

29 Ianuarie 2010, nr. 421

## **RAPORT DE EXPERTIZĂ**

### **la proiectul legii privind importul unor mijloace de transport**

(înregistrat în Parlament cu numărul 1827 din 01 Decembrie 2009)

În temeiul Concepției de cooperare dintre Parlament și societatea civilă, aprobată prin Hotărîrea Parlamentului nr.373-XVI din 29 decembrie 2005, Centrul de Analiză și Prevenire a Corupției prezintă raportul de expertiză a coruptibilității proiectului legii privind importul unor mijloace de transport.

### **Evaluarea generală**

**1. Autor al inițiativei legislative** este Guvernul RM, autor nemijlocit - Ministerul Afacerilor Interne, ceea ce corespunde art. 73 din Constituție și art. 44 din Regulamentul Parlamentului.

**2. Categoria actului legislativ** propus este lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art. 6-11, 27, 35 și 39 din Legea privind actele legislative, nr.780-XV din 27.12.2001. Totodată, luînd în considerație faptul că proiectul legii reglementează derogări exprese de la 3 acte legislative: Codul fiscal, Codul vamal și Legea cu privire la tariful vamal, în vederea permiterii importului unor mijloace de transport pentru Serviciul Protecție Civilă și Situații Excepționale al Ministerului Afacerilor Interne, considerăm că se încalcă art.3 din Legea nr.780/2001, potrivit căruia actul legislativ trebuie să aibă un caracter general și impersonal.

**3. Scopul promovării proiectului.** potrivit notei informative și textului proiectului este de a permite introducerea a 6 automobile pe teritoriul vamal al Republicii Moldova, cu titlu de ajutor umanitar care urmează a fi distribuite în subdiviziunile Serviciului Protecție Civilă și Situații Excepționale al MAI.

### **Fundamentarea proiectului**

**4. Nota informativă** a proiectului de act legislativ supus expertizei este plasată pe site-ul Parlamentului.

Considerăm că în acest fel Parlamentul respectă principiul transparenței procesului legislativ și principiile de cooperare cu societatea civilă.

**5. Respectarea termenului de cooperare cu societatea civilă** Proiectul a fost înregistrat pe 01.12.2009 și plasat pe pagina web a Parlamentului la 07.12.2009. Parlamentul nu a procedat la examinarea proiectului înainte de termenul acordat pentru consultarea opiniei societății civile, organizațiile și alți subiecți interesați avînd posibilitatea să se expună asupra conținutului documentului.

**6. Suficiența argumentării.** Nota informativă ce însoțește proiectul nu conține o argumentare suficientă și nu corespunde exigențelor prevăzute de Legea privind actele legislative referitor la fundamentarea proiectelor:

\* nu argumentează suficient oportunitatea importului unor autoturisme vechi pentru necesitățile publice, vechimea cărora variază între 9 și 24 de ani. În această ordine de idei vom remarca că de la intrarea în

vigoare a Codului vamal în anul 2000, care a instituit restricții pentru importul unor mijloace de transport, anul fabricării cărora este mai mare de 10 ani, Parlamentul Republicii Moldova a adoptat peste 30 de legi prin care au fost acceptate derogări de la prevederile Codului vamal și, respectiv, ale Codului fiscal și ale Legii cu privire la tariful vamal. O parte din aceste legi, au vizat importul mijloacelor de transport pentru Serviciul Protecție Civilă și Situații Excepționale (spre exemplu legile 227/2008 și 259/30.11.2007). Fără a pune la îndoială scopul nobil al acestui proiect, persistă, totuși, unele rezerve referitor la oportunitatea importului unor mijloace de transport cu o vechime de exploatare atât de mare, în special pentru a interveni în cazul unor situații excepționale. Deși autorii proiectului afirmă că starea tehnică a automobilelor este bună și vor putea fi utilizate în procesul de activitate a SPCSE, totuși nu este clar dacă MAI a făcut o evaluare a întregului parc de automobile din dotarea SPCSE, gradul de uzură a acestora și necesitățile iminente ale Serviciului. Ar fi oportun, dacă se va analiza starea tehnică a automobilelor, importate anterior pe aceiași cale (prin derogare de la Codul vamal), și dacă acestea sînt utilizate conform destinației și continuă să rămînă în dotarea SPCSE.

\* nu conține referințe la efectul social, economic și de mediu al realizării acestui proiect de Lege. În această ordine de idei, menționăm că este extrem de important ca proiectul să fie însoțit de expertiza ecologică, să fie evaluat impactul asupra mediului care poate fi cauzat eventual de aceste mijloace de transport cu o vechime mare.

**7. Compatibilitatea cu legislația comunitară și alte standarde internaționale.** Potrivit lit. c) a articolului 20 al Legii 780/2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să includă referințe la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelul compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză. Nota informativă nu conține referințe privind legislația comunitară și alte standarde internaționale.

**8. Fundamentarea economico-financiară.** Potrivit lit. d) a art.20 din Legea 780/2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să conțină informații privind „fundamentarea economico-financiară în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare și de altă natură”. Potrivit art.47 alin.(6) din Regulamentul Parlamentului, în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare, materiale și de altă natură, se anexează fundamentarea economico-financiară.

Nota informativă nu face nici referință la faptul că ar fi fost făcută o evaluare economico-financiară a proiectului.

## Evaluarea de fond a coruptibilității

**9. Stabilirea și promovarea unor interese/beneficii.** Deși s-ar părea că proiectul Legii privind importul unei unități de transport nu este decît un promotor al intereselor publice, totuși, avînd în vedere obiectul de reglementare a proiectului și reieșind din faptul că Serviciul Protecției Civile și Situațiilor Excepționale al MAI nu acționează mai energic în vederea procurării unor automobile noi de intervenție la incendii, considerăm că prin acest proiect sunt promovate interesele Serviciului Protecției Civile și Situații Excepționale al MAI.

**10. Prejudicii aduse prin aplicarea actului.** La eventuale prejudicii ar putea fi atribuite daunele aduse mediului ambiant prin utilizarea mașinilor vechi.

Un alt aspect care neapărat urmează a fi abordat în legătură cu prejudiciile aduse prin aplicarea unor astfel de proiecte este scăderea credibilității statului în fața cetățeanului. De altfel, orice cetățean s-ar putea întreba dacă este echitabil ca pentru necesitățile publice să poată fi importate unități de transport cu termen de exploatare ce depășește cel stabilit de legislația în vigoare și (mai mult decît atât) cu scutirea de plățile vamale, iar contribuabilii să nu aibă acest drept.

În plus, "ingrijorările, raționamentele" legiuitorului care au stat la baza redacției art.20 din Codul vamal, în opinia cetățenilor, ar putea fi puternic compromise, ținînd cont de faptul că autoturismul de intervenție la incendii cu un termen de exploatare de 24 ani va fi utilizat pentru necesitățile publice, astfel fiind pereclitată eficiența acestuia în intervențiile la incendii, siguranța traficului rutier, mediul ambiant.

**11. Compatibilitatea proiectului cu prevederile legislației naționale.** Prevederile din proiect constituie o derogare expresă de la prevederile Codului vamal, Codului fiscal și a Legii cu privire la tariful vamal.

Trebuie să menționăm că în privința acestor acte normative au fost adoptate mai multe derogări exprese: în jur de 30 de derogări, începând cu anul 2000 și pînă în prezent.

Avînd în vedere frecvența cu care se adoptă derogări exprese de la prevederile actelor enunțate mai sus, pare a fi oportună revizuirea acestora fie stabilirea unor excepții exprese în Codul vamal, referitor la posibilitatea importului mijloacelor de transport cu scop de utilitate publică, astfel încît să nu fie perpetuată această situație care duce la inflație legislativă.

**12. Formularea lingvistică a prevederilor proiectului.** Formulările conținute în proiect sînt suficient de clare și concise, exprimările îndeplinind rigorile tehnicii legislative, ale limbajului juridic, respectă regulile de ortografie și punctuație.

**13. Reglementarea activității autorităților publice.** Proiectul nu stabilește atribuții ale autorităților publice, nici proceduri administrative noi sau alte chestiuni vizînd activitatea acestora.

## Concluzii

În concluzia prezentului raport de expertiză menționăm că proiectul legii ridică o serie de probleme conceptuale, legate de acceptarea unor derogări exprese de la cadrul legislativ în vigoare. În acest context, reiterăm următoarele constatări principale ale proiectului:

\* de la intrarea în vigoare a Codului vamal în anul 2000, care a instituit restricții pentru importul unor mijloace de transport, anul fabricării cărora este mai mare de 10 ani, Parlamentul Republicii Moldova a adoptat peste 30 de legi prin care au fost acceptate derogări exprese de la prevederile Codului vamal și, respectiv, ale Codului fiscal și ale Legii cu privire la tariful vamal. O parte din aceste legi, au vizat importul mijloacelor de transport pentru Serviciul Protecție Civilă și Situații Excepționale (spre exemplu legile 227/2008 și 259/30.11.2007). Fără a pune la îndoială scopul nobil al acestui proiect, totuși, persistă unele rezerve referitor la oportunitatea importului unor mijloace de transport cu o vechime de exploatare atît de mare, în special pentru a interveni în cazul unor situații excepționale. Deși autorii proiectului afirmă că starea tehnică a automobilelor este bună și vor putea fi utilizate în procesul de activitate a SPCSE, totuși nu este clar dacă MAI a făcut o evaluare a întregului parc de automobile din dispoziția SPCSE, gradul de uzură a acestora și necesitățile iminente ale Serviciului. Ar fi oportun, dacă se va analiza starea tehnică a automobilelor, importate anterior pe aceiași cale (prin derogare de la Codul vamal), și dacă acestea sînt utilizate conform destinației și continuă să rămînă în dotarea SPCSE, care au fost cheltielile suportate pentru întreținerea acestor mijloace de transport și dacă nu ar fi fost mai rațional să fie procurate mijloace de transport noi.

\* un alt aspect care neapărat urmează a fi abordat în legătură cu eventualele prejudicii aduse prin aplicarea unor astfel de proiecte este scăderea credibilității statului în fața cetățeanului. De altfel, orice cetățean s-ar putea întreba dacă este echitabil ca pentru necesitățile publice să poată fi importate unități de transport cu termen de exploatare ce depășește cel stabilit de legislația în vigoare și (mai mult decît atît) cu scutirea de plățile vamale, iar contribuabilii să nu aibă acest drept.

**Centrul de Analiză și Prevenire a Corupției**