

27 Martie 2015, nr. 648

RAPORT DE EXPERTIZĂ

la proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul rutier, Codul contravențional, Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător)

(înregistrat în Parlament cu numărul 57.2015 din 06 Martie 2015)

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 pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul rutier, Codul contravențional, Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător).

Evaluarea generală

1. Autor al inițiativei legislative este deputat în Parlament, 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.

3. Scopul promovării proiectului. Potrivit autorului, proiectul de lege a fost elaborat cu scopul de a perfecționa cadrul legal de reglementare a activității în domeniul transporturilor rutiere de persoane și mărfuri, precum și a activităților conexe transporturilor rutiere pe teritoriul Republicii Moldova, dar și pentru a spori nivelul compatibilității cu reglementările corespondente ale legislației comunitare. Adicional, completarea și modificarea dispozițiilor de conținut a legilor nominalizate în proiect, rezidă din necesitatea aducerii în concordanță a acestora cu prevederile legale ale Codului transporturilor rutiere.

Oportunitatea proiectului de lege se justifică prin constatările efectuate care denotă unele carențe ale cadrului legal în vigoare, cu referire la condițiile de acces la activitatea de transport rutier și activități conexe pentru debirocratizarea procesului de acces la profesie, dar și eficientizarea controlului asupra respectării reglementărilor în domeniu; regimul juridic de transport cu vehicule rutiere privind respectarea masei totale maxime admise; condițiile de atribuire și eliberare a autorizațiilor internaționale unitare bilaterale și multilaterale; contracararea fenomenului transportului ilicit de călători; delimitarea și concretizarea atribuțiilor de control și sancționare a agenților constatori - Agenția Națională Transport Auto (ANTA) și organele poliției pentru a evita conflictul de competență.

În opinia noastră, nu este clar de ce noul Cod al transporturilor rutiere, adoptat recent, la data de 17 iulie 2014, în vigoare din 15 septembrie 2014, nu a fost examinat minuțios în cadrul procedurii legislative cu respectarea tuturor exigențelor carului legal pentru asigurarea elaborării și adoptării unor acte legislative de calitate și eficiență, pentru garantarea transparenței procesului decizional, precum și necesitatea asigurării compatibilității actului legislativ cu legislația comunitară prin procedura de armonizare, fiind incluse și aceste propuneri, în vederea evitării unor astfel de situații de amendare a legislației imediat după adoptare, precum și a "inflației legislative".

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.

Totodată, în opinia noastră, sunt ignorate unele prevederi ale Instrucțiunii privind circulația proiectelor de acte legislative în Parlament, aprobată prin Hotărârea Biroului permanent al Parlamentului nr. 30 din 07.11.2012, care prevăd că dosarul se completează cu originalele rapoartelor și ale sintezelor comisiei permanente sesizate în fond, co-rapoartele și avizele comisiilor permanente, avizul Direcției generale juridice, după caz, cu avizul Guvernului, avizele altor autorități, amendamentele deputaților și fracțiunilor, propunerile societății civile și cu alte documente pertinente. După includerea în procedură legislativă, proiectul de act legislativ și documentele conexe, în variantă electronică sau, după caz, pe suport de hîrtie, se transmit Direcției generale informațional-analitice, care asigură scanarea și plasarea tuturor documentelor și informațiilor parvenite (avize, expertize, rapoarte, co-rapoarte, sinteze, alte informații ce țin de etapa procedurală) pe marginea proiectului respectiv pentru a fi scanate și plasate pe pagina web oficială a Parlamentului.

Concomitent, potrivit aceleiași Instrucțiuni, proiectul de act legislativ înaintat în calitate de inițiativă legislativă a deputatului în Parlament se depune în Parlament împreună cu expertiza juridică și expertiza anticorupție, care se prezintă ulterior în conformitate cu rezoluția Președintelui Parlamentului. Ținem să menționăm că și această condiție imperativă a procesului de legiferare este totalmente ignorată.

5. Respectarea termenului de cooperare cu societatea civilă Termenul de cooperare cu societatea civilă a fost respectat, proiectul nefiind încă supus dezbaterilor în plenul Parlamentului, astfel încît subiecții interesați au posibilitatea de a-și exprima opiniile asupra conținutului acestuia.

Totuși, potrivit art.7 din Legea privind transparența în procesul decizional nr.239-XVI din 13.11.2008, autoritățile publice sunt obligate, după caz, să întreprindă măsurile necesare pentru asigurarea posibilităților de participare a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea, a altor părți interesate la procesul decizional.

În scopul asigurării participării directe a autorităților publice, a managerilor de transport, a cetățenilor, a asociațiilor constituite în corespundere cu legea, a altor părți interesate la procesul decizional, precum și a stimulării participării active a acestora la procesul decizional, în opinia noastră, ar fi fost oportună organizarea unor audieri/dezbateri publice în cadrul cărora ar fi fost consultate atît autoritățile publice relevante, managerii de transport, cît și opinia publică prin argumentarea necesității de a adopta proiectul supus audierilor/dezbaterilor prezentînd opiniile divergente, iar persoanele interesate ar fi avut posibilitatea de a înainta recomandări pe marginea proiectului supus consultărilor. Acest lucru ar fi asigurat dreptul atît al autorităților publice, cît și publicului de a participa la dezbaterile publice asupra proiectului actului legislativ pentru a-și exprima opiniile asupra conținutului acestora și de a înainta propriile propuneri/recomandări/obiecții cu atît mai mult că noul Cod al transporturilor rutiere a fost adoptat recent de Parlament (nr. 150 din 17.07.2014, în vigoare din 15.09.2014).

6. Suficiența argumentării. Potrivit art. 20 din Legea privind actele legislative nr. 780-XV din 27 decembrie 2001, nota informativă trebuie să includă:

- a) condițiile ce au impus elaborarea proiectului, inclusiv necesitatea armonizării actului legislativ cu reglementările legislației comunitare, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări;
- b) principalele prevederi, locul actului în sistemul legislației, evidențierea elementelor noi, efectul social, economic și de altă natură al realizării lui;
- c) referințe la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelului compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză;
- d) fundamentarea economico-financiară, în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare și de altă natură;
- e) actul de analiză a impactului de reglementare, în cazul în care actul legislativ reglementează activitatea de întreprinzător.

Nota informativă descrie succint principalele prevederi ale proiectului și elementele de inovație legislativă și evidențiază elementele noi pe care le introduce proiectul în raport cu reglementările existente. În opinia noastră, argumentarea proiectului este insuficientă în partea ce ține de condițiile ce au impus elaborarea proiectului, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări, nivelul compatibilității proiectului cu

reglementările corespondente ale instrumentelor de bază europene în domeniu, fundamentarea economico-financiară, etc.

În acest context, constatăm nerespectarea unor cerințe imperative ale legislației, obligatorii la elaborarea unui proiect de act legislativ, care pot fi apreciate ca un risc de coruptibilitate, care periclitează viitorul proces de implementare a legii.

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.

În contextul lit. c) a art. 20 din legea nominalizată, informația privind compatibilitatea proiectului de lege cu cadrul legal comunitar urma a fi inserată în Tabelul de concordanță, după modelul stabilit în anexa la Regulamentul privind mecanismul de armonizare a legislației Republicii Moldova cu legislația comunitară, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1345 din 24 noiembrie 2006 și utilizat pentru a demonstra compatibilitatea proiectului de lege național cu legislația comunitară, care însoțește în mod obligatoriu proiectul actului legislativ pe întreg parcursul circulației sale, pînă la adoptarea sa de către Parlament.

De asemenea, nota informativă nu conține referințe la legislația comunitară și alte standarde internaționale relevante, în acest fel încălcîndu-se și prevederile lit. d) alin. (2) al art. 23 din Legea privind actele legislative nr. 780-XV din 27 decembrie 2001, care statuează că dosarul de însoțire a variantei finale a proiectului de act legislativ va cuprinde nota informativă care va conține și rezultatele expertizei compatibilității cu legislația comunitară, precum și lista reglementărilor de referință ale legislației comunitare, cele ale Regulamentului Parlamentului, aprobat prin Legea 797-XIII din 02.04.1996, precum și ale Hotărîrii Guvernului nr.190 din 21.02.2007.

Astfel, dosarul de însoțire trebuia să conțină Tabelul de concordanță privind compatibilitatea proiectului de act legislativ cu legislația comunitară și Declarația de compatibilitate. Din lipsa informațiilor, nu cunoaștem dacă autorii au realizat sau nu aceste cerințele legale, informația în cauză lipsind cu desăvîrșire de pe pagina oficială a Parlamentului.

Autorul nu menționează nici în proiect, nici în nota informativă despre compatibilitatea cu legislația comunitară și alte standarde internaționale, deși unul din scopurile elaborării proiectului de lege supus exminării, potrivit autorului, îl constituie "sporirea nivelului compatibilității acestuia cu reglementările corespondente ale legislației comunitare". În contextul lipsei referințelor referitor la compatibilitate, considerăm că autorul nu a analizat acquis-ul comunitar și nici standardele internaționale în domeniul de referință, ceea ce afectează calitatea reglementărilor propuse.

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 o referință la faptul că ar fi fost efectuată o evaluare sau estimare economico-financiară a proiectului sau ar fi fost efectuate anumite calcule economico-financiare și nu estimează cheltuielile necesare pentru implementarea proiectului de lege, aceasta remarcînd faptul că, proiectul de lege nu implică cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat. Totuși, în opinia noastră, implementarea proiectului de lege, în eventualitatea adoptării acestuia, va necesita cheltuieli financiare și materiale chiar și publice (de ex. majorarea numărului directorilor adjuncți ai Agenției Naționale Transport Auto de la 2 la 3).

Remarcăm dificultatea realizării unei expertize adecvate a proiectului legii, în lipsa specificării în nota de fundamentare a informației privind evidențierea efectului social, economic, financiar și de altă natură în urma aplicării prevederilor prevăzute de proiect, prognozării consecințelor financiare, materiale ale proiectului etc.

În acest context, reiterăm necesitatea unei analize economico-financiare (argumentate), ca parte componentă a unui proiect de lege, de care, însă subiecții cu drept de inițiativă legislativă nu fac uz în argumentarea opțiunilor legislative propuse. Promovarea proiectului de lege fără o analiză economică argumentată, indică asupra faptului că, se încearcă evitarea barierelor suplimentare în procesul de

adoptare al legii, ceea ce nu aduce nici un beneficiu procesului de legiferare.

9. Analiza impactului de reglementare a proiectului. În conformitate cu art. 20 lit. e) din Legea privind actele legislative nr. 780-XV din 27 decembrie 2001, nota informativă trebuie să includă actul de analiză a impactului de reglementare, în cazul în care actul legislativ reglementează activitatea de întreprinzător. Analiza impactului de reglementare reprezintă argumentarea, în baza evaluării costurilor și beneficiilor, a necesității adoptării actului normativ și analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător, inclusiv asigurarea respectării drepturilor și intereselor întreprinzătorilor și ale statului.

Având în vedere că proiectul de lege prevede activitatea transportului rutier constatăm, cu regret, că proiectul de lege nu a fost supus unei analize a impactului de reglementare, așa cum prevăd și cerințele normelor art. 4 și art. 13 din Legea privind principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr. 235-XVI din 20 iulie 2006, precum și a Metodologiei de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1230 din 24.10.2006. În cazul inițiativelor legislative înaintate de către deputați, actul de analiză a impactului de reglementare va fi întocmit de Guvern în procesul de avizare, conform unei metodologii aprobate de acesta. Pagina web a Parlamentului nu conține o astfel de analiză.

În acest context, constatăm nerespectarea unor cerințe imperative ale legislației, obligatorii la elaborarea unui proiect de act legislativ, care pot fi apreciate ca un risc de coruptibilitate, care periclitează viitorul proces de implementare a legii.

Evaluarea de fond a coruptibilității

10. Stabilirea și promovarea unor interese/beneficii. Din textul proiectului nu rezultă stabilirea și promovarea expresă a unor interese/beneficii de grup sau individuale, necorelate/contrare interesului public general.

11. Prejudiciile aduse prin aplicarea actului. Din textul proiectului și aplicarea ulterioară a acestuia nu rezultă expres prejudicierea intereselor (drepturilor, libertăților) anumitor categorii de persoane sau prejudicierea interesului public.

12. Compatibilitatea proiectului cu prevederile legislației naționale. Anumite prevederi ale proiectului de lege sunt concurente cu unele prevederi ale legislației, concurența normelor de drept fiind un factor al coruptibilității. În acest context, multe dintre prevederile proiectului de lege sunt însă neclare și contradictorii. Normele respective vor fi analizate mai detaliat în punctul 16 al prezentului Raport de expertiză.

13. Formularea lingvistică a prevederilor proiectului. Formulările conținute în proiect nu sunt suficient de clare și concise, exprimările nu întrunesc rigorile tehnicii legislative, ale limbajului juridic și nu respectă regulile de ortografie și punctuație. În acest sens, reținem ca recomandare generală necesitatea redactării textului proiectului de lege cu respectarea principiilor generale de tehnică juridico-legislativă.

Pentru asigurarea unei succesiuni logice a soluțiilor legislative preconizate și realizarea unei armonii interioare a actului normativ, redactarea textului proiectului de lege trebuie precedată de întocmirea unui plan de grupare a ideilor în funcție de conexiunile și de raportul firesc dintre ele, în cadrul concepției generale a reglementării.

Actele normative trebuie redactate într-un limbaj și stil juridic specific normativ, concis, sobru, clar și precis, care să excludă orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale și de ortografie. Redactarea este subordonată dezideratului înțelegerii cu ușurință a textului de către destinatarul acestuia.

14. Reglementarea activității autorităților publice. Proiectul stabilește noi atribuții ale autorităților publice, proceduri administrative noi vizând activitatea acestora. Astfel, proiectul de lege prevede atribuirea și eliberarea autorizațiilor internaționale unitare bilaterale și multilaterale de către Agenția Națională Transport Auto; delimitarea și concretizarea atribuțiilor de control și sancționare a agenților constatatori - Agenția Națională Transport Auto (ANTA), Serviciul Vamal și organele poliției pentru a evita conflictul de competență.

15. Analiza detaliată a prevederilor potențial coruptibile.

	Articol	Text	Obiecția	Elemente de coruptibilitate și alte riscuri	Recomandarea
1	Articolul I. - Codul	1. La litera b) a articolului 2 din textul "vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri în interes personal" sintagma "în interes personal" se exclude.	Amendamentul propus nu corespunde rigorilor tehnicii legislative, urmînd a fi redată doar sintagma ce urmează a fi exclusă, nu și textul din care aceasta se exclude.	Coruptibilitate Nerespectarea exigențelor de tehnică legislativă	La liniuța a cincea litera b) a articolului 2 sintagma "în interes personal" se exclude.
2		2. Alineatul (1) a articolului 5: se completează cu noțiunea "activitate de transport ilicită" ... în continuare după text	În viziunea noastră o astfel de noțiune nu este necesară întrucît același articol conține noțiunea de "activitate de transport rutier", iar modificările propuse la Codul contravențional nu prevăd sancțiuni pentru "activitate de transport ilicită" în general, dar pentru fiecare încălcare în parte (de ex. pct. 3 Art.II din proiect).	Coruptibilitate Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive Normă inutilă	Excluderea amendamentului din proiect.
3		2. noțiunea "transport rutier de persoane prin servicii ocazionale" ... în continuare după text	Actele normative trebuie redactate într-un limbaj și stil juridic specific normativ, concis, sobru, clar și precis, care să excludă orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale și de ortografie. Redactarea este subordonată dezideratului în alegerea cu urinare a textului de către destinatarul acestuia. Proiectele de legi se redactează în forma prescriptivă proprie normelor juridice. Prin modul de exprimare actul normativ trebuie să asigure dispozițiilor sale un caracter obligatoriu. În redactarea actului normativ, de regulă, verbele se utilizează la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective. Textul legislativ trebuie să fie formulat clar, fluent și inteligibil, fără dificultăți sintactice și pasaje obscure sau echivoce. Astfel, în opinia noastră, amendamentul propus nu respectă rigorile art. 19 din Legea privind actele legislative nr. 780-XV din 27.12.2001.	Coruptibilitate Concurența normelor de drept Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive Nerespectarea exigențelor de tehnică legislativă	Revizuirea noțiunii potrivit exigențelor tehnicii legislative.
4		3. La articolul 9 alineatul (2) după litera j): se completează cu litera k) care va avea următorul conținut: "k) efectuarea activității de audit de siguranță rutieră"	Potrivit art. 5, 22 și 28 din Legea cu privire la audit nr. 61-XVI din 16 martie 2007 activitatea de audit poate fi desfășurată de către societatea de audit și de către auditorul întreprinzător individual care au obținut certificat și licență de auditor.	Coruptibilitate Concurența normelor de drept	Excluderea normei din proiect.
5		3. La articolul 9 alineatul (2) se completează cu litera i) care va avea următorul cuprins:	Potrivit literei d) și k) a articolului 7 din Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131 din 07.06.2007 exercitarea controlului asupra vehiculelor în privința	Coruptibilitate Concurența normelor de drept Lacune de drept	Excluderea amendamentului din proiect.

		<p>"i) efectuarea inspecției tehnice în trafic a vehiculelor rutiere care sunt construite și echipate pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto și vehicule rutiere destinate transportului de marfă cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone".</p>	<p>corespunderii lor cu normele de siguranță a traficului rutier și coordonarea schemelor de transportare a încărcăturilor de mare tonaj, cu gabarit depășit și a încărcăturilor periculoase de competența Ministerului Afacerilor Interne.</p>		
6		<p>4. La articolul 11 alineatul (1), cuvântul "doi" se substituie cu cuvântul "trei".</p>	<p>În opinia noastră, nu este clară necesitatea majorării numărului de adjuncți ai directorului Agenției Naționale Transport Auto, fapt ce va atrage și majorarea cheltuielilor financiare bugetare. Autorul nu a justificat această necesitate în nota de fundamentare.</p>	<p>Coruptibilitate Costuri exagerate de implementare a normei în raport cu beneficiul public</p>	<p>Revizuirea amendamentului propus.</p>
7		<p>5. La articolul 17 litera d), sintagma "atelier autorizat și certificat" se substituie cu sintagma "autoservice care activează".</p>	<p>Nu este clar care sunt argumentele autorului în susținerea ideii de a desfășoară operațiunile de deservire tehnică a vehiculelor rutiere deținute, permanent și eficient, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un autoservice (în multe cazuri neautorizat, deținut pe marginea drumului, într-o vagonetă) față de deservirea tehnică desfășurată într-un atelier autorizat și certificat, în conformitate cu Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.</p>	<p>Coruptibilitate Formulare ambiguă care admite interpretări abuzive</p>	<p>Revizuirea modificărilor propuse.</p>
8		<p>9. Alineatul (3) al articolului 28 se expune într-o nouă redacție:</p> <p>"(3) Eliberarea, prelungirea și reperfectarea licenței de transport rutier și a copiilor conforme a licenței se efectuează în termen de 1 zi."</p> <p>33. La articolul 101:</p> <p>la alineatul (1) sintagma "20 de zile calendaristice" se substituie cu sintagma "o zi";</p> <p>la alineatul (2) sintagma "cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescrist" se substituie cu sintagma "în termen de o zi".</p> <p>34. La articolul 112:</p> <p>la alineatul (1) sintagma "20 de zile calendaristice" se substituie cu sintagma "o zi";</p> <p>la alineatul (2) sintagma "cel puțin 10 zile înainte de</p>	<p>Amendamentele propuse impun niște termene nejustificate prin reglementări a termenelor administrativi prea mici, care complică realizarea drepturilor și intereselor, atât publice, cât și private. Termenele se consideră prea scurte atunci când acțiunile care trebuie realizate sînt prea complicate sau necesită perioade mai îndelungate pentru a fi îndeplinite decît termenul care este stabilit. Stabilirea termenelor prea scurte pentru autoritățile publice duc inevitabil la încălcarea lor, iar pentru persoanele fizice și juridice – la complicarea posibilităților de valorificare a drepturilor și intereselor legale.</p>	<p>Coruptibilitate Stabilirea unor termene nejustificate</p>	<p>Revizuirea termenelor propuse.</p>

	<p>expirarea termenului prescris" se substituie cu sintagma "în termen de o zi".</p> <p>35. La articolul 122:</p> <p>la alineatul (1) sintagma "20 de zile calendaristice" se substituie cu sintagma "o zi";</p> <p>la alineatul (2) sintagma "cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris" se substituie cu sintagma "în termen de o zi".</p> <p>36. La articolul 131:</p> <p>la alineatul (1) sintagma "10 de zile calendaristice" se substituie cu sintagma "o zi";</p> <p>la alineatul (2) sintagma "cel puțin 5 zile înainte de expirarea termenului prescris" se substituie cu sintagma "în termen de o zi".</p>			
9	<p>17. Articolul 59 se completează cu</p> <p>alineatul (2) care va avea următorul conținut: ... în continuare după text;</p> <p>alineatul (3) care va avea următorul conținut: ... în continuare după text.</p>	<p>Amendamentul propus urmează a fi redactat potrivit rigorilor de tehnică legislativă. Astfel, acesta urmează a fi expus după cum urmează:</p> <p>"17. Articolul 59 se completează cu cu două alineate noi (2) și (3) cu următorul cuprins:</p> <p>(2) ... în continuare după text;</p> <p>(3) ... în continuare după text;</p> <p>alineatul unic va deveni alineatul (1)."</p>	<p>Coruptibilitate Nerespectarea exigențelor de tehnică legislativă</p>	<p>Revizuirea propunerii legislative în contextul obiectivelor exprimate.</p>
10	<p>19. După articolul 62 se completează cu următoarele articole:</p> <p>articolul 62/1 care va avea următorul conținut:</p> <p>"Articolul 62/1. - Este interzisă efectuarea transportului de vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, prevăzute de legislația în vigoare".</p> <p>... în continuare după text.</p>	<p>Modificările propuse conțin norme de trimitere care fac referire la prevederile altui act/acte în întregime și care, la evaluare, e dificil de stabilit sau nu poate fi stabilit în genere.</p>	<p>Coruptibilitate Norme de trimitere</p>	<p>Concretizarea articolului/actului normativ la care se face referire.</p>

Concluzii

În concluzia prezentului raport de expertiză, menționăm următoarele:

- proiectul Legii urmărește scopul excluderii curenților cadrului legal în vigoare, cu referire la condițiile de acces la activitatea de transport rutier și activități conexe pentru debirocratizarea procesului de acces la profesie, dar și eficientizarea controlului asupra respectării reglementărilor în domeniu; regimul juridic de transport cu vehicule rutiere privind respectarea masei totale maxime admise; condițiile de atribuire și eliberare a autorizațiilor internaționale unitare bilaterale și multilaterale; contracararea fenomenului transportului ilicit de călători; delimitarea și concretizarea atribuțiilor de control și sancționare a agenților constatori - Agenția Națională Transport Auto (ANTA) și organele poliției pentru a evita conflictul de competență;
- în scopul asigurării participării directe a managerilor de transport rutier, cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, a altor părți interesate la procesul decizional, precum și a stimulării participării active a acestora la procesul decizional, ar fi fost oportună organizarea unor audieri/dezbateri publice în cadrul cărora ar fi fost consultată opinia publică prin argumentarea necesității de a adopta proiectul supus audierilor/dezbaterilor prezentând opiniile divergente, iar persoanele interesate ar fi avut posibilitatea de a înainta recomandări pe marginea proiectului supus consultărilor;
- remarcăm lipsa unei fundamentări economico-financiare, a unei analize a impactului de reglementare, precum și a Declarației de compatibilitate și Tabelului de concordanță privind compatibilitatea proiectului de lege cu cadrul legal comunitar, fiind nerespectate unele cerințe imperative ale legislației, obligatorii la elaborarea unui proiect de act legislativ, care pot fi apreciate ca un risc de coruptibilitate, de care subiecții cu drept de inițiativă legislativă nu fac uz în argumentarea opțiunilor legislative propuse;
- proiectul Legii este compatibil parțial legislației naționale, unele dintre prevederile proiectului de lege fiind însă neclare și contradictorii, deoarece conținutul acestuia nu răspunde integral exigențelor de tehnică legislativă, prevăzute de Legea nr.780-XIV din 27.12.2001 privind actele legislative, iar unele prevederi din proiect sunt concurente sau contravin altor prevederi ale legislației, concurența normelor de drept fiind un factor al coruptibilității, care periclitează viitorul proces de implementare a legii;
- fără a diminua din importanța și necesitatea proiectului propus, acesta necesită a fi examinat suplimentar prin organizarea unor dezbateri publice cu implicarea factorilor de decizie, a structurilor reprezentative ale autorităților publice și ale managerilor de transport, precum și a societății civile, iar obligația adoptării propunerilor legislative, rămânând o prerogativă a Parlamentului.

Centrul de Analiză și Prevenire a Corupției