



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_\_

din \_\_\_\_\_ 2022

Chișinău

**Cu privire la aprobarea proiectului de lege  
pentru modificarea unor acte normative**

-----

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative.

**Prim-ministru**

**NATALIA GAVRILIȚA**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,  
ministrul infrastructurii  
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

Ministrul finanțelor

Dumitru Budianschi

Ministrul justiției

Sergiu Litvinenco

**PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**

**LEGE**  
**pentru modificarea unor acte normative**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

**Art. I.** Anexa nr.3 din Legea fondului rutier nr. 720/1996 (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr. 247-251, art. 753), cu modificările ulterioare, va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 3

**Taxe pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi auto  
internaționale de mărfuri și ocazionale de călători\***

<b>Nr. ord.</b>	<b>Denumirea documentului</b>	<b>Taxa pentru eliberarea documentului</b>	<b>Termenul de valabilitate a documentului (din data eliberării)</b>
1.	Autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum	240 de euro*	Un an (pînă la 31 decembrie)
2.	Autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum	20 de euro*	O lună
3.	Autorizație pentru transporturi rutiere internaționale de mărfuri	5 euro*	Un an
4.	Carnetul foii de parcurs de tip CFP sau INTERBUS	30 de lei pentru o cursă	O călătorie

\* Achitarea se efectuează în monedă națională la cursul Băncii Naționale a Moldovei la data efectuării plăților.”

**Art. II.** – Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160/2011 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr. 170-175, art. 494), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. În tabelul II. Actele permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor din anexa nr. 1 pozițiile 27,28 și 30 vor avea următorul cuprins:

27	Autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum*			240 de euro**	Un an (pînă la 31 decembrie)
28	Autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum			20 de euro**	O lună

30	Autorizație pentru transporturi rutiere internaționale de mărfuri			5 euro**	Un an
----	---	--	--	----------	-------

2. Nota la tabelul „II. Actele permise care se încadrează în categoria autorizațiilor” va avea următorul cuprins:

„Notă:

\* Suma taxei pentru eliberarea autorizațiilor multilaterale CEMT anuale, cu carnet de drum, eliberate după trimestrul I, se calculează după formula:

$$St = C \times X,$$

unde:

St – suma taxei care trebuie vărsată la buget;

C – costul lunar al autorizației multilaterale pentru transporturi rutiere internaționale CEMT;

X – numărul lunilor valabile.

\*\* Plățile stabilite în euro se efectuează în monedă națională calculate la cursul oficial al leului moldovenesc valabil la data efectuării plăților.”

**Art. III.** – Pct. 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor, aprobate prin Legea nr. 172/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 231-237, art.529) va avea următorul cuprins:

„7. Taxa vamală nu se percepe la importul autovehiculelor:

specificate la pozițiile tarifare 870120 și 8704, cu termenul de exploatare de pînă la 7 ani inclusiv;

specificate la poziția tarifară 8702, cu termenul de exploatare de pînă la 10 ani inclusiv;

importate, în cazul schimbării domiciliului persoanelor fizice și la prezentarea documentelor confirmative.”

**Art. IV.** – Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor art. III care intră în vigoare la 01.01.2023.

**Președintele Parlamentului**

**NOTĂ INFORMATIVĂ**  
**la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative**

**1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului**

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

**2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ și finalitățile urmărite**

Ca urmare a crizei pandemice, fluctuațiilor de pe piața carburanților și a situației regionale, costurile operaționale pentru operatorii din Republica Moldova au înregistrat o creștere de cel puțin 40%, ceea ce a condus inevitabil la scăderea competitivității în raport cu principalii competitori de pe piața regională.

Totodată, a fost limitat accesul spre unele piețe tradiționale sau traseul de transportare practic s-a dublat pentru a ocoli teritoriul Ucrainei, inclusiv s-a majorat numărul de autorizații necesare pentru țările de tranzit.

În acest context, pentru a atenua impactul situației create și a nu admite falimentarea acestui domeniu, sunt necesare măsuri de susținere a activității operatorilor de transport rutier, prin compensarea directă sau indirectă a unei părți din costuri.

Necesitatea elaborării și aprobării prezentelor modificări reiese din necesitatea micșorării cheltuielilor suportate de operatorii de transport rutier pentru sporirea competitivității acestora pe piața regională a serviciilor de transport rutier de mărfuri.

Pe parcursul ultimilor 2 ani domeniul transporturilor rutiere a fost afectat de mai multe crize, având un impact major asupra operatorilor de transport care activează în trafic internațional. Pandemia, majorarea prețurilor la carburanți și conflictul din Ucraina au majorat esențial costurile operaționale și a condus la reorientarea fluxurilor de mărfuri. Această situație a lăsat o amprentă majoră asupra acestui domeniu, iar ca rezultat rezervele acumulate pe parcursul ultimilor ani au fost utilizate pentru acoperirea cheltuielilor curente și nu spre investiții în dezvoltare.

Suplimentar, ca urmare a conflictului din Ucraina, pentru onorarea obligațiilor contractuale operatorii de transport sunt impuși să ocolească teritoriul acestei țări, iar ca rezultat s-a dublat și numărul de autorizații necesare pentru a ajunge la destinație, respectiv s-au majorat și costurile de operare a acestor servicii.

Una din soluțiile posibile este reducerea costurilor administrative de gestionare a afacerii prin diminuarea prețului la actele permise.

În conformitate cu prevederile Anexei nr.1 „Nomenclatorul actelor permise eliberate de către autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător” pct. II „Actele permise care se încadrează în categoria autorizațiilor” din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Agenția Națională Transport Auto (*în continuare ANTA*) eliberează autorizații pentru transportatorii rutieri care efectuează transport internațional de marfă la următoarele prețuri:

- autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum – 580 euro;
- autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum – 50 euro;
- autorizații cu plata taxei rutiere pentru Ucraina, Belarus și Ungaria și pentru produse ușor alterabile pentru Ucraina – 8 euro;
- autorizații de tranzit pentru Austria (într-o direcție) și fără plata taxei rutiere pentru Belarus și Ucraina – 12 euro;
- autorizații fără plata taxei rutiere pentru Ungaria; universală multiplă (pentru o cursă); pentru toate statele, cu excepția Ucrainei și Belarusului (pentru o cursă) – 24 euro;
- autorizație universală multiplă eliberată de o țară terță tuturor statelor (pentru transportatorii autohtoni) – 35 euro.

Operatorii de transport rutier de marfă care efectuează transporturi internaționale se confruntă cu o problemă majoră ce ține de costul transportărilor. Prețul autorizațiilor de transport eliberate de ANTA este de cca 5-10 ori mai mare comparativ cu alte țări (*România, Belarus, Federația Rusă etc.*). Aceasta la rândul său, duce la pierderea numărului de clienți, respectiv la micșorarea volumelor de transportare per ansamblu și la o concurență neloială.

Dacă e să facem o analiză a costurilor, putem observa o diferență de prețuri de cel puțin 30% mai mare față de costurile din țările vecine. Aceasta respectiv se reflectă negativ asupra competitivității operatorilor de transport rutier din Republica Moldova față de operatorii de transport rutier din țările vecine.

În acest context, se impune necesitatea de a revedea situația creată pentru a nu admite migrarea operatorilor de transport rutier din Republica Moldova spre alte țări sau excluderea acestora de pe această piață.

Mai mult ca atât, prețul actual al autorizațiilor de transport inevitabil duce la majorarea costului de transportare a mărfurilor. Astfel, operatorii de transport din alte țări efectuează aceleași transportări la un preț mult mai redus, ceea ce îi face pe transportatorii moldoveni absolut necompetitivi pe piața internațională.

Efectuând o examinare a unităților de transport rutiere, putem constata că în transportul internațional de mărfuri sunt implicate cca 5000 unități de transport și cca 20000 angajați (*manageri, conducători auto, personal auxiliar, deservirea tehnică etc.*).

Ca urmare a procesului de negocieri cu partenerii externi, pentru anul 2022 stocul total de autorizații unitare disponibile este de cca 100000 autorizații unitare, iar cota autorizațiilor multilaterale CEMT alocată Republicii Moldova de către FIT pentru anul 2022 constituie:

- 1120 autorizații CEMT pentru unitățile de transport "EURO V sigur", dintre care 110 autorizații pe termen scurt;

- 456 autorizații CEMT anuale pentru unitățile de transport "EURO VI sigur", dintre care 36 autorizații pe termen scurt.

În aceste condiții, costurile administrative anuale pentru operatorii de transport rutier se estimează la cca 52 mln. lei.

Suplimentar, în cazul unor state autorizațiile de transport rutier se eliberează gratuit, ceea ce conduce la o inechitate în activitatea acestora.

Astfel, revizuirea prețului la aceste acte va permite operatorilor de transport rutier reducerea costurilor administrative și va reprezenta o măsură de susținere a activității acestora, va da un imbold pentru menținerea operatorilor de transport pe piața de transport din regiune.

Un alt aspect important pentru activitatea operatorilor de transport rutier este și calitatea parcului utilizat la prestarea acestor serviciilor. Menționăm că, relațiile în domeniul transporturilor în trafic internațional sunt reglementate în conformitate cu prevederile acordurilor bilaterale și multilaterale la care Republica Moldova a aderat. În marea majoritate a acestora sunt incluse și restricții privind condițiile tehnice pe care trebuie să le respecte unitățile de transport, în special cerințe de siguranță și condiții de poluare a mediului.

Astfel, operatorii de transport rutier sunt obligați să renoveze periodic parcul de autovehicule pentru a putea fi admiși la prestarea acestor servicii.

Ca urmare a pandemiei pe parcursul anilor 2020-2021 și a restricțiilor impuse, majorării prețurilor la carburanți, iar mai recent și conflictul din Ucraina, operatorii de transport au fost în imposibilitate de a acumula rezervele necesare pentru renovarea parcului, resursele disponibile fiind utilizate pentru acoperirea cheltuielilor operaționale.

Conflictul din Ucraina, în special deteriorarea infrastructurii feroviare, a condus la migrarea principalelor lanțuri logistice spre căile rutiere. Acest factor a dus la majorarea timpului efectiv de livrare a mărfurilor, dar și a redus din volumele transportate (*datorită caracteristicilor tehnice ale parcului rulant*). În rezultat, parcul auto disponibil la operatorii de transport rutier nu poate satisface cererea de pe piață.

Situația este acutizată și de faptul că principalele categorii de mărfuri transportate sunt produsele alimentare, în special cereale, factor care influențează în mod direct securitatea alimentară atât a Republicii Moldova, cât și a întregii Europe.

Drept dovadă a importanței acestui domeniu este și deschiderea de care dă dovadă Uniunea Europeană, prin inițierea dialogului privind liberalizarea transporturilor, precum și disponibilitatea de a participa activ în eficientizarea transporturilor și dezvoltarea coridoarelor de transport.

O situație similară este înregistrată și în cazul operatorilor de transport rutier care deserveșc servicii regulate, unde tarifele sunt reglementate, iar posibilitățile de reînnoire a parcului sunt reduse.

În conformitate cu datele din Registrul operatorilor de transport rutier gestionat de Agenția Națională Transport Auto, în prezent sunt înregistrate 6107 autocare utilizate de operatorii de transport rutier pentru prestarea serviciilor de transport rutier contra cost. Din aceste unități de transport doar 54,2% au o vîrstă de pînă la 20 de ani, iar dintre acestea 28,8% au o vîrstă de 16-20 ani.

Conform estimărilor preliminare pentru reînnoirea celor 2790 de unități care au o vîrstă mai mare de 20 de ani ar fi necesare circa:

- 558 mil \$, în cazul înlocuirii acestora cu unități de transport noi;

- 279 mil \$, în cazul substituirii acestora cu unități de transport de pînă la 5 ani. În aceste condiții, luînd în considerare că la importul unităților de transport sunt achitate accize sau taxe vamale, care constituie cca 10-20% din prețul de cumpărare a unității de transport, eliminarea acestora sau reducerea acestora ar putea stimula reînnoirea parcului auto, precum și spori competitivitatea acestora pe piața regională.

Menționăm că în conformitate cu prevederile Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, la moment taxa vamală nu se percepe la importul autovehiculelor pentru transportul mărfurilor care sunt clasificate la poziția tarifară 8704, cu vîrsta pînă la 7 ani.

Totodată, din punct de vedere constructiv la transportul de mărfuri sunt utilizate două categorii de autovehicule: camion dotat cu benă la care se cuplează remorca și autotractor la care se cuplează semiremorca. Astfel, deși au destinație similară față de aceste unități de transport se aplică diferite scutiri. În acest context, prin modificările propuse urmează a fi aplicate condiții identice la importul autovehiculelor cu aceeași destinație.

Un al aspect important este și faptul că prin semnarea Acordului de Asociere (AA) dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană (UE) agenții economice beneficiază de toate facilitățile oferite în cadrul zona de liber schimb aprofundat și cuprinzător (ZLSAC/DCFTA), inclusiv Protocolul II și amendamentul său ulterior pentru alinierea la regulile de origine pan-euro-mediteraneene.

Ca urmare bunurile care vin din Uniunea Europeană și dispun de Certificat de origine EUR. 1 sunt scutite de plata taxelor de import. Sub aceste facilități se includ și autotractoarele importate de către operatorii de transport de pe teritoriul UE.

Cu regret implementarea acestor prevederi a scos la iveală unele neconcordanțe în implementarea acordului, și anume controalele ulterioare importului unităților de transport. Astfel, în conformitate cu prevederile legislației UE, furnizorul unității de transport este obligat să păstreze informația privind bunul exportat doar o perioadă de 3 ani. Astfel, în cazul controalelor efectuate de Serviciului Vamal după această perioadă autoritățile vamale ale altor state nu pot confirma proveniența mărfurilor. În acest sens este confirmată doar autenticitatea certificatului dar nu și proveniența mărfurilor.

În acest context, în cazul controalelor efectuate după 3 ani de la data importului Serviciul Vamal aplică sancțiuni și impune achitarea drepturilor de import și penalități operatorilor de transport rutier. Această situație afectează activitatea operatorilor de transport și nu stimulează de a utiliza la maxim instrumentele obținute de Republica Moldova ca urmare a semnării Acordului de asociere.

Ca urmare a problemelor identificate pentru suportul operatorilor de transport rutier sunt necesare măsuri de susținere, care vor avea un impact minor asupra bugetului de stat, dar vor permite reducerea costurilor operaționale ale acestora.

### **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Proiectul de lege nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu acquis-ul comunitar.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Ca urmare a examinării situației curente au fost identificate două măsuri de susținere a activității operatorilor de transport rutier, și anume:

- ajustarea prețului la actele permissive eliberate operatorilor de transport rutier;

- extinderea categoriilor de vehicule și majorarea vîrstei pentru unitățile de transport scutite de plata taxelor vamale.

A) Prețul autorizațiilor de transport rutier este reglementat în compartimentul II din Anexa nr. 1 la Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr. 160/2011 și Anexa nr. 3 la Legea fondului rutier nr. 720/1996.

Proiectul urmează să uniformizeze costurile pentru autorizații, fiind stabilită doar o singură grilă de prețuri pentru toate autorizațiile unitare, iar prețurile stabilite urmează să fie ajustate la nivelul prețurilor regionale.

În acest sens, se propune stabilirea următoarelor prețuri:

- 240 euro - autorizație multilaterală CEMT anuală, cu carnet de drum;
- 20 euro - autorizație multilaterală CEMT pe termen scurt, cu carnet de drum;
- 5 euro - autorizație pentru transporturi rutiere internaționale de mărfuri.

Astfel, urmează a fi modificate prevederile legilor prenotate pentru a reduce prețul actelor permisive. Această modificare va permite reducerea poverii administrative și va spori competitivitatea operatorilor de transport, în special pe plan regional.

B) Importul vehiculelor, taxele vamale achitate și scutirile acordate sunt reglementate în conformitate cu prevederile Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor.

Pct. 7 al Regulilor generale de aplicare a taxei vamale din Nomenclatura combinată a mărfurilor stabilește cazurile când taxele vamale nu se percep și pentru ce poziții tarifare acestea se aplică.

În acest context se propune:

- extinderea listei pozițiilor tarifare față de care se aplică aceste prevederi, prin completarea acestora cu poziția tarifară 870120;
- extinderea termenului de exploatare pînă la 10 ani inclusiv, pentru vehiculele specificate la poziția tarifară 8702 (*Autovehicule pentru transportul de minimum 10 persoane, inclusiv șoferul*). Prevederile propuse vor extinde scutirile acordate și pentru tractoarele rutiere pentru semiremorci, iar în cazul autocarelor se va majora vîrsta de import.

Modificările au ca scop crearea unor condiții mai avantajoase pentru operatorii de transport rutier pentru reînnoirea treptată a parcului de unități de transport.

Referitor la majorarea vîrstei pentru autovehiculele clasificate la poziția tarifară 8702 destinate pentru transportul de minimum 10 persoane, inclusiv șoferul menționăm că modificarea propusă va permite reînnoirea parcului de unități de transport antrenat la deservirea serviciilor regulate. Atragem atenția că prețul de vânzare a unei unități de transport cu o vîrstă de pînă la 10 ani pe piața europeană este cu cel puțin 30% mai mic față de prețul de vânzare a unui autocar cu vîrsta de pînă la 7 ani. În condițiile când ambele unități de transport întrunesc condițiile de siguranță, această modificare va stimula renovarea parcului existent (*peste 50% din parcul de autocare existent are un termen de exploatare peste 20 ani*).

Acest factor va stimula creșterea competitivității pe plan regional în cazul transporturilor de mărfuri, precum și sporirea siguranței rutiere și gradului de confort în cazul transportului rutier de persoane prin servicii regulate, inclusiv reduce gradul de poluare.

## **5. Fundamentarea economico-financiară**

Pentru evaluarea costului intervenției a fost utilizată informația privind autorizațiile de transport rutier care au fost eliberate pe parcursul anului 2021.

În conformitate cu informațiile Agenției Naționale Transport Auto, operatorilor de transport rutier pe parcursul anului 2021 le-au fost eliberate 130655 autorizații pentru transporturile de mărfuri, în valoare de 50,4 mln. lei.

Ca urmare a implementării propunerilor înaintate în cazul eliberării unui număr similar de autorizații, valoarea acestora ar fi de 17,9 mln. lei.

În acest context, costul pentru stat de la implementarea proiectului ar putea fi de 30,6 mln. lei, bani care nu vor fi acumulați ca urmare a reducerii prețului.

Este necesar de menționat că, cifra are la bază cotele de autorizații și situația de pe piață pentru anul 2021, fără a lua în calcul situația curentă de pe piață, inclusiv procesele de reorientare a lanțurilor logistice, ca urmare a conflictului din Ucraina.

Menționăm că, la data de 29.06.2022 a fost semnat (cu intrarea în vigoare din momentul semnării) Acordul dintre Uniunea Europeană și Republica Moldova privind liberalizarea transportului rutier de mărfuri care prevede că operațiunile de transport dintre părți sunt scutite de autorizații.

Totodată, la 26.08.2022, în cadrul reuniunii Comisiei mixte moldo-ucrainene pentru transport rutier internațional s-a decis că începând cu 01.09.2022, transportul mărfurilor în trafic bilateral și tranzit prin teritoriile Republicii Moldova și Ucrainei, va fi liberalizat, această prevedere fiind valabilă până la sfârșitul anului 2023, cu eventuala prelungire conform protocolului agreat de părți.

Conform datelor din sistemul informațional „E-autorizație transport” din numărul total de autorizații unitare de transport marfă disponibile la data de 26.08.2022 (64288 autorizații), circa 86 % sunt autorizații spre țările membre UE sau Ucraina. Valoarea acestor autorizații este de 16,8 mln lei, care deja nu vor fi încasați în bugetul de stat, ca urmare a intrării în vigoare a acordurilor prenotate.

Astfel, impactul de implementare a legii va fi mai mic decât cel prognozat la momentul inițierii proiectului.

Este necesar de menționat că, conform proiectului în prezent autorizațiile pentru efectuarea transporturilor către Federația Rusă, precum și autorizațiile multilaterale BSEC sunt eliberate gratuit, iar conform proiectului, după aprobare acestea urmează a fi eliberate contra cost. Potențiale venituri doar de la aceste autorizații pentru 2022 ar putea fi de circa 600 mii lei, dacă proiectul se aprobă.

Un altă categorie importantă sunt autorizațiile CEMT, care deși se vor putea utiliza doar începând 1 ianuarie 2023, în conformitate cu prevederile art. 3133 alin. (4) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 urmează a fi repartizate până la data de 15 decembrie a anului în curs.

Astfel, aprobarea noilor prețuri și intrarea lor în vigoare în noul an bugetar nu va permite operatorilor de transport să beneficieze de noile prețuri.

Totodată, alin. (6) al articolului prenotat stabilește că autorizațiile CEMT rămase nedistribuite se alocă solicitărilor ulterioare de autorizații CEMT depuse în cursul anului de valabilitate a autorizației CEMT, în conformitate cu procedura menționată. Astfel, intrarea în vigoare după 01.01.2023, va crea condiții discreționare și în raport cu operatorii de transport care vor ridica aceste autorizații în 2022.

Menționăm, că urmare a negocierilor purtate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu Forumul Internațional de Transport pentru 2023 țara noastră va beneficia de o cotă mai mare cu 30% de autorizații CEMT, ceea ce va permite compensarea parțială a reducerilor aplicate.

Situația actuală a demonstrat modificarea lanțurilor logistice a dus la majorarea masivă a prețurilor pentru consumatori. Astfel, luând în considerare că majoritatea produselor sunt livrate prin intermediul transporturilor rutiere, aprobarea proiectului indirect va conduce și la reducerea prețurilor la mărfurile transportate, iar impactul pentru cetățeni va fi mult mai mare decât veniturile ratate.

Referitor la modificarea regulilor de aplicare a Nomenclurii combinate a mărfurilor menționăm că, în conformitate cu informațiile prezentate de Serviciul Vamal prin scrisoarea nr. 28/07-10075 din 30.06.2022 pe parcursul anilor 2019-2021 în Republica Moldova au fost importate:

<i>Poziția tarifară</i>	<i>2019</i>		<i>2020</i>		<i>2021</i>	
	<i>Total</i>	<i>Scutite de plățile vamale</i>	<i>Total</i>	<i>Scutite de plățile vamale</i>	<i>Total</i>	<i>Scutite de plățile vamale</i>
870120	1054	218	902	205	1015	177
8704	8009	2341	5095	1861	6072	2350
8702	268	214	160	134	192	163

Totodată, ca urmare a importurilor efectuate, în perioada de referință au fost achitate taxe sub forma drepturilor de import în valoare de (mii lei):

<i>Poziția tarifară</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>
870120	6008,1	5862,3	10906,5
8704	13206,4	13730,7	17991,8
8702	543,3	773,5	583,5



În acest context, luând în considerare modificările propuse raportând la valoarea drepturilor de import achitate, estimativ costul intervenției va fi de cca 10,9 mln. lei, în cazul în care se vor introduce și plasa sub regim de import un număr identic de unități de transport ca în 2021.

Menționăm că în conformitate cu prevederile Legii nr. 172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, la moment taxa vamală nu se percepe la importul autovehiculelor pentru transportul mărfurilor care sunt clasificate la poziția tarifară 8704, cu vârsta până la 7 ani. Sursele financiare necesare pentru acoperirea cheltuielilor vor fi identificate la elaborarea proiectului Bugetului de stat pentru anul 2023.

#### **6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare**

Proiectul elaborat se încadrează în prevederile cadrului normativ în vigoare, respectiv aprobarea acestuia nu implică necesitatea modificării altor acte normative.

#### **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului**

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a ministerului (*compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului*) și pe portalul guvernamental [www.particip.gov.md](http://www.particip.gov.md).

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul a fost plasat pe spre consultare publică pe paginile web menționate: <https://particip.gov.md/ro/document/stages/anunt-privind-initierea-consultarilor-publice-asupra-proiectului-de-lege-pentru-modificarea-unor-acte-normative/9277>

Proiectul a fost remis spre avizare:

- Ministerului Finanțelor;
- Ministerului Economiei;
- Ministerului Justiției;
- Centrului Național Anticorupție.

În procesul de avizare Ministerul Finanțelor, Ministerul Mediului, Ministerul Economiei au exprimat unele obiecții la prevederile proiectului, majoritatea dintre care ca urmare a discuțiilor suplimentare au fost înlăturate.

Informația detaliată privind obiecțiile și propunerile prezentate au fost incluse în sinteză(se anexează).

#### **8. Constatările expertizei anticorupție**

Proiectul de lege a fost supus expertizei anticorupție, conform art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

În conformitate cu opinia prezentată în expertiză proiectul a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și are drept obiectiv aprobarea unor amendamente la Legea fondului rutier nr.720/1996, Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, Legea nr.172/2014 privind aprobarea Nomenclurii combinate a mărfurilor, în vederea modificării taxei de eliberare a autorizațiilor pentru transporturi auto internaționale de mărfuri și ocazionale de călători, a costului actelor permissive care se încadrează în categoria autorizațiilor și scutirea de plata taxei vamale la importul unor autovehicule, cu termenul de exploatare de până la 7/10 ani.

Deși raționamentul intervenției propuse se perindă a fi îndreptat spre interesul public, în principal, de a susține operatorii de transport rutier, totuși, normelor care stabilesc scutirea de plata taxei vamale la importul unor autovehicule, cu un termen de exploatare de până la 7/10 ani, nu corelează cu cadrul normativ pertinent din domeniul protecției mediului, fapt ce riscă să compromită realizarea interesului public în partea ce ține reducerea impactului sectorului transport asupra mediului și a obiectivelor referitoare la stimularea importului de mașini noi întru a asigura înnoirea parcului auto.

În consecință, menționăm că Centrul Național Anticorupție nu se expune asupra oportunității promovării proiectului de lege, aceasta fiind prerogativa exclusivă a Parlamentului, însă, necorelarea reglementărilor propuse cu cadrul normativ pertinent din domeniul protecției mediului riscă să afecteze

interesul public, fapt ce impune revizuirea proiectului prin prisma recomandărilor elucidate la compartimentul III al Raportului de expertiză. Informația detaliată privind recomandările prezentate au fost incluse în sinteză (se anexează).
<b>9. Constatările expertizei de compatibilitate</b>
Proiectul de lege nu conține norme privind armonizarea legislației naționale cu acquis-ul comunitar.
<b>10. Constatările expertizei juridice</b>
Proiectul de lege a fost supus expertizei juridice, conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării au fost incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect. Obiecțiile prezentate se referă la aspecte ce țin de tehnica legislativă și au fost incluse în proiectul definitivat.
<b>11. Constatările altor expertize</b>
Analiza impactului la proiect a fost susținută condiționat de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător în ședința din 28.04.2022.

**Secretar General**

**Lilia DABIJA**