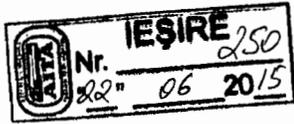




ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO DIN MOLDOVA

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 AFACERILOR EXTERNE ȘI INTEGRĂRII EUROPENE

Doamnei Natalia Gherman
str. 31 August 1989 , 80 Chișinău MD
2012, Republica Moldova

Stimată Doamnă Viceprim- ministru,

Venim cu un apel către DVS privind șirul problemelor legate de prevederile Codului transporturilor rutiere, care după părerea specialiștilor din ramură duc practic la **distrugerea** acesteia. Operatorii de transport sunt într-o situație foarte dificilă, DVS cunoașteți foarte bine situația geopolitică din regiune și cea economică din Republica Moldova, care nu cruță pe nimeni. Transportatorii spre deosebire de alte ramuri ale economiei nu beneficiază de nici un suport financiar din partea statului, având și ei credite și pierderi.

Ramura transporturilor ocupă circa 13% din PIB, dar în locul unui suport normativ și financiar care ar veni în ajutorul activității transportatorilor, avem majorarea impozitării și o legislație ambiguă. Unde sunt condițiile favorabile mediului de afaceri promise în companiile electorale? Care sunt efectele unei supliniri imediate a bugetului public dacă în perspectivă vom avea societăți de transport falimentare și mii de șomeri? Cine va acorda garanții sociale membrilor familiilor foștilor șoferi, manageri, lăcătuși și celor din autoservice. Sau le propunem și lor calea pribegiei în alte meleaguri. Vă îndemn stimați demnitari să analizăm foarte atent impactul social al întrebării în perspectivă.

Vă aducem în continuare spre luare de act, atitudine și soluționare grabnică doar principalele chestiuni de care depinde soarta ramurii. Soluționarea pozitivă a solicitărilor ce urmează va fi doar primul pas în asistența de care are nevoie ramura.

1. Revocarea cerinței de capacitate financiară.

Descrierea situației:

La data de 15.08.2014 a intrat în vigoare Codul transporturilor rutiere adoptat prin Legea nr.150 din 17.07.2014. În procesul dezbaterilor la stadiu de proiect, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA) și Uniunea Transportatorilor și Drumarilor (UTD), au susținut de principiu adoptarea Codului însă au formulat o serie de propuneri și obiecții pe circa 40 de pagini. Cu părere de rău acestea nu au fost luate în considerație. Varianta finală a Codului, adoptată de Parlament, conține un șir de prevederi care per ansamblu duc la destabilizarea domeniului de transport auto, comportă cerințe

irealizabile, conține o serie de prevederi care sunt tratate în mod diferit de MTID, ANTA, Camera de Licențiere și de transportatori.

Dat fiind faptul că există prevederi ambigue „regulile de joc” sunt schimbate permanent. Camera de Licențiere impune tot noi și noi cerințe solicitând date contabile (rapoarte anuale) care încă nu există și în forma în care transportatorii nu o practică, astfel încălcându-se prevederile legislației fiscale. Apare o presupunere că aceasta se face intenționat pentru a aduce prejudicii majore operatorilor rutieri.

Susținând în principiu necesitatea de introducere a licențierii în domeniul transportului rutier de mărfuri și concomitent obligativitatea posedării unităților de transport în proprietate sau în leasing financiar, noi am propus stabilirea unui termen rezonabil de tranziție, după aprobarea documentelor normative în ansamblu, considerând că acest termen ar permite transportatorilor să se conformeze cerințelor prevăzute de Cod, iar autorităților statului să elaboreze și să aprobe actele normative respective. Mai mult decât atât, Regulamentul (CE) al Parlamentului European și Consiliului nr.1071/2009 din 29 octombrie 2009 „*De stabilirea unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier*” prevede o perioadă de doi ani de conformare la cerințele prevăzute de acest Regulament, reieșind din complicitatea implementării și conformarea transportatorilor rutieri la noile cerințe.

Alte coliziuni legislative:

Potrivit art. 22 și 23 alin. (1) Codul transporturilor rutiere, prestarea serviciilor de transport rutier contra cost este supusă regimului de licențiere. Licențierea activității de transport rutier contra cost la rîndul său se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.

De asemenea, specificăm că genurile de activitate din domeniul transportului supuse licențierii sunt enumerate la art. 27 din Codul transporturilor rutiere. Totodată, prin contrapunerea prevederilor art. 27 al Codului transporturilor rutiere cu art. 8 din Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr. 451 din 30.07.2001, constatăm că genurile de activitate supuse licențierii conform art. 27 din Cod nu se regăsesc în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.

Prin urmare, în temeiul art. 23 alin. (4) din Legea nr.451, care stipulează că licențele pentru efectuarea genurilor de activitate neprevăzute în prezenta lege se declară ca fiind nevalabile, considerăm că licențierea genurilor de activitate reglementate prin art. 27 din Cod, urmează a fi supuse licențierii doar după operarea modificărilor de rigoare în Legea privind reglementarea activității de întreprinzător.

Mai mult decât atât, atragem atenția că în conformitate cu art. 6 alin.(1) și (3) Legea privind actele legislative, în dependență de caracterul normelor cuprinse, actele legislative se împart în acte legislative generale, speciale și de excepție. Actul legislativ special cuprinde norme juridice aplicabile în exclusivitate unor categorii de raporturi sociale sau subiecte strict determinate prin derogare de la regula generală. În caz de divergență între o normă a actului legislativ general și o normă a actului legislativ special cu aceeași forță juridică, se aplică norma actului legislativ special.

Respectiv, opinăm că Codul transporturilor rutiere este act normativ general (de aceea și se numește – Cod), iar Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător - special, prin urmare, cu privire la reglementarea raporturilor juridice privind licențierea activității de întreprinzător se vor aplica prevederile legii.

Din argumentarea de mai sus reiese că cerința privind licențierea la moment este una contrară prevederilor legale și urmează a fi ignorată. Ne cătînd la aceasta, în situația operării modificărilor ce se impun la Legea privind licențierea, condițiile de licențiere impuse de Cod vor fi unele foarte dificile.

Argumentare:

Conform Acordului de Asociere cu UE Republica Moldova și-a asumat angajamente de racordare la legislația UE. În Acord sunt stabilite expres condițiile și termenii de implementare pentru fiecare act normativ.

Astfel, conform anexei nr. X (la capitolul 15 (transporturi) din titlul IV) din Acord, în privința Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 - se aplică următoarele dispoziții ale acestui regulament:

- articolele 3, 4, 5, 6, 7 (**fără valoarea monetară a capacității financiare**), 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 și anexa I la acest regulament;
- Calendar: dispozițiile acestui regulament se **pun în aplicare în termen de 2 ani** de la intrarea în vigoare a prezentului acord.

Conform art. 221, pct. (2) din Acord procedurile și formalitățile de acordare a licențelor trebuie să fie cât **mai simple cu putință și să nu complice sau să întârzie în mod inutil prestarea serviciului.**

Recent, în cadrul Forului Internațional de Transport, de către R. Moldova a fost semnată Carta Calității pentru Transportul Rutier, prin care statele semnatare urmează să asigure ca **începînd cu 2018** operatorii de transport să respecte condițiile de capacitate financiară. Astfel printr-un alt tratat R. Moldova a confirmat la nivel internațional că oferă operatorilor de transport un răgaz la capitolul probării capacității financiare.

Concluzii:

Acordul de Asociere a fost publicat în Jurnalul Oficial al UE pe 30.08.14, dată din care a început să producă efecte juridice. A fost semnată Carta Calității pentru Transportul Rutier. Astfel în cîmpul juridic al Republicii Moldova a apărut o normă juridică nouă (tratate) cu putere juridică superioară celei naționale, prin urmare prevederile naționale contrare cad în desuetudine sau urmează a fi suspendate pe perioada prevăzută de tratat. Este tot mai mult, cu cât potrivit dispoziției art. 19 a Legii nr.595 din 24.09.1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova, „*Tratatele internaționale se execută cu bună-credință, în conformitate cu principiul pacta sunt servanda. Republica Moldova nu poate invoca prevederile legislației sale interne ca justificare a neexecutării unui tratat la care este parte*”. Este o știrbire a imaginii țării prin ansamblu o atare atitudine față de angajamentele internaționale.

După cum vedem, autoritățile naționale (Camera de Licențiere, MTID, ANTA) tratează eronat prevederile legislației în vigoare, făcînd exces de zel la acest subiect. O astfel de abordare creează deja pierderi financiare considerabile operatorilor de transport.

Nici una din autoritățile competente, MTID, ANTA, MEC, MF, MJ nu și-au asumat răspunderea pentru o abordare incorectă a prevederilor legale și apartenența tacită la distrugerea ramurii de transport rutier. Ne vedem siliți, chiar fără a aștepta reacții la prezenta solicitare, să apelăm la Președintele țării, reprezentanții misiunilor diplomatice, să mediatizăm cazul și chiar să susținem transportatorii în organizarea acțiunilor de protest. În cazul lipsei unei reacții adecvate din partea instituțiilor statului ne rezervăm dreptul de a ne adresa Procuraturii generale și/sau instanțelor de contencios, în vederea stabilirii corectitudinii aplicării legislației în vigoare și atragerii la răspundere a persoanelor ce se fac vinovate de pierderile financiare ale transportatorilor, în urma aplicării incorecte a reglementărilor în vigoare.

Solicităm:

Conformarea normei legale și suspendarea imediată a procedurii de solicitare a confirmării capacității financiare la licențierea transportului rutier în trafic internațional pe perioada prevăzută de acordurile internaționale la care R. Moldova este parte.

II. Reglementarea în clar a modalității de demonstrare a capacității financiare.

Descrierea situației:

Potrivit art.19 alin.(2) a Codului transporturilor, „*pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport în trafic internațional, condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează, pe baza conturilor anuale, că dispune în fiecare an de capital și rezerve financiare, conform ratei de schimb stabilite de Banca Națională a Moldovei la zi, în valoare echivalentă a 9000 de euro pentru primul vehicul rutier și a 5000 de euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule rutiere deținute pentru care solicită o copie conformă a licenței de transport rutier*”.

Astfel, din totalitatea vehiculelor rutiere deținute de operatorul de transport, legiuitorul a stabilit pentru eliberarea copiei conforme a licenței, condiția întrunirii capacității financiare în valoarea echivalentă de 9000 euro pentru primul vehicul rutier și în valoare echivalentă a 5000 euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule rutiere deținute de operatorul de transport.

Comaniile de transport au o activitate foarte specifică și nu pot fi tratate ca orice alte întreprinderi din comerț, producere sau alte servicii.

Argumentare:

Legiuitorul iarăși a „uitat” să preia și alte prevederi ale Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 care, conform art.7, pe lângă cerința propriu zisă a capacității financiare, mai oferă și explicații și alte posibilități în acest sens. Astfel, transportatorii autohtoni sunt defavorizați în comparație cu cei din UE – fapt absolut **inadmisibil**. Ultimilor, legiuitorul european le oferă posibilitatea de demonstrare a capacității financiare, nu doar prin conturile anuale, ci și printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, eliberate de bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare. Este definită clar perioada pentru demonstrarea capacității financiare ca „exercițiu financiar” iar persoana care o face poate fi și un auditor sau o persoană acreditată corespunzător.

O altă întrebare pe care ne-o punem este de ce un stat care nu face parte din zona EURO stabilește cerințe financiare exprimate în valută străină, mai mult decât atât, o face fără precizări privind data și rata de curs valutar care urmează a fi luată în calcul. Despre ce fel de planificare a afacerii putem vorbi în condițiile oscilării cotațiilor de circa 30%. Pentru afaceri acesta este un **non sens** care se pare că în R. Moldova are rădăcini deja. Considerăm necesară aplicarea prin analogie a prevederilor Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 privind rata de curs aplicabilă (art.7).

Vehiculele exploatate de transportatorii autohtoni sunt la circa 95% din anii de producere 1998-2008, gradul de uzură al acestora (amortizarea) fiind de 100%. Implicat se investește foarte mult în reparație și reparație capitală. Astfel cheltuielile întreprinderilor depășesc veniturile, la un moment dat fiind imposibilă o balanță pozitivă. Societățile de transport nu s-au confruntat înainte cu astfel de cerințe legale privind capitalizarea. Majoritatea investițiilor se făceau din sumele creditate societăților de către fondatori. Conformarea noilor cerințe necesită timp, aceasta constituie încă un argument în suportul cerințelor din pct. I al acestei adresări.

Camera de licențiere, solicitând bilanțul exercițiului financiar (raport financiar-anexe la S.N.C.4 și 5) pentru anul precedent, scade aritmetic pierderile (rîndul 580) din suma totală a capitalului propriu (rîndul 470) ceea ce dă în majoritatea cazurilor un sold negativ. O astfel de abordare nu poate fi acceptată în cazul societăților de transport, care nu au avut suficient timp de conformare cerințelor actuale, nu-și pot reveni din criza economică continuă și implicit sunt privați de posibilitatea exercitării afacerii. Cum este posibil să obții beneficiu din transport dacă vehiculele nu circulă, și care parte din uzură se va calcula în așa situație?

Vehiculele au fost procurate la o cotație a EURO, peste noapte însă condițiile sunt cu totul diferite. Procurăm vehicule noi, le importăm dar nu le putem folosi. Există o neclaritate totală în ceea ce privește dreptul de a ține o balanță la propria discreție, sigur în limitele legale, și viziunea Camerei de Licențiere asupra acestui subiect.

Solicităm:

1. Modificarea Legii 150/2014 prin introducerea prevederilor ce ar oferi posibilitatea de demonstrare a capacității financiare, nu doar prin conturile anuale, ci și printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, eliberate de bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare.

2. Expunerea asupra legalității stabilirii cerințelor de capacitate financiară în valută străină.

În cazul:

- argumentării legalității acestei cerințe – urmează a fi stabilită o cotație anuală în luna octombrie a anului curent care va fi valabilă pentru anul următor (Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 art.7);
- revocării acestei cerințe – urmează a fi stabilită anual o sumă în valută națională egală cursului mediu anual al EURO din anul curent pentru a fi aplicată în anul următor.

3. Explicarea în clar a metodologiei corecte de evidență contabilă și a posibilităților legale de soluționarea problemelor privind demonstrarea capacității financiare la societățile de transport, fiind luate în calcul leasingul, procurarea de vehicule și piese pe piața internă sau importate, reparațiile și reparațiile capitale, uzura etc..

4. Micșorarea costului autorizațiilor pentru transport, cel puțin din 2017, la media de 5-7 EURO per autorizație, după exemplul țărilor vecine.

5. Concomitent, pentru a nu admite stoparea a mai multor operatori de transport rutieri de mărfuri din țară, solicităm găsirea soluțiilor de modificare a termenilor expuse în Art. 153 aliniatul (1) literele c), d) și e) din Codul transporturilor rutiere, Proiecte legislative au fost înaintate în Parlamentul RM.

Concluzii:

Reiterăm necesitatea stringentă în adoptarea unor măsuri ce ar veni în ajutorul ramurii și nu ar admite pierderea acestui sector în comerțul transfrontalier care va fi foarte greu de recăpătat. Transportatorii autohtoni datorită condițiilor nefavorabile interne și externe devin tot mai puțin competitivi.

Având în vedere argumentele sus expuse, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova, solicită respectuos să utilizați pîrghiile legale ce Vă stau în competență, cu implicarea personală întru depășirea situației create.

Este iminentă intervenția pe lângă Camera de Licențiere, în vederea amînării solicitării prezentării dovezii privind capacitatea financiară, de la operatorii de transport internațional, adoptarea unei poziții constructive în privința atitudinii față de operatorii de transport (solicitanți de licență) prin oferirea de informații clare și simultan pentru tot pachetul de documente privind obiecțiile pe care le înaintează.

Transportatorii sunt cu adevărat la limita existenței și răbdării. Mai multe companii din cele mai bune migrează cu tot cu camioane cele mai performante în România sau Rusia, statele UE, și incredibil - în SUA, altele și-au încetat deja activitatea. Discuțiile purtate pe interior cu operatorii de transport au o tonalitate cu mult mai gravă decît a acestei adresări.

Stimați demnitari, puterea de decizii asupra unor astfel de situații face parte din atribuțiile puterii publice investite de popor, solicităm în comun cu Parlamentul întreprinderea de măsuri urgente și concrete în vederea schimbării situației spre bine.

Întru optimizarea dialogului cu mediul public suntem deschiși pentru orice contact în acest sens, ședințe de lucru, mese rotunde etc.

Primiți din partea mea asigurarea destinsei considerații,

Președinte



Grigore Bernavski