

ASOCIAȚIA PATRONALĂ A OPERATORILOR DE TRANSPORT AUTO

14 SEPTEMBRIE 2023

1409/2023

Ministerului Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale

Prin prezenta, ca răspuns la solicitarea de a prezenta poziția noastră în raport cu proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier) (scrisoarea MIDR nr 1145-33 din 30.08.2023), Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto (APOTA) își exprimă opinia după cum urmează.

Proiectul de lege nu reflectă în întregime compromisul atins între minister și operatorii de transport. În cadrul rundelor de dezbateri pe marginea fiecărei prevederi a proiectului părțile au căzut de acord că majoritatea problemelor identificate trebuie soluționate prin includerea prevederilor din legislația Uniunii Europene, sau în cazul lipsei acestora - din legislația țărilor europene. A fost agreată procedura de transpunere a unor texte integrale preluate din legislația UE/țărilor UE sau a sensului acestor reglementări. Multe din prevederile proiectului de lege contravin legislației Uniunii Europene. Sânt neglijate în mod direct atât unele prevederi imperative ale legislației UE, cât și obiectivele pe care Uniunea Europeană și le propune să le înregistreze.

În situația în care prognoza dată de politicienii din Republica Moldova și actualul Guvern este că țara noastră va adera la UE până în 2030, proiectul de lege elaborat de MIDR vine în contradicție cu obiectivele UE conținute în Cartea Albă a transporturilor (2011) pe domeniile ce țin de protecția mediului și ridicării gradului de siguranță rutieră, care identifică obiective ce trebuie atinse până în 2050. În cazul în care într-adevăr sperăm ca până în 2030 să fim membrii ai UE, atunci obiective propuse de UE pentru a fi atinse către 2050, în mod logic trebuie să constituie și obiectivele țării noastre, iar adoptarea unor reglementări care ne îndepărtează de aceste obiective este alogică.

Redacția proiectului conține unele elemente autohtone, care urmăresc preluarea unor afaceri din domeniul transporturilor rutiere, precum și limitează drepturile operatorilor de transport în raport cu drepturile oferite de legislația UE.

Fiind indiscutabilă necesitatea modificării prevederilor actualului CTR în privința regulilor de formare a programelor de transport, competențele organelor abilitate, etc proiectul MIDR utilizează unele reglementări simpliste, care nu vor soluționa problemele identificate.

O apreciere asemănătoare poate fi dată și modificărilor referitoare la autogări, care pe lângă imposibilitatea soluționării problemelor existente, în mod evident încearcă să apere interesele ilegale ale clanurilor care în prezent gestionează autogările.

În mare parte lupta cu corupția se transformă în apărarea schemelor de corupție și crearea prin lege a diferitor pârgii artificiale, care să permită inspectorilor corupți de a crea probleme de activitate operatorilor de transport și vor favoriza colectarea mitei. La acest capitol se referă intenția de a excepta controalele în trafic de la respectarea Legii 131/2012, intenția de a limita la o autorizație posibilitatea de a include o unitate de transport, intenția de a limita numărul de autorizații confecționate pentru o rută la una, etc.

Proiectul de lege vine într-o vădită contradicție cu AIR-ul la proiect. Deși AIR-ul elaborat identifică necesitatea transpunerii legislației europene și excluderii neconcordanțelor dintre actele normative în spiritul promovării valorilor europene, prevederile proiectului contrazic conținutul AIR.

De exemplu, în AIR se conține necesitatea aprobării modificărilor referitoare la programele de transport naționale, astfel încât acestea să corespundă reglementărilor similare din UE, în particular și atribuirea acestora la categoria de servicii de interes economic general (SIEG), însă din redacția prezentată a proiectului au fost excluse prevederile agreeate cu transportatorii care să asigure accesul garantat și universal al populației la serviciile de transport, au fost excluse prevederile care să prevadă volumul minim al serviciilor garantat de autorități etc. În raport cu apartenența la SIEG a serviciilor de transport rutier regulat în trafic național, fiind corelate și cu obiectivele de ridicarea nivelului de siguranță rutieră și protecția mediului, MIDR în mod inexplicabil a exclus și prevederile care să asigure că rețeaua de rute nu va fi în exces.

AIR-ul definește explicit că în transporturile internaționale avem nevoie de două tipuri de reglementări – cu țările cu care vom reuși să implementăm sistemul liberalizat de transport, și cu țările cu care acest sistem nu va fi stabilit. AIR-ul conține că intervalul obligatoriu de 1 oră este necesar de păstrat în transporturile

internaționale cu țările cu care nu vom avea regimul liberalizat (pag.10). De asemenea AIR indică că reglementarea diferențiată ne va permite ca țară candidat al UE să inițiem procedurile necesare pentru semnarea unui acord în domeniul transporturilor cu UE , unde să fie prevăzută liberalizarea. Însă textul proiectului este total contradictoriu față de AIR.

AIR-ul identifică una din probleme ca fiind existența condițiilor excesive la eliberarea actelor permissive și propune ca scop simplificarea acestor condiții. Însă în proiect MIDR promovează reglementări care vor face și mai excesive aceste condiții, cum ar fi limitarea dreptului de a include în mai multe autorizații a unei unități de transport, operatorul de transport nu poate solicita mai mult de o autorizație pentru rută (1 exemplar), au fost excluse prevederile agreeate privind reperfectarea actelor permissive, etc. Iar problema numărului de autorizații pentru o rută, pe lângă faptul că este stranie, nici nu face parte din problema existentă în ramură. A fost propusă de ANTA pentru a crea un instrument suplimentar de corupție. Actualul art. 31-1 al CTR prevede expres că autorizațiile se emit în formă de document electronic, deci nu importă numărul de exemplare pe suport de hârtie a acestui document electronic. Însă ANTA de mai bine de 5 ani nu dorește să elibereze în format electronic autorizațiile. Cauza este simplă. Atât timp cât documentul este pe suport de hârtie, el trebuie să se afle la bordul unității de transport. Iar dacă posibilitatea de a deține mai multe exemplare a acestui act va fi anulată, atunci ținând cont de faptul că rutele se efectuează zilnic, iar șoferii și unitățile de transport au repaus, nu întotdeauna se va reuși transmiterea acestui document de la un echipaj la altul. Această pârghie artificială trebuie privită împreună cu intenția MIDR de a excepta controalele în trafic de la prevederile Legii 131. Intențiile date nu doar contravin principiilor UE, acestea au un caracter mizerabil, care denotă cum un inspector ANTA corupt până în măduva oaselor poate să-și lărgască posibilitățile coruptibile prin inițiative legislative promovate de MIDR.

AIR-ul identifică una din probleme ca fiind amploarea transportului ilicit și necesitatea luptei cu acest fenomen. Pentru a veni cu o soluție, proiectul conține separarea încălcărilor comise de operatorii autorizați de cele ale transportatorilor iliciți. În AIR se indică despre necesitatea aplicării sancțiunilor graduale, inclusiv ridicarea plăcuțelor cu numerele de înmatriculare în cazul activităților ilicite (pag. 25). Ideie pe care o susținem în totalitate. Dar, în proiect sancțiunea de ridicare a plăcuțelor de înmatriculare este exclusă în raport cu activitățile ilicite și este inclusă față de transportatorii autorizați. Acest lucru este inexplicabil. De asemenea AIR-ul identifică necesitatea reglementării activității platformelor electronice, ca instrument de luptă cu transportul ilicit (pag. 24). Însă proiectul în realitate prin intenția de reglementare a platformelor electronice, prevede

excluderea unui instrument de protecție a drepturilor consumatorilor în transporturile de taximetrie (respectiv consumatorul nu va putea cunoaște volumul serviciilor de care a beneficiat și trebuie să le achite). De asemenea se conține elementul excluderii artificiale a unei platforme electronice din domeniul taximetriei în favoarea rămânerii în uz a altei platforme (în Republica Moldova funcționează două platforme de bază). Iar reglementările referitoare la platformele electronice se limitează doar la platformele din domeniul taximetriei. Însă, în Republica Moldova funcționează platforme de vânzare a biletelor la cursele regulate, care promovează activitatea ilicită, vânzând bilete la cursele efectuate de transportatorii neautorizați, creând impedimente de conectare la platforme a transportatorilor autorizați etc. De aceea proiectul nu corespunde AIR-ului.

În AIR este descrisă foarte bine problema existentă în relațiile dintre operatorii de transport și garile auto. Pe lângă unele simplificări neesențiale privind inițierea unei activități de autogară, problemele identificate nu prevăd anumite soluții în proiect. Însă în textul discutat între transportatori și MIDR existau prevederi menite să rezolve aceste probleme. Acele prevederi au fost excluse din actualul proiect. Iar fără acele prevederi proiectul nu mai corespunde AIR-ului (ca și în alte privințe). Aici pot fi atribuite și prevederile din AIR privind posibilitatea îmbarcării călătorilor din stațiile publice (pag. 11).

AIR-ul indică foarte clar că Legea nr. 131/2012 a fost elaborată cu suportul partenerilor externi în scopul reducerii abuzurilor. Una din problemele identificate este descrisă în AIR ca fiind că legislația din domeniul transporturilor nu corespunde în totalitate Legii nr 131. MIDR indică în AIR că își propune ca scop unificarea procedurilor de control în spiritul Legii nr. 131 (pag 14, pag. 22). În realitate proiectul prevede norme contrare acestui scop și contrare normelor europene. Proiectul conține intenția de a excepta ANTA de la prevederile Legii nr 131. MIDR nu observă că ANTA în ultimii trei ani toate controalele operative le-a efectuat cu încălcarea Legii 131, iar acum această practică coruptibilă se intenționează de a fi legalizată.

AIR-ul identifică una din probleme- lipsa reglementărilor în domeniul modificărilor constructive a unităților de transport. MIDR indică în AIR că din cauza acestei probleme nu a fost posibilă reînnoirea parcului de autobuze. De asemenea MIDR menționează că lipsa acestor reglementări are influență negativă și în privința siguranței rutiere. Scopul propus de MIDR este de a crea temelia pentru reglementarea modificărilor constructive și admiterea unităților de transport în activitate. Însă proiectul de lege, pe lângă anumite reglementări neesențiale, pe care le susținem, prevede o serie de reglementări, precum și au

fost excluse unele reglementări discutate deja, care vin în contradicție cu AIR-ul. De exemplu, se păstrează necesitatea excluderii unităților de transport reutilate, etc.

Proiectul de lege în mare măsură contravine AIR-ului la acest proiect. Este o deficiență majoră a procesului de elaborare a actelor legislative. De asemenea reprezintă un proiect contrar legislației UE.

Iar prevederile AIR și a CTR (împreună cu proiectul) referitoare la monitorizarea GPS sunt neconstituționale și contrare CEDO. Mențiunea din AIR că costul estimativ pentru implementarea acestui sistem este de 500 euro per unitate de transport, pe care va trebui să o suporte transportatorii, este una alarmantă. Pe cine trebuie să îmbogățim? Cu cine a fost discutat aceasta?

Argumentarea poziției noastre, care se conține în prezenta se regăsește în tabelul anexat.

Înaintarea proiectului în redacție actuală către una din etapele următoare va provoca transportatorii la proteste, fapt despre care am menționat și anterior. Din acest considerent cerem ca proiectul să fie readus la textul agreat cu transportatorii în cadrul discuțiilor la MIDR, cu includerea prevederilor conforme normelor europene.

Președintele Consiliului APOTA,

Oleg ALEXA