



Nr. 08/2-3082 din 05.10.2023

La nr. 18-69-9414 din 05.09.2023

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**

copie: **Cancelaria de Stat**

Cu referire la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier), **număr unic 723/MIDR/2023**, în limita atribuțiilor funcționale, expunem următoarele obiecții și propuneri la proiectul de lege.

Articolul I. - Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014:

La pct. 2. – modificarea Articolului 5 alin. (1):

La noțiunea de „**autorizație CEMT nevalabilă**” lit. b), care stabilește că se consideră nevalabilă autorizația care „a fost înlocuită ca urmare a declarării acesteia ca pierdută, furată sau deteriorată”, în vederea evitării caracterului incert al normei, considerăm relevantă revizuirea acesteia, din perspectiva faptului că norma propusă condiționează considerarea unei autorizații CEMT ca fiind nevalabilă, nu doar de declararea acesteia ca pierdută, furată sau deteriorată, dar inclusiv de înlocuirea acesteia cu o altă autorizație CEMT.

Totodată, propunerea urmează a fi coroborată cu propunerea de completare a Articolului 31³⁴ cu alin. (5) din care reiese că autorizația CEMT poate fi înlocuită în anumite condiții, cu prezentarea dovezilor concludente.

La noțiunea nouă inclusă – „**încălări foarte grave în domeniul transporturilor rutiere**” – abateri reglementate de prezentul Cod care duc la pierderea capacității/competenței profesionale a agentului economic sau a managerului acestuia;”, considerăm oportună revizuirea conținutului acesteia, or în redacția expusă, induce neclarități în interpretare și aplicare.

La noțiunea „**manager în transport rutier**”, considerăm oportună revizuirea definiției acesteia, ținând cont de noțiunile din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, conform cărora un „operator de transport rutier” este „orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este înregistrată în modul corespunzător”.

Considerăm oportună reevaluarea noțiunii de „**prelată**” or, o prelată poate fi amplasată și pe o platformă, remorcă sau semiremorcă care transportă inclusiv alte tipuri de bunuri/mărfuri decât cele divizibile.

Noțiunea de **sistem informațional „e-Autorizație transport”** care se propune a fi definită ca – „sistem informațional care permite solicitarea, repartizarea și

eliberarea autorizațiilor pentru efectuarea transporturilor rutiere, precum și procesarea datelor și generarea rapoartelor;” urmează a fi coroborată cu modificarea noțiunii de „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport” care prevede că acesta „asigură eliberarea actelor permissive, inclusiv autorizațiilor repartizate electronic” or, în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, actele permissive sunt eliberate prin intermediul SIA GEAP. În acest context, evidențiem că pentru modificarea în cauză urmează a fi efectuată o analiză detaliată, cu eventuale modificări în textul altor acte normative.

La pct. 8:

La modificarea **Articolului 13 alin. (2) lit. b) și lit. d)**, precum și a tuturor normelor propuse care prevăd schimbări privind autoritatea emitentă și denumirea autorizațiilor, inclusiv prin modificarea Nomenclatorului actelor permissive, urmează a fi considerate prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, care stipulează că „La instituirea (propunerea) unui act permisiv nou este obligatoriu de a examina și de a propune eliminarea unui sau mai multor acte permissive în vigoare, eliberate de aceeași autoritate sau acte care acoperă total sau parțial aceleași riscuri, domenii de reglementare și/sau de activitate de întreprinzător. Propunerea de completare a nomenclatorului menționat cu orice act permisiv nou va fi însoțită de ajustarea și de completarea cadrului legislativ în vigoare cu prevederi procedurale și materiale suficiente pentru ca reglementarea propusă prin actul permisiv să corespundă principiilor și rigorilor prezentei legi”.

Astfel, introducerea de noi acte permissive ar trebui să fie însoțită de excluderea altor autorizații similare din domeniu, precum și de stabilirea unor norme de procedură privind eliberarea acestora, modul de depunere a cererii, criteriile de selectare a solicitanților, actele necesare, modul de eliberare și retragere.

Suplimentar, evocăm că, în contextul modificărilor propuse, considerăm improprie conferirea atribuției de autorizare unei singure persoane, Președintelui raionului, spre deosebire de redacția actuală, care prevede această prerogativă pentru Consiliile raionale, în special, când legea nu prevede o procedură clară în acest sens, fiind instaurat respectiv arbitriul în aprecierea permisiunii/retragerii dreptului la activitate pentru un operator de transport.

La modificarea **Articolului 14 alin. (2) lit. b) și d)**, ținând cont de argumentele expuse supra, considerăm oportună reevaluarea dreptului Autorității publice executive locale și municipale de autorizare/retragere a autorizațiilor pentru activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal.

La pct. 9 - Articolul 18 alin. (3), considerăm improprie substituirea cuvântului „contravenții” cu cuvântul „încălări”, dat fiind faptul că acțiunile enumerate în alineat se califică în calitate de contravenții în Capitolul XII din Codul contravențional și, conform proiectului, urmează a fi expuse inclusiv prin modificarea art. 197 din Codul contravențional nr. 218/2008.

La pct. 10 și pct. 12 – normele juridice de la Articolul 21 alin. (2) și Articolul 23 alin. (2) lit. a) prima liniuță, urmează a fi corelate cu obiecțiile formulate supra cu referire la noțiunea de manager în transport rutier.

La pct. 19 - Articolul 31³¹ alin. (2):

La **lit. c)**, excluderea textului „și/sau locațiune” din primul enunț al redacției actuale și introducerea enunțului „Nu mai mult de un autovehicul în locațiune poate fi acceptat ca eligibil.” comportă, pentru întreprinderile mici și mijlocii, riscuri de a deschide o afacere din domeniu prin utilizarea unui instrument facilitator important, precum este autorizația CEMT.

Inițierea unei afaceri presupune contractarea serviciilor financiare de creditare sau altor instrumente legale în vederea obținerii unor bunuri pentru practicarea afacerii. Mai mult, noțiunea de **operator de transport rutier** prevede expres că activitatea poate fi efectuată cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune. Prin urmare, nu este clar temeiul de limitare a eligibilității operatorilor de transport rutier pentru obținerea autorizațiilor CEMT în baza criteriului privind modul de deținere a vehiculelor rutiere. În acest sens, considerăm oportună clarificarea termenului de „autovehicul rutier eligibil”.

La **lit. e)**, obiectăm asupra modificării propuse, dat fiind că noua redacție prevede că, „Condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT se aprobă de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 31³².”

În acest sens, menționăm că o astfel de reglementare creează o incertitudine evidentă în planificarea afacerii.

Mai mult, se constată o deviere de la prevederile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător, care statuează că „Normele materiale și procedurale de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii, precum și de control asupra afacerii, se stabilesc prin legi.”, or, redacția actuală a normei prevede condițiile care trebuie să le întrunească operatorii de transport rutier pentru a demonstra utilizarea eficientă a autorizațiilor CEMT.

Per general, norme de acest gen care stabilesc condiții mai dificile, tind să restricționeze activitatea întreprinderilor mici și mijlocii din domeniu, precum și să limiteze accesul la profesie în favoarea companiilor mari.

La pct. 21 - Completarea Articolului 31³⁴ cu alineatele (4) și (5):

Cu referire la **alin. (4)** privind stabilirea unei sancțiuni pentru neridicarea autorizațiilor, în situațiile când există posibilitatea livrării acestora prin poștă și mecanisme de redistribuire a acestora, urmează a fi clarificate noțiunile de „neridicare” și „restricții nesolicitate”.

Totodată, considerăm relevantă revizuirea referinței la art. 31³⁶ alin. (1²), în eventualitatea cazului modificării normei la care se face trimitere.

Cu privire la **alin. (5)** considerăm necesară includerea unor prevederi care vor clarifica situația în care Agenția urmează să înlocuiască autorizația CEMT cu o autorizație din contingentul celor de rezervă pentru perioada rămasă, în cazul în care nu există autorizații în fondul de rezervă, precum și a modului de evaluare a evenimentelor în cazul în care dovezile prezentate de operatorul de transport rutier nu vor fi suficient de concludente.

La pct. 61- completarea Titlului V cu Capitolului 7:

Propunerea data urmează a fi coroborată cu prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în contextul argumentelor expuse anterior.

Articolul 136¹ alin. (3) prevede că „Utilizarea certificatului de agreare de către operatorii de transport rutier este facultativă”.

Totodată, articolul 136⁷ alin. (2) lit. c), prevede că Autorizația se retrage de către Agenție în cazul în care Certificatul de agreare a vehiculului conține date false.

În acest sens, opinăm asupra excluderii lit. c) din art. 136⁷ alin. (2), utilizarea acestuia de către operatori nefiind o condiție obligatorie.

La pct. 63 – Articolul 148 alin. (1¹):

Conform proiectului se propune următorul cuprins: „(1¹) Nu se consideră control de stat, în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, monitorizarea și controlul operațiunilor de transport rutier în trafic, de către inspectorii Agenției și participarea reprezentanților Agenției la examenele pentru atestarea profesională, desfășurate în conformitate cu art. 43.”.

Pentru argumentarea modificării propuse, în nota informativă la proiect se menționează că Legea nr.131/2012 prevede excepție de la aplicarea sa în cazurile controalelor legate de siguranța rutieră.

Totodată, relevăm că art. 1 alin. (5) din Legea nr. 131/2012 statuează că: „Pentru controlul operațiunilor de transport, precum și pentru controlul vehiculelor rutiere, materialului rulant, aeronavelor și navelor, efectuate de organele de control în domeniul transporturilor în scopul supravegherii siguranței și securității, nu se aplică prevederile prezentei legi în partea ce ține de planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, inițierea și notificarea controalelor, conținutul și procedura de emitere/înregistrare a delegației de control.

Constatăm că, noua redacție a alin. (1¹) exceptează nejustificat aplicarea Legii nr. 131/2012 asupra „controlului operațiunilor de transport rutier în trafic” și opinăm asupra excluderii acestei modificări din proiect.

Secretar de stat

Veronica ARPINTIN