

Pr. 198/2021
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. 06/2-5887 din 10.09.2021

La nr. 198 din 24.08.2021

Parlamentul Republicii Moldova

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție la proiectul de lege privind modificarea Codului Vamal al Republicii Moldova (art.20 alin.(9)).

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

Director adjunct

Vadim COJOCARU

SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA		
D.D.P. Nr. <u>1831</u>		
"13"	<u>09</u>	<u>2021</u>
Ora _____		



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO21/7398 din 10.09.2021

la proiectul de lege privind modificarea Codului Vamal al Republicii Moldova (art.20 alin.(9))

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 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.

Dat fiind faptul că proiectul înaintat conține norme similare care se regăsesc în alt proiect, promovat, la fel, ca inițiativă legislativă a unui grup de deputați (inițiativa legislativă nr.8/20.01.2021) asupra căruia Centrul Național Anticorupție s-a expus prin întocmirea raportului de expertiză anticorupție nr. ELO21/7118 din 11.02.2021, se subliniază că analiza expusă în raportul de expertiză sus-menționat urmează a fi asimilată prezentului proiect.

Astfel, prezentul raport face trimitere la analiza efectuată în raportul de expertiză anticorupție nr. ELO21/7118 din 11.02.2021, reieșind din similitudinea normelor din proiecte.

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, 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

Potrivit notei informative, *„Scopul prezentului proiect este de a ajusta cadrul normativ legal existent, care în prezent interzice expres importarea în Republica Moldova a pieselor și accesoriilor pentru mijloacele de transport la mâna a doua”*. Totodată, în notă se mai menționează că *„Odată adoptat, proiectul de lege va constitui un pas în direcția contracarării fenomenului de contrabandă a pieselor uzate în Republica Moldova. De asemenea, unul din efectele acestei inițiative va fi animarea concurenței în domeniu și scăderea prețurilor pentru consumatorii de aceste bunuri și servicii”*.

Analizând normele elaborate s-a constatat că prin proiect se propune modificarea Codului vamal prin excluderea părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule din lista mărfurilor interzise pentru introducerea în țară.

Prin urmare, se constată că scopul declarat de către autor în nota informativă corespunde scopului real al proiectului.

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

Pentru argumentarea necesității proiectului, în notă se relevă că *„Condițiile actuale favorizează monopolurile și menținerea prețurilor exagerate pe piață, iar pe de altă parte - contrabanda cu piese de schimb uzate și corupția. Condițiile actuale practic impun mulți șoferi care dețin automobile, să recurgă la piața neagră”*. Prin urmare, proiectul promovează interesele persoanelor deținătoare de autovehicule care, din anumite motive, au necesitatea de a utiliza pentru autovehicule părți și accesorii uzate din alte state.

Cu toate acestea, urmare a expertizării proiectului, se remarcă faptul că acesta poate genera mai multe riscuri datorită admiterii necondiționate a importului părților și accesoriilor uzate pentru autovehicule. În acest context, proiectul nu prevede careva condiții pentru admiterea introducerii în țară a pieselor auto uzate, cum ar fi: originalitatea, vechimea, posibilitatea de reutilizare, confirmarea documentară etc. Indispensabilitatea unor limitări este impusă de necesitatea asigurării securității și siguranței traficului rutier, protecției mediului înconjurător și consolidării integrității instituționale.

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 deșeurilor, importul pieselor auto neconforme standardelor de fabricare și periculoase pentru securitatea traficului rutier ș.a.

Așadar, argumentele relevate în notă sunt părtinitoare, lipsind în acest sens 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”.

Potrivit notei informative, „Proiectul dat nu presupune careva cheltuieli suplimentare sau pierderi la bugetul public național și nu se anticipează dificultăți în implementarea acestuia. Dimpotrivă, reglementarea juridică a importului de piese auto uzate va oferi o nouă sursă de venituri la bugetul de stat, contribuind substanțial la suplinirea bugetului de stat prin acumularea mijloacelor financiare din aplicarea impozitelor și taxelor vamale”.

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 înlăturarea prohibiției importului părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule. Prin proiect se propune admiterea necondiționată a importului în Republica Moldova a părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule. 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 Agriculturii, Dezvoltării Regionale și 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 nu reglementează în mod direct activitatea agenților publici și nici a entităților publice. Cadrul juridic în care se intervine vizează activitatea Serviciului Vamal și a entităților publice responsabile de supravegherea securității transportului rutier.

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. I din proiect</p> <p>Art. I – Codul Vamal al Republicii Moldova nr. 1149 din 20.07.2000 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr. 26-27, art. 176), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează: La art. 20 alin. (9) se va exclude următoarea sintagmă: „a părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule”.</p>	
<p>Obiecții:</p> <p>Articolul 20 din Codul vamal reglementează prohibiții la introducerea și scoaterea din Republica Moldova a mărfurilor și mijloacelor de transport. Potrivit alin. (9) din acest articol, „Introducerea în țară și plasarea sub orice destinație vamală a anvelopelor din cauciuc uzate (subpoziția tarifară 401220000), a deșeurilor, cu excepția deșeurilor obținute sau generate în urma activității rezidenților pe teritoriul zonelor libere, a resturilor și a baturilor de cauciuc nedurificat, chiar transformate în pulbere sau granule (poziția tarifară 400400000), a părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule este interzisă”.</p> <p>Prin proiect se propune înlăturarea interdicției importului părților și accesoriilor uzate pentru autovehicule. În acest context, problematica identificată constă în faptul că înlăturarea interdicției respective este necondiționată. Or, proiectul nu stabilește careva exigențe pentru permiterea unui astfel de import. Interpretarea în sens larg a proiectului conduce la concluzia că se permite importul oricăror părți și accesorii uzate pentru autovehicule: originale sau nu; reutilizabile sau nu; însoțite sau nu de acte de proveniență sau ce confirmă calitatea; nu are relevanță gradul de uzură; nu are relevanță scopul importului etc.</p> <p>Un argument pentru promovarea proiectului, invocat în nota informativă, este că actualmente nu sunt interdicții la importul autovehiculelor în raport cu vârsta acestora. În această privință consemnăm că excluderea interdicției importului autovehiculelor în raport cu vârsta acestora este însoțită de un mecanism de descurajare a importului autovehiculelor vechi prin stabilirea unor taxe de import ce nu stimulează asemenea import. Cu toate acestea, în proiectul expertizat, dar nici în nota informativă, nu sunt stabilite condiții de import a părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule care ar fi de natură să limiteze interpretările exagerate și activitățile dăunătoare securității naționale și mediului înconjurător.</p> <p>Riscul proiectului constă în lipsa de certitudine și crearea premiselor pentru interpretări abuzive. În așa mod sunt posibile atentate la securitatea și siguranța traficului rutier, asupra mediului înconjurător și asupra integrității instituționale a entităților publice care vor aplica neuniform prevederile proiectului.</p>	
<p>Recomandări:</p> <p>Se recomandă completarea proiectului cu prevederi care să reglementeze condițiile în care este admis importul părților și a accesoriilor uzate pentru autovehicule (spre exemplu: care mai pot fi reutilizate; însoțite de anumite acte; condiții privind originalitatea sau respectarea standardelor de fabricare; condiții privind vechimea etc.).</p>	
<p>Factori de risc:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Lacună de drept ● Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative ● Promovarea intereselor contrar interesului public 	<p>Riscuri de corupție:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Încurajarea sau facilitarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - conflict de interese și/sau favoritism - influențare necorespunzătoare ● Legalizarea actelor de: <ul style="list-style-type: none"> - abuz de serviciu - depășire a atribuțiilor de serviciu

IV. Concluzia expertizei

Prin proiect se propune modificarea Codului vamal astfel încât se exclud părțile și accesoriile uzate pentru autovehicule din lista mărfurilor interzise pentru introducerea în țară.

Urmare a expertizării proiectului, se remarcă faptul că acesta poate genera mai multe riscuri datorită admiterii necondiționate a importului părților și accesoriilor uzate pentru autovehicule. În acest context, proiectul nu stabilește careva condiții pentru admiterea introducerii în țară a pieselor auto uzate, cum ar fi: originalitatea, vechimea, posibilitatea de reutilizare, confirmarea documentară etc. Indispensabilitatea unor limitări este impusă de necesitatea asigurării securității și siguranței traficului rutier, protecției mediului înconjurător și consolidării integrității instituționale.

Nota informativă nu reflectă nivelul de compatibilitate al proiectului cu politicile de mediu, vamale și siguranța transportului, iar argumentele expuse sunt părtinitoare, lipsind în acest sens o abordare multiaspectuală. Totodată, contrar prevederilor Legii nr. 851/1996 privind expertiza ecologică, proiectul nu a fost supus expertizei ecologice.

În concluzie, autorul urmează să completeze nota informativă și să redacteze proiectul de lege prin prisma recomandărilor și aspectelor elucidate în prezentul Raport de expertiză anticorupție.

Concomitent, proiectul urmează a fi supus expertizei ecologice care să asigure adoptarea unei legi fundamentate și cu minimizarea impactului asupra mediului înconjurător.

Totodată, se reține că prezentul raport face trimitere la analiza efectuată în raportul de expertiză anticorupție nr.ELO21/7118 din 11.02.2021, reieșind din similitudinea normelor din proiecte.

10.09.2021

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

