

ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO DIN MOLDOVA

3/1 BD. D. CANTEMIR, 2001, CHIȘINĂU, MOLDOVA

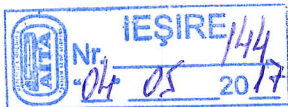
Internet: www.aita.md

e-mail: info@aita.md

Tel. +373(22) 278844

Fax +373(22) 278838

WinFax +373(22) 278837



Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor

Prin prezenta, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto vă prezintă avizul cu propunerile și obiecțiile referitoare la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Legii cu privire la supravegherea pieței și omologarea vehiculelor, după cum urmează.

La art.1 pct.(3).

Conform prevederilor art.1 pct.(1) din prezentul proiect de lege, sunt stabilite cerințele pentru omologarea de tip și individuală a componentelor și unităților tehnice separate noi pentru toate vehiculele rutiere. Astfel, pct. (1) intră în contradicție cu pct.(3), deoarece pct.(3) menționează că legea nu aduce atingere legislației privind siguranța rutieră. Totodată, există standarde aplicabile pe teritoriul Republicii Moldova pentru sistemele autovehiculelor care influențează asupra siguranței rutiere (cum ar fi: sistemul de frânare, sistemul de direcție etc.). În varianta propusă de autori, prevederile acestei legi nu vor fi aplicabile pentru sistemele care prezintă risc major în circulație. Propunem, fie excluderea pct.(3), fie corelarea cu pct.(1).

La art.3.

În conformitate cu legislația existentă, termenii și definițiile se structurează în ordine alfabetică. Totodată, definițiile propuse de autori se repetă, spre exemplu: „omologarea de tip”, „certificat de omologare de tip”, „sistem”, „component” etc. Întru excluderea unor tractări incorecte, propunem revizuirea acestui articol, cu rectificarea pe întreg textul proiectului de lege.

Definiția „înmatriculare” este necesar a fi corelată cu prevederile pct.9 din Hotărârea Guvernului nr.1047 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora.

La definiția „autoritate de omologare” considerăm strict necesar de a menționa autoritatea responsabilă de omologare. În varianta propusă de autori, nu este clar cine este responsabil. Aceiași propunere se referă și la definiția „autoritate de supraveghere a pieței”.

Totodată, pentru excluderea tuturor echivocurilor, propunem autorilor de a prezenta mai detaliat definiția de „reparator autorizat”, deoarece în varianta propusă acele persoane

AITA



fizice care vor efectua reparația vor putea fi instituți doar de către furnizorii de vehicule, ceea ce în viziunea noastră nu este corect din punct de vedere legislativ.

Definițiile „tractor”, „remorcă”, „autovehicul” și „vehicul” este necesar de a fi corelate cu art.4 din Legea nr.150 din 17.07.2017 pentru aprobarea Codului transporturilor rutiere, în caz contrar aceste definiții sunt diferite și respectiv vor putea fi interpretate în diferite moduri.

La art.4 pct.(2).

Din prevederile acestui punct, reiese că toate piesele de schimb destinate pentru autovehicule, este necesar a fi omologate. Și aici apare întrebarea logică, putem ajunge la situația când nu vom avea piese de schimb pe piața Republicii Moldova, și respectiv deținătorii de autovehicule vor fi nevoiți să procure aceste piese de schimb din țările vecine, respectiv majorându-se inevitabil prețul acestor piese de schimb. Considerăm necesar, ca autorii să efectueze o analiză profundă a acestui impact asupra consumatorilor de piese de schimb.

La art.5 pct.(2).

Considerăm abuziv faptul că autoritatea de omologare să omologheze vehicule, sisteme, componente sau unități tehnice separate care respectă cerințe tehnice aprobate tot de această autoritate. Propunem fie excluderea acesteia, fie modificarea entității care aprobă aceste standarde (spre exemplu, Ministerul transporturilor și infrastructurii drumurilor, ca autoritate centrală în domeniu). Aceiași obiecție se referă și la prevederile art.22 pct.(8).

La art.6 pct.(1) alin. doi.

Pentru excluderea unor situații abuzive, considerăm necesar de a exclude sintagma „considerate necesare”. Astfel, va apărea situație când autoritatea de supraveghere într-un caz va cere documente pe care le consideră oportune, în alt caz nu.

La art.6 pct.(2).

Propunerea autorilor, ca autoritatea de supraveghere a pieții să efectueze încercări de laborator este o utopie. Considerăm oportun, fie excluderea acestei sintagme, fie prezentarea unor prevederi foarte suplimentare din care ar reieși posibilitatea efectuării acestor încercări de laborator în laboratoare specializate etc.

Aceiași obiecție se referă și la alineatul doi și trei, la sintagma „pe care le consideră necesare”.

Totodată, la alineatul trei, nu este clar în ce măsură un organism de evaluare a conformității va elibera certificate de atestare sa conformității pentru operatorii economici care vor efectua încercări.

La art.7 pct.(2).

În vederea excluderii oricărui echivoc, considerăm necesar de a introduce la definiții sintagma „omologare de tip multietapă”.

La art.7 pct.(4) și pct.(5).

Considerăm inoportună propunerea autorilor de a impune careva cerințe producătorilor de autovehicule stabiliți în afara Republicii Moldova. Aceiași propunere se

referă și la pct.(9), de asemenea și la art.9, art.16 pct.(1), art.19, cap.XIV, cap.XV etc. din proiect. Propunem excluderea acestor puncte.

La art.7 pct.(8).

Considerăm oportun de a prezenta la definiții „marcaj reglementar” și „marcă de omologare de tip”. Totodată, nu este clar cum se compun componentele sau vehiculele vor fi amplasate inscripționări cu adresa la care pot fi contactați producătorii.

La art.8 pct.(1).

Nu este clar, care va fi procedura de retragere sau rechemare de către producători a vehiculelor din exploatare, sistemelor, componentelor și unităților separate ale acestora, în cazul presupunerii că acestea nu sunt în conformitate cu prezenta lege. Considerăm oportun de a prezenta în proiect aceste mecanisme sau de a exclude acest punct. Aceiași propunere se referă și la art.10 pct.(3) și la art.42 pct.(3) alin. doi din proiectul dat.

La art.8 pct.(4).

Considerăm oportun de a menționa care autorități naționale pot cere o copie a certificatului de omologare de tip sau autorizația. Același lucru se referă și la prevederile art.11 pct.(4).

La art.10 pct.(7).

Nu este clară procedura cum importatorii vor rechema vehiculele, sistemele, componentele, unitățile tehnice separate și piesele din circulație, care este baza legală de rechemare. Același lucru se referă și la prevederile art.11 pct.(1) din proiect. Mai mult ca atât, aceste puncte pot aduce la interpretări incorecte din partea importatorilor.

La art.12 pct.(1).

În conformitate cu prevederile art.19 litera g) la Legea nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative, în textul proiectului actului legislativ se evită folosirea regionalismelor, a cuvintelor și expresiilor nefuncționale, idiomatice, neutilizabile și/sau cu sens ambiguu. Astfel, propunem excluderea sintagmei „cu grija cuvenită” deoarece contravine celor expuse mai sus. Același lucru se referă și la art.13 pct.(1) prin sintagma „are motive să presupună”, considerăm oportun de a menționa care sunt motivele.

La art.18 pct.(1).

Punctul respectiv se dublează cu punctele (1) din art.16 și 17. Propunem fie unificarea lor, fie referirea doar la unul din aceste puncte.

La art.18 pct.(4).

Autorii proiectului menționează faptul precum că autoritatea de omologare adoptă acte normative. Astfel, nu este clar, care este baza legislativă prin care o autoritate de omologare adoptă aceste astfel de acte. Aceiași propunere se referă și la prevederile art.20 pct.(3).

La art.22 pct.(1).

Nu este clar cine și unde va depune cererea de omologare de tip. Considerăm oportun de menționat clar aceste momente.

La art.22 pct.(2), (3) și (4).

Considerăm oportun ca punctele (2), (3) și (4) să fie trecute la Articolul 3 „Definiții”.

La art.26 pct.(3).

Considerăm necesar de a detalia prevederile acestui punct. Spre exemplu, nu este clar în cazul când vehiculul nu corespunde normelor ecologice (motor uzat), se refuză acordarea omologării sau nu. Aceiași obiecție se referă și la art.44 pct.(1).

La art.27 pct.(1) litera (c).

Nu este clar despre care societate merge vorba. Considerăm oportun de a detalia în acest punct menținea dată.

La art.29 pct.(1).

Considerăm oportun de a specifica care sunt încercările adecvate și totodată de a efectua o analiza amplă dacă serviciile tehnice desemnate vor fi capabile să efectueze aceste încercări. În caz contrar, prevederea acestui punct își pierde sensul. Mai mult ca atât, pct.(2) prevede că producătorul pune la dispoziția autorității de omologare atâtea vehicule, componente sau unități tehnice separate câte sunt necesare pentru a permite efectuarea încercărilor. Considerăm această prevedere practic irealizabilă.

La art.30 pct.(1).

Este necesar de a menționa cine va garanta conformitatea vehiculelor, sistemelor, componentelor sau unităților tehnice, care sunt cerințele pentru această conformitate și cine o va efectua nemijlocit.

La art.30 pct.(4).

Întru excluderea oricăror echivocuri, considerăm oportun de a prezenta concret care vor fi aceste verificări, deoarece afirmația precum că autoritatea de omologare „poate efectua orice verificări și încercări” este abuzivă.

La art.30 pct.(6).

Considerăm oportun de a se referi la prevederile legale prin care organul central de specialitate din domeniul transporturilor adoptă acte de punere în aplicare cu privire la măsurile detaliate cu privire la conformitatea producției, și dacă organul dat are aceste competențe.

La art.34.

Prevederile articolului dat le considerăm abuzive și nefondate. Considerăm oportun de a exclude Capitolul VII în întregime.

La art.35 pct.(1) alin. trei.

Care este sensul eliberării duplicatului certificatului de conformitate pentru vehiculele cu o vârstă mai mare de 10 ani. Mai mult ca atât, care este sensul prezentei prevederi de a impune producătorii (inclusiv cei de peste hotare) ca plata pentru acest certificat să nu depășească costul de emiteră a duplicatului. Propunem excluderea acestui alineat.

La art.35 pct.(3).

Nu este clar despre care stat membru merge vorba, și care ar fi procedura spre exemplu, de a cere certificate de conformitate în limba română. Propunem excluderea acestui punct.

La art.35 pct.(6) și pct.(7).

Considerăm oportun de a exclude aceste puncte, deoarece prin prisma prevederilor acestor puncte nu poate fi impus producătorului careva cerințe. Aceiași obiecție se referă și la prevederile art.36 pct.(2).

La art.37 pct.(4).

Pentru excluderea oricăror echivocuri, propunem definirea sintagmei „doparea unei decizii”, fie reformularea acestei sintagme.

La art.38 pct.(1) alin. doi.

Care este legalitatea propunerii de modificare a regulamentului CEE-ONU de către autoritatea de omologare. Propunem excluderea acestui alineat.

La art.39 pct.(1) alin. doi.

Considerăm oportun ca definiția „Cerințe alternative” să fie trecute la art.3 „Definiții”.

La art.40 pct.(1).

Prevederile date contravin tuturor documentelor normative ale Uniunii Europene. Astfel, omologarea individuală (exemplul din România) se efectuează pentru vehiculele rutiere și care se găsesc într-una din următoarele situații:

- a) vehicule rutiere noi, fabricate, importate sau introduse țară, în număr de cel mult 10 bucăți de același tip, de către aceeași persoană juridică sau fizică. Sunt exceptate vehiculele noi pentru care se poate prezenta originalul certificatului de conformitate emis de către constructor.
- b) vehicule rutiere utilizate, care nu au mai fost înmatriculate țară. Sunt exceptate vehiculele care au fost înmatriculate ultima dată într-un stat membru al Uniunii Europene și a căror configurație nu diferă de aceea cuprinsă în documentul de înmatriculare.
- c) vehicule rutiere înmatriculate în țară, dar la care s-au modificat caracteristicile constructive.

Reieșind din cele menționate, Capitolul XI propunem fie a fi exclus, fie a fi readus la cerințele Uniunii Europene.

La art.41.

Nu este clar care ar fi rolul certificatului de conformitate în cazul când vehiculele dețin certificat de omologare. Mai mult ca atât, care este baza legală prin care autoritatea națională de omologare eliberează astfel de certificate.

La art.42 pct.(3) alin. doi.

Termenul de trei luni este mult prea mare, considerăm oportun de a micșora termenul la 3 zile.

La art.44 pct.(2).

Considerăm necesară excluderea acestui punct, deoarece autoritatea de omologare care consideră că neconformitatea nu se limitează la teritoriul național, dar la alte teritorii, nu are drept legal pentru a interveni în asemenea acțiuni.

La art.44 pct.(4), pct.(5), pct.(6) și art.45.

Considerăm oportună excluderea acestor puncte și articole, deoarece sunt considerate abuzive și respectiv vor duce la interpretări eronate. Aceiași obiecție se referă și la art.45-49.

La art.51 pct.(1).

Prevederea respectivă privind punerea în aplicare a Regulamentelor CEE-ONU pentru care Republica Moldova a votat favorabil, este o aberație. Propunem excluderea acestui punct.

La art.52 pct.(1).

În vederea excluderii oricărui echivoc, considerăm necesar de a fi prezentată definiția codului OCDE.

La art.58.

Considerăm oportun, ca autorii să prezinte necesitatea formării serviciilor tehnice menționate. Mai mult ca atât, articolele 58-72 le considerăm lipsite de logică și propunem excluderea lor.

Reieșind din cele expuse mai sus, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto consideră inadmisibil promovarea proiectului dat. Totodată, propunem formarea unui grup de lucru în care ar fi incluse persoane din toate domeniile vizate în proiectul de lege dat (inclusiv societatea), în vederea examinării suplimentare și excluderii tuturor divergențelor menționate.

Cu respect,

Președinte AITA

Grigore BERNAVSCHI