



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE asupra nivelului coruptibilității proiectului

hotărîrii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere

I. EVALUAREA GENERALĂ A PROIECTULUI

1. Evaluarea fundamentării proiectului

1.1 Fundamentarea generală a proiectului

a. Autor al proiectului de act normativ este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.

b. Categoria actului normativ propus este hotărîre a Guvernului, ceea ce corespunde art. 102 din Constituție, art. 10 din Legea privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale nr. 317-XV din 18.07.2003.

c. Scopul promovării proiectului. Proiectul a fost elaborat pentru implementarea reglementărilor Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr. 150/2014, Legii 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Directivei 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 06.05.2009 privind inspecția tehnică periodică auto pentru autovehiculele și remorcile acestora și a Directivei 2014/45/CE a Parlamentului European și Consiliului din 03.04.2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora.

Prevederile proiectului stabilesc cerințele, procedurile și dotarea necesară efectuării inspecției tehnice periodice pentru aprecierea stării tehnice a vehiculelor rutiere înmatriculate în Republica Moldova, prin constatarea dotărilor obligatorii din punct de vedere al siguranței rutiere, protecției mediului și utilizării conform destinației. La modul concret, normele reglementează:

- cerințele/condițiile generale pentru efectuarea inspecției tehnice a vehiculelor auto;
- cerințele față de stațiile de inspecție tehnică periodică și autorizarea acestora;
- cerințele față de raportul de inspecție tehnică al vehiculului și modul de completare;
- răspunderea expertului de inspecție tehnică periodică;
- drepturile și obligațiile părților implicate în procesul de inspecție tehnică periodică și de prezentare a informației privind starea tehnică a vehiculelor;
- evidența centralizată a activității efectuate (serviciile prestate) de stațiile de inspecție tehnică periodică și completarea rapoartelor statistice.

Prin Regulament se urmărește scopul creării unui cadru normativ performant și calitativ pentru inspecția tehnică a vehiculelor rutiere, care să contribuie esențial la diminuarea numărului de accidente rutiere datorate stării tehnice nesatisfăcătoare a autovehiculelor.

d. Suficiența argumentării. Considerăm că argumentele invocate de autor în nota

informativă justifică necesitatea elaborării și promovării proiectului. Au fost respectate prevederile art.37 al Legii nr.317/2003 privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale. Nota informativă stabilește condițiile ce au impus elaborarea proiectului și trece în revistă principalele prevederi, cu argumentarea corespunzătoare și gradul de compatibilitate a reglementărilor proiectului cu cadrul normativ european în domeniul inspecției tehnice auto. Cu toate acestea, recomandăm autorului să insiste în cadrul notei informative pe dezvoltarea principalelor prevederi și elementele noi, precum și pe fundamentarea economico-financiară.

1.2 Fundamentarea economico-financiară a proiectului

Autorul proiectului nu a prezentat fundamentarea economico-financiară. Anticipăm prin a spune că implementarea proiectului nu va genera o creștere semnificativă a cheltuielilor financiare suplimentare din contul bugetului de stat, dar va genera unele costuri suplimentare pentru agenții economici care prestează servicii de inspecție tehnică periodică a vehiculelor rutiere, care vor trebui să corespundă noilor cerințe.

1.3 Analiza impactului de reglementare a proiectului

Proiectul a fost supus analizei impactului de reglementare, în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr. 235/20.07.2006.

1.4 Promovarea sau prejudicierea intereselor de grup ori individuale, în lipsa unei justificări a interesului public

În opinia noastră, proiectul promovează interesele Agenției Naționale Transport Auto (în continuare ANTA) care va beneficia de un cadru normativ perfecționat, necesar și adecvat realizării sarcinilor date în competență prin lege. Interesele promovate nu sunt în detrimentul interesului public de a spori siguranța și eficiența transportului rutier și de a alina legislației Republicii Moldova la standardele Uniunii Europene în domeniul inspecției tehnice periodice.

2. Evaluarea compatibilității proiectului cu standarde anticorupție

În proiect nu au fost atestate incompatibilități cu standardele naționale și internaționale anticorupție și nu au fost identificate domenii în care proiectul nu satisface cerințele sau sînt în contradicție cu aceste standarde.

Asigurarea transparenței în procesul decizional. La momentul examinării, proiectul și nota informativă la acesta erau publicate pe pagina web oficială a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor: www.mtid.gov.md, ceea ce atestă faptul că proiectul întrunește cerințele impuse de prevederile art. 8-12 ale Legii nr.239-XVII/2008 privind transparența în procesul decizional.

II. EVALUAREA ÎN FOND A PROIECTULUI

1. Formulări lingvistice ambigui

Pct.17.

La ieșirea din funcțiune a unor sisteme ale vehiculului în procesul de inspecție tehnică, expertul care efectuează inspecția tehnică periodică și stația de inspecție tehnică nu duce răspundere pentru defecțiune, iar vehiculul se consideră tehnic defectat, similar cazului când acesta nu a trecut inspecția tehnică periodică cu eliberarea ecusonului. În cazul când se demonstrează vina expertului, acesta recuperează prejudiciul cauzat.

Atenționăm autorul asupra unei formulări care poate fi textual îmbunătățită. Ultima propoziție a pct.17 este incoerentă – „În cazul când se demonstrează vina expertului, acesta recuperează prejudiciului cauzat”. În literatura juridică și chiar în viața cotidiană, „a recupera” înseamnă „a dobândi din nou, a redobândi, a recâștiga”. Din acest considerent formularea textuală care are scopul să responsabilizeze expertul în procesul de inspecție tehnică, nu se va realiza și va putea fi judicios interpretată.

Recomandarea: Propunem autorului să perfecționeze finalul pct.17: „În cazul când se demonstrează vina expertului, repararea prejudiciului cauzat se face din contul acestuia în condițiile legislației”.

Pct.35

„[...] Raportul se eliberează fără eliberarea ecusonului pe un termen de 30 zile și nu acordă dreptul exploatării comerciale a vehiculului, ci doar deplasarea cu acesta în scopul ajustării lui la normele tehnice.”

Păstrarea termenului „comerciale” poate produce confuzia că orice altă formă de exploatare a vehiculului (cu excepția celei comerciale), în acest răstimp de 30 de zile, este permisă – ceea ce este profund eronat. Intenția este de a interzice orice fel de exploatare cu excepția cazurilor de deplasare la atelierul auto pentru efectuarea reparațiilor necesare.

Recomandarea: Recomandăm excluderea termenului „comerciale” din normă.

Pct.53

Stația de inspecție tehnică trebuie să dispună de:

- a) spații de parcare suficiente care să permită staționarea vehiculelor rutiere în așteptarea efectuării inspecției tehnice sau în așteptarea eliberării documentelor;
- b) spații sociale pentru personal;
- a) spații sociale accesibile clienților (spații de așteptare, grup social etc.).

Finalul pct.53 necesită a fi modificat: trebuie menținută ordinea firească a literelor: a), b) și c) – de aceea a doua literă a) trebuie schimbată cu c). Intenția autorului, de a exemplifica spațiile sociale pentru clienți, este una nobilă, doar că termenul „grup social” are un cu totul alt înțeles decât cel pe care îl dorește autorul. În norma elaborată, termenul „grup social” (care are înțelesul de „castă”, „grup legat de apartenența la o anumită categorie socială”) trebuie înlocuit cu termenul „grup sanitar” – „încăpere special amenajată prevăzută cu closet, chiuvetă și uneori cadă de baie”.

Recomandarea: Autorul trebuie să revadă ordinea literelor în cadrul pct.53, iar la ultima literă (c) să înlocuiască termenul „social” cu „sanitar”.

2. Conflicte ale normelor de drept

Nu sînt identificate conflicte ale normelor de drept, capabile să genereze coruptibilitate.

3. Norme de trimitere, de blanchetă și norme în alb

Nu sînt identificate norme de trimitere, de blanchetă și norme în alb, capabile să genereze coruptibilitate.

4. Discreții excesive ale autorităților publice

Nu sînt identificate discreții excesive ale autorităților publice, capabile să genereze coruptibilitate.

5. Cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor persoanelor

Nu sînt identificate cerințe excesive, care să depășească cadrul rezonabil pentru realizarea drepturilor sau obligațiilor subiecților vizați.

6. Accesul limitat la informație, lipsa transparenței

Textul proiectului nu necesită a fi evaluat prin prisma accesului la informație sau asigurării transparenței.

7. Lipsa sau insuficiența mecanismelor de control

Implementarea prevederilor proiectului nu presupune aplicarea cărorva mecanisme suplimentare de control.

8. Responsabilitate și sancțiuni necorespunzătoare

Proiectul nu implică careva responsabilități și nu necesită referințe exprese la responsabilitate și sancțiunile aplicate pentru încălcarea prevederilor sale.

Expertiza a fost efectuată în temeiul Regulamentului cu privire la organizarea procesului de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, adoptat prin Hotărîrea Guvernului nr. 977 din 23.08.2006, în condițiile Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin ordinul directorului Centrului Național Anticorupție nr. 62 din 19.04.2013, de către

Roman Starașciuc
inspector principal Direcția legislație și expertiză anticorupție
15 Septembrie 2015

*Prezentul raport este publicat pe pagina oficială a
Centrului Național Anticorupție - www.cna.md*