pot duce la neonorarea unor angajamente deja asumate.</p> <p>Respectiv, în concordanța fundamentărilor art. 17 al Legii nr. 181/2014, se consideră imperios ca promovarea modificărilor prezentate și nemijlocit intrarea în vigoare a noilor prevederi, să fie asigurată odată cu lansarea unui nou an bugetar, care începe din 1 ianuarie – până la 31 decembrie al anului calendaristic de gestiune.</p> <p>Ținînd cont de cele expuse, proiectul de hotărîre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative nu poate fi susținut.</p>		
	<p align="center">MINISTERUL JUSTIȚIEI (scrisoarea nr. 04/5625 din 27.06.2022)</p>		
	La Art. I pct. 2 cuvintele „se expune în următoare redacție” se vor substitui cu cuvintele „va avea următorul cuprins” (observația este valabilă inclusiv pentru Art. II și Art. III).	Se acceptă	
	Actele normative în care se propun amendamente urmează a fi expuse în ordine cronologică.	Se acceptă	
	<p align="center">MINISTERUL MEDIULUI (scrisoarea nr. 13/1-05/1685 din 29.06.2022)</p>		
	Ținînd cont de faptul că, potrivit articolul II al proiectului, se prevede modificarea prin expunerea în redacție nouă al pct. 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor, aprobate prin Legea nr. 172/2014	Nu se acceptă	La moment camioane clasificate la poziția tarifară 870120 electrice în gamă au doar unii producători, dar și acestea în mare parte sunt la etapa de testare sau producție în serii

	<p>(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 231-237, art.529) în următoarea redacție: „ 7. Taxa vamală nu se percepe la importul autovehiculelor: specificate la pozițiile tarifare 870120 .”, considerăm că excluderea taxei vamale la importul autovehiculelor specificate la pozițiile tarifare 870120, va spori drept avantaj întru majorarea activităților economice din țară.</p> <p>Consecvent ținem să menționăm asupra faptului că, pentru stimularea înnoirii parcului auto al prestatorilor de servicii, cu automobile cât mai ecologice, este necesară excluderea taxei vamale doar pentru autovehiculele noi (până la un an vechime) și pentru autovehiculele electrice numai vechi de 10 ani.</p>		<p>limitate. Astfel, pe piață astăzi nu există unități de transport electrice la mîna a doua care ar putea fi procurate.</p> <p>Totodată, majoritatea autorizațiilor de transport conțin restricții privind normele de poluare pentru vehiculele utilizate (<i>Euro V și Euro VI</i>). Astfel, riscul că pe piață vor fi introduse vehicule vechi este unul redus, deoarece majoritatea unităților de transport importate urmează a fi utilizate pentru transporturile rutiere de mărfuri în trafic internațional.</p>
	<p align="center">MINISTERUL ECONOMIEI (<i>scrisoarea nr. 08/1-1886 din 05.07.2022</i>)</p>		
	<p>Cu referire la Art. II privind modificarea pct. 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor (Legea nr. 172/2014), menționăm că, în perioada 2019-2021, au fost importate 2 820 de tractoare clasificate la poziția tarifară HS 870120, în valoare de 68.6 mln. dolari SUA, dintre care 2 810 buc. (sau 99.6%) în regim preferențial din țările Uniunii Europene și Regatul Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord. Cu referire la poziția tarifară HS 8702, în perioada de referință, au fost importate 776 de autovehicule, în valoare de 56.4 mln. dolari SUA, dintre care 765 buc. (sau 98.5%) în regim preferențial din Țările CSI, UE și Republica Turcia.</p> <p>Astfel, reieșind din faptul că, mărfurile vizate sunt importate în Republica Moldova fără taxe vamale, în baza Acordurilor de liber schimb în vigoare, modificarea punctului 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din cadrul Legii nr. 172/2014 se consideră nefondată.</p>	<p align="center">Se acceptă parțial</p>	<p>Luînd în considerare modificarea lanțurilor logistice și extinderea activităților de producere a acestor unități de transport tot mai mult spre țările asiatice, în special China, modificările propuse vor permite diversificarea pe piața unităților de transport precum și nu va limita opțiunile de import ale operatorilor de transport rutier. Menționăm, că anume prezența acestui regim preferențial a făcut ca importul de unități de transport să fie realizat din țările menționate.</p> <p>Astfel, introducerea acestor prevederi va permite reducerea costurilor de import și din țările cu care Republica Moldova nu are regimuri preferențiale de import.</p> <p>Suplimentar, proiectul a fost completat cu un articol nou, care stabilește că prevederile legii vor intra în vigoare la 01.01.2023. Astfel, costurile generate de implementarea legii urmează a fi prevăzute în Legea bugetului de stat pentru 2023.</p>

Sinteza
obiectiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative
(număr unic 402/MIDR/2022)
(AVIZARE REPETATĂ)

Nr. d-r	OBIECTII	REMARCĂ	ARGUMENTE
	MINISTERUL FINANTELOR <i>(scrisoarea nr. 09/2-09/9060 din 27.09.2022)</i>		
1	<p>La art. III din proiectul de lege, referitor la modificarea pct.7 al regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor, aprobate prin Legea nr.172/2014, menționăm despre faptul că, revizuirea sau stabilirea cuantumului taxei vamale nu ține de competența Ministerului Finanțelor, ci de Ministerul Economiei, organ central, abilitat de Guvernul Republicii Moldova cu dreptul de a elabora propuneri privind modificarea legislației comerciale și taxelor vamale, aplicarea măsurilor de protejare a pieței interne și stabilirea unui regim favorabil în vederea dezvoltării comerțului interior și exterior.</p> <p>În același timp la art.17 alin.(2) din Legea nr.181/2014 cu privire la finanțele publice și responsabilitățile bugetar-fiscale, este stipulat că pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget.</p> <p>De asemenea, implicațiile pe care le va genera adoptarea modificărilor propuse asupra bugetului de stat, contravin prevederilor art.131 alin.(6) din Constituție, potrivit cărora nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare, ținând cont de faptul că, mijloacele financiare disponibile ale bugetului de stat sunt direcționate exclusiv la onorarea angajamentelor deja asumate.</p> <p>Adițional, la cele menționate supra comunicăm că, Ministerul Finanțelor mizează pe împărtășirea unei viziuni comune asupra sistemului de formare a resurselor bugetare, în care impozitarea are rolul unui instrument axat pe realizarea cheltuielilor bugetare.</p> <p>Or, scopul principal al sistemului de impozitare este de a genera</p>	Se acceptă	Proiectul urmează a fi definitivat ținând cont de opinia Ministerului Economiei.

	venituri suficiente pentru asigurarea finanțării cheltuielilor, ce au menirea de a pune în practică prioritățile statului, autorităților administrației publice locale în diverse domenii de ordin social, economic, educațional, etc. Ținând cont de cele expuse mai sus, propunerile de modificare a pct.7 al regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor nu pot fi susținute.		
	MINISTERUL JUSTIȚIEI (scrisoarea nr. 04/8295 din 23.09.2022)		
	Lipsa obiecțiilor și propunerilor de ordin juridic.	Se acceptă	
	MINISTERUL MEDIULUI (scrisoarea nr. 13/1-05/2311 din 05.10.2022)		
	Susținerea acestuia cu condiționalitate că, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va implementa un mecanism întru asigurarea procesului de înnoire a parcului de autovehicule din țară, asigurându-se că cele cu vârsta mai mare de 20 ani, ce au un impact major asupra mediului, vor fi excluse din uz.	Se acceptă	La moment Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun Organizația pentru Dezvoltarea Afacerilor este în proces de elaborare a unui program de renovare a parcului antrenat la deservirea serviciilor regulate.
	MINISTERUL ECONOMIEI (scrisoarea nr. 08/1-2996 din 01.11.2022)		
	Scutirea de plata taxei vamale la importul de tractoare clasificate la pozițiile tarifare HS 870120, și majorarea termenului de exploatare până la 10 ani pentru autovehiculele pentru care nu se percepe taxa vamală la import, reprezintă o cedare unilaterală în favoarea țărilor cu care Republica Moldova nu are încheiate Acorduri de liber schimb (China, SUA). Această acțiune nu se încadrează în politica comercială actuală și anulează posibilitatea Republicii Moldova de a obține careva avantaje pe termen lung în raport cu partenerii comerciali vizati. Reieșind din cele menționate supra și din considerentul că mai mult de 98% din importul produselor menționate se efectuează în baza Acordurilor de liber schimb, fiind scutite de taxa vamală la import, Ministerul Economiei reiterează poziția remisă anterior prin demersul nr. 08/1-1886 din 5 iulie curent și se pronunță împotriva modificărilor punctului 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Legea nr. 172/2014.	Nu se acceptă	Unitățile de transport clasificate la poziția tarifară 870120 reprezintă unități de transport destinate transportului de mărfuri prin cuplarea unei semiremorci. Menționăm că în conformitate cu prevederile Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor, la moment taxa vamală nu se percepe la importul autovehiculelor pentru transportul mărfurilor care sunt clasificate la poziția tarifară 8704, cu vârsta până la 7 ani. Totodată, din punct de vedere constructiv la transportul de mărfuri sunt utilizate două categorii de autovehicule: camion dotat cu benă la care se cuplează remorca și autotractor la care se cuplează semiremorca. Astfel, deși au destinație similară față de aceste unități de transport se aplică diferite scutiri. În acest context, prin modificările propuse urmează a fi aplicate condiții identice la importul autovehiculelor cu aceeași destinație. Referitor la majorarea vârstei pentru autovehiculele clasificate la poziția tarifară 8702 destinate pentru transportul de minimum 10

		persoane, inclusiv șoferul menționăm că modificarea propusă va permite reînnoirea parcului de unități de transport antrenat la deservirea serviciilor regulate. Atragem atenția că prețul de vânzare a unei unități de transport cu o vîrstă de pînă la 10 ani pe piața europeană este cu cel puțin 30% mai mic față de prețul de vânzare a unui autocar cu vîrsta de pînă la 7 ani. În condițiile cînd ambele unități de transport întrunesc condițiile de siguranță, această modificare va stimula renovarea parcului existent (<i>peste 50% din parcul de autocare existent are un termen de exploatare peste 20 ani</i>).
MINISTERUL ECONOMIEI (<i>scrisoarea nr. 08/1-3121 din 15.11.2022</i>)		
	Ministerul Economiei a examinat în mod repetat, proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (număr unic 402/MIDR/2022), și comunică în limita competențelor funcționale, despre susținerea acestuia.	Se acceptă
	Totodată, conform celor discutate în cadrul ședinței de lucru din data de 07.11.2022, organizată pe platforma Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, considerăm oportun descrierea în Nota Informativă la proiectul de lege vizat a problematicilor ce țin de procedura de reverificare a declarațiilor vamale, în special privind certificatele de circulație a mărfurilor EUR.1 și a existenței documentelor justificative care dovedesc caracterul original al mărfurilor. În același timp, considerăm oportun discutarea aspectelor menționate cu Serviciul Vamal, autoritatea împuternicită cu verificarea certificatelor de origine preferențiale la importul de mărfuri.	Nota informativă a fost completată
	Adițional, atragem atenția asupra faptului că, ulterior introducerii modificărilor propuse, considerăm pertinent monitorizarea importului unităților de transport de către autoritățile competente, în special privind originea și caracteristicile tehnice ale acestora.	După aprobarea proiectului urmează a fi monitorizate importurile de unități de transport pentru a evalua dacă modificările aprobate și-au atins scopul.
CENTRUL NAȚIONAL ANTICORUPȚIE (<i>RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE Nr. ELO22/8356 din 29.11.2022</i>)		
	Potrivit normei propuse, nu se percepe taxa vamală la importul autovehiculelor de la pozițiile tarifare 870120 și 8704, cu	Se acceptă parțial În conformitate cu avizul Ministerului Mediului, autoritatea susține proiectul cu condiționalitatea că, Ministerul

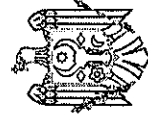
<p>un termen de exploatare de până la 7 ani inclusiv și la importul autovehiculelor de la poziția tarifară 8702, cu termenul de exploatare de până la 10 ani inclusiv.</p> <p>Însă, propunerea de a nu percepe taxa vamală la importul autovehiculelor enunțate supra, cu termenul de exploatare de până la 7 și 10 ani inclusiv, nu corelează cu politicile statului în domeniul mediului, întrucât drept efect juridic al modificării propuse, se va stimula importul acestor tipuri de autovehicule, al căror termen de exploatare poate fi de până la 7 și 10 ani inclusiv.</p> <p>Or, în viziunea Strategiei Naționale de Dezvoltare „Moldova 2030”, unul din obiectivele strategiei este promovarea modernizării parcului auto din Republica Moldova, inclusiv diminuarea taxelor vamale, la importul mașinilor moderne.</p> <p>Totodată, conform obiectivelor în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturi, stabilite în Strategia energetică a Republicii Moldova până în anul 2030, următoarele tipuri de activități sunt prioritare pe termen scurt și mediu în reducerea impactului sectorului transport asupra mediului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) înlocuirea carburanților tradiționali cu gaze naturale comprimate și gaze de sondă lichefiate, care sunt mai puțin poluante; 2) elaborarea și implementarea standardelor și normelor naționale de protecție a mediului în conformitate cu standardele UE, în vederea reducerii emisiilor de noxe, inclusiv celor din sectorul transport; 3) implementarea Directivei 93/76/EEC privind limitarea emisiilor CO₂, a Directivei 94/63/EEC și a Directivei 96/59/EEC; <p>Potrivit Programului național pentru eficiență energetică 2011-2020, Strategia națională de dezvoltare „Moldova 2020”, Strategia energetică a Republicii Moldova până în anul 2030 și Strategia de mediu pentru anii 2014-2023 reactualizează obiectivele în domeniul atenuării emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul transporturi și prevăd o creștere a ponderii biocombustibililor până la cel puțin 10% din totalul combustibililor utilizați în sectorul transporturi până în anul 2020.</p>	<p>Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va implementa un mecanism întru asigurarea procesului de înnoire a parcului de autovehicule din țară, asigurându-se că cele cu vârsta mai mare de 20 ani, ce au un impact major asupra mediului, vor fi excluse din uz.</p> <p>Suplimentar, menționăm că în conformitate cu datele din Registrul operatorilor de transport rutier gestionat de Agenția Națională Transport Auto, în prezent sunt înregistrate 6107 autocare utilizate de operatorii de transport rutier pentru prestarea serviciilor de transport rutier contra cost. Din aceste unități de transport doar 54,2% au o vîrstă de pînă la 20 de ani, iar dintre acestea 28,8% au o vîrstă de 16-20 ani.</p> <p>Astfel, situația actuală conduce la menținerea în circulație a vehiculelor cu o vîrstă mai mare de 20 de ani, iar impactul ecologic este mult mai mare decît de la unitățile de transport, care potențial vor putea fi importate de operatorii de transport rutier. Este necesar de menționat că unul din factorii de bază care influențează această situație este politica tarifară care este reglementată de stat.</p> <p>Conform estimărilor preliminare pentru reînnoirea celor 2790 de unități care au o vîrstă mai mare de 20 de ani ar fi necesare circa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 558 mil \$, în cazul înlocuirii acestora cu unități de transport noi; - 279 mil \$, în cazul substituirii acestora cu unități de transport de pînă la 5 ani. - 167 mil \$, în cazul substituirii acestora cu unități de transport de pînă la 10 ani. <p>Atragem atenția că prețul de vânzare a unei unități de transport cu o vîrstă de pînă la 10 ani pe piața europeană este cu cel puțin 30% mai mic față de prețul de vânzare a unui autocar cu vîrsta de pînă la 7 ani. În condițiile cînd ambele unități de transport întrunesc condițiile de siguranță, această modificare va stimula renovarea parcului existent.</p>
---	---

	<p>Mai mult decât atât, potrivit anexei la Hotărârea Guvernului nr.941/2020 cu privire la aprobarea Catalogului mijloacelor fixe, „Clasificarea și duratele de funcționare utilă a mijloacelor fixe”, la categoria 14 – poziția tarifară 870120 - Tractoare rutiere pentru semiremorci - prevede o durată de funcționare a acestor autovehicule de 9-11 ani, la categoria 15 - poziția tarifară 8702 - Autovehicule pentru transportul de minimum 10 persoane, inclusiv șoferul (<i>altele decât cele de la poziția 8702 40 000</i>) - prevede o durată de funcționare a acestor autovehicule de 7-9 ani, la categoria 15 - poziția tarifară 8704 - Autovehicule pentru transportul mărfurilor - prevede o durată de funcționare a acestor autovehicule de 5-8 ani.</p> <p>Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827/2013, la capitolul situația curentă din sectorul de transport și logistică, indică faptul că: „Problemele majore în sectorul rutier sunt tipul și vârsta parcului de vehicule, necorespunderea acestora reglementărilor în vigoare, ceea ce prezintă și o problemă de siguranță rutieră.”</p> <p>Astfel, propunerea de a scuti de plata taxei vamale la importul autovehiculelor enunțate supra, cu termenul de exploatare de până la 7 și 10 ani inclusiv nu corelează cu principiile reglementate în Legea nr.1515/93 privind protecția mediului înconjurător, întrucât respectarea acestora constituie o prioritate națională, care vizează în mod direct condițiile de viață și sănătatea populației, realizarea intereselor economice și social umane, precum și capacitățile de dezvoltare durabilă a societății pe viitor.</p> <p>La fel, se atestă un conflict cu principiile de bază ale Legii nr.86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, care se realizează pentru proiectele publice sau private ori activitățile planificate care constau în construcția de obiecte noi, extinderea, reconstrucția, modernizarea, reprofilarea, planificarea construcțiilor și/sau a unor genuri noi de activitate, precum și pentru alte acțiuni a căror efectuare sau al căror rezultat final poate avea impact semnificativ asupra mediului.</p> <p>În ultimii ani, parcul de autovehicule al Republicii Moldova a crescut, inclusiv ca umare a importului de autovehicule noi, mai puțin poluante. Acest lucru a fost promovat prin interzicerea de a</p>	
--	---	--

	<p>importa mijloace de transport cu un termen mare de exploatare. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la sectorul transport va impune schimbări profunde în planificarea transportului și infrastructurii, precum și tranziția la combustibili cu emisii scăzute de carbon.</p> <p>Acest fapt vine în contradicție cu justificările date de autor în nota informativă, precum că: „Modificările au ca scop crearea unor condiții mai avantajoase pentru operatorii de transport rutier pentru reînnoirea treptată a parcului de unități de transport.”</p> <p>Importul mijloacelor de transport auto cu un termen de exploatare aproape de limita completă a duratei de funcționare utilă, va încălca traficul rutier și cu mai multe autovehicule cu un nivel de siguranță scăzut, fiind în detrimentul societății.</p> <p>Totodată, din punct de vedere economic, importul autovehiculelor cu un termen de exploatare aproape de limita completă a duratei de funcționare utilă, va necesita mai multe cheltuieli la întreținerea acestora, ceea ce va duce la un impact financiar.</p> <p>Prejudicierea interesului public se manifestă prin importul mijloacelor de transport auto cu un termen de exploatare relativ mare, fapt care va constitui o amenințare pentru securitatea și siguranța întregii societăți, precum și se va compromite interesele financiare ale statului.</p> <p>Recomandări:</p> <p>Revizuirea termenului de exploatare a autovehiculelor admise a fi importate fără a se percepe taxa vamală prin prisma politicilor de mediu, în acord cu care se consențează reducerea impactului sectorului transport asupra mediului.</p>		
	<p>Proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și are drept obiectiv aprobarea unor amendamente la Legea fondului rutier nr.720/1996, Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Legea nr.172/2014 privind aprobarea Nomenclaturii combinate a mărfurilor, în vederea modificării taxei de eliberare a autorizațiilor pentru transporturi auto internaționale de mărfuri și ocazionale de călători, a costului actelor permise care se încadrează în categoria autorizațiilor și</p>	<p>Se acceptă parțial</p>	<p>În conformitate cu avizul Ministerului Mediului, autoritatea susține proiectul cu condiționalitatea că, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va implementa un mecanism întru asigurarea procesului de înnoire a parcului de autovehicule din țară, asigurându-se că cele cu vârsta mai mare de 20 ani, ce au un impact major asupra mediului, vor fi excluse din uz.</p> <p>Suplimentar, menționăm că în conformitate cu datele din Registrul operatorilor de transport rutier gestionat de Agenția</p>

	<p>scutirea de plata taxei vamale la importul unor autovehicule, cu termenul de exploatare de până la 7/10 ani.</p> <p>Deși raționamentul intervenției propuse se perindă a fi îndreptat spre interesul public, în principal, de a susține operatorii de transport rutier, totuși, normelor care stabilesc scutirea de plata taxei vamale la importul unor autovehicule, cu un termen de exploatare de până la 7/10 ani, nu corelează cu cadrul normativ pertinent din domeniul protecției mediului, fapt ce riscă să compromită realizarea interesului public în partea ce ține reducerea impactului sectorului transport asupra mediului și a obiectivelor referitoare la stimularea importului de mașini noi întru a asigura înnoirea parcului auto.</p> <p>În consecință, menționăm că Centrul Național Anticorupție nu se expune asupra oportunității promovării proiectului de lege, aceasta fiind prerogativa exclusivă a Parlamentului, însă, necorelarea reglementărilor propuse cu cadrul normativ pertinent din domeniul protecției mediului riscă să afecteze interesul public, fapt ce impune revizuirea proiectului prin prisma recomandărilor elucidate la compartimentul III al prezentului Raport de expertiză.</p>	<p>Națională Transport Auto, în prezent sunt înregistrate 6107 autocare utilizate de operatorii de transport rutier pentru prestarea serviciilor de transport rutier contra cost. Din aceste unități de transport doar 54,2% au o vîrstă de pînă la 20 de ani, iar dintre acestea 28,8% au o vîrstă de 16-20 ani.</p> <p>Astfel, situația actuală conduce la menținerea în circulație a vehiculelor cu o vîrstă mai mare de 20 de ani, iar impactul ecologic este mult mai mare decît de la unitățile de transport, care potențial vor putea fi importate de operatorii de transport rutier. Este necesar de menționat că unul din factorii de bază care influențează această situație este politica tarifară care este reglementată de stat.</p> <p>Conform estimărilor preliminare pentru reînnoirea celor 2790 de unități care au o vîrstă mai mare de 20 de ani ar fi necesare circa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 558 mil \$, în cazul înlocuirii acestora cu unități de transport noi; - 279 mil \$, în cazul substituirii acestora cu unități de transport de pînă la 5 ani. - 167 mil \$, în cazul substituirii acestora cu unități de transport de pînă la 10 ani. <p>Atragem atenția că prețul de vânzare a unei unități de transport cu o vîrstă de pînă la 10 ani pe piața europeană este cu cel puțin 30% mai mic față de prețul de vânzare a unui autocar cu vîrsta de pînă la 7 ani. În condițiile cînd ambele unități de transport întrunesc condițiile de siguranță, această modificare va stimula renovarea parcului existent.</p>
--	--	---

Secretar general



Lilia DABIJA

Digitally signed by Dabija Lilia
Date: 2022.11.30 11:58:45 EET
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova