

**SINTEZA**  
**obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative**  
**(ajustarea legislației în domeniul transportului rutier)**  
**(număr unic 723/MIDR/2023)**  
**(AVIZARE INIȚIALĂ)**

Nr. ord.	OBIECȚII	REMARCĂ	ARGUMENTE
<b>MINISTERUL EDUCAȚIEI ȘI CERCETĂRII</b> <i>(scrisoarea nr. 03/1-09/4524 din 13.09.2023)</i>			
	Lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>	
<b>MINISTERUL APĂRĂRII</b> <i>(scrisoarea nr. 11/1306 din 15.09.2023)</i>			
	Lipsa de obiecții și propuneri.	<b>Se ia act</b>	
<b>CONGRESUL AUTORITĂȚILOR LOCALE DIN MOLDOVA (CALM)</b> <i>(scrisoarea nr. 277 din 18.09.2023)</i>			
	Este de remarcat faptul că proiectul de lege a suferit modificări calitative și a fost îmbunătățit după prima avizare, consultările și dezbaterile publice efectuate, inclusiv prin acceptarea propunerilor înaintate de către Congresul Autorităților Locale din Moldova. Proiectul de lege urmărește să soluționeze problemele existente în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv discrepanța între competențele autorităților implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate, condițiile excesive la eliberarea actelor permissive sau efectuarea operațiunilor de transport rutier în trafic național, reglementarea defectuoasă transportului rutier de persoane prin servicii regulate, delimitarea clară a competențelor Comisiei CEMT, transporturile ilicite ș.a.	<b>Se acceptă</b>	

	<p>În Articolul I (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, pct. 12. Articolul 23: alineatul (2) va avea următorul cuprins: c) titlul de proprietate sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv, conform art. 17 lit. a) se propune substituirea cuvântului „imobilului” cu cuvintele „bunului imobil” (prin cuvântul „imobil”, în accepțiunea Codului civil, se subînțelege „terenul”, iar construcțiile și încăperile sunt bunuri imobile, părți componente ale imobilului).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>În Articolul I (pct. 26. Articolul 34 se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins: „(5) Decizia autorității publice executive locale sau administratorului drumului, după caz, cu privire la amplasarea unei stații noi se notifică în adresa Agenției în termen de 10 zile din momentul adoptării”) urmează a fi substituit cuvântul „decizia” cu cuvântul „dispoziția”, iar cuvintele „executive locale” (urmează) să fie substituite cu cuvintele „locale executive” (autoritățile publice executive emit dispoziții, iar autoritățile publice deliberative adoptă decizii). Obiecția privind substituirea cuvintelor „executive locale” cu cuvintele „locale executive” este valabilă și pentru pct. 30 (Articolul 38: alineatul (12) se lit. e).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Pornind de la obiecțiile Cancelariei de Stat se consideră oportun de a menține redacția actuală, care va putea fi aplicată atât în cazul când aceste competențe sunt ale Consiliului, cât și dacă au fost delegate autorităților executive.</p>
	<p>În Articolul I (pct. 29. Articolul 37 va avea următorul cuprins: „Art.37. - (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin: (6) În situațiile prevăzute la alin. (1), dacă modificarea este efectuată la cererea operatorului de transport rutier, autoritatea competentă va solicita avizul autorităților publice locale din localitățile capăt de rută. Avizul negativ al autorității publice locale poate servi temei de refuz doar dacă</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>În contextul obiecțiilor Cancelariei de Stat, pentru a oferi flexibilitate în aplicarea prevederilor urmează a fi menținută redacția propusă.</p>

<p>în rezultatul modificării nu vor fi respectate prevederile art. 33 alin. (7) se propune completarea, după cuvintele „avizul autorităților publice locale”, cu cuvântul „executive” (a se vedea în acest sens prevederile similare de la pct. 30. Articolul 38: alineatul (12) se completează cu litera e), cu următorul cuprins: „e) avizul negativ al autorității publice executive locale, dacă acesta este obligatoriu”).</p>		
<p><b>CANCELARIA DE STAT</b> (scrisoarea nr. 26/1-78-10156 din 25.09.2023)</p>		
<p>Modificarea de la art. I pct. 8 din proiect cu privire la competențele consiliilor și a președintelui raionului în partea ce ține de lit. a) alin. (2) art. 13 „elaborarea, aprobarea și actualizarea programelor de transport rutier raional, după obținerea avizului.....”, care se propune a fi în competența președintelui raionului se recomandă a fi reconsiderată, ori acțiunile ce țin de aprobarea programelor intră în competența consiliilor raionale conform art. 43 alin. (1) lit. j) din Legea nr.436/2006 privind administrația publică locală. Autoritatea executivă raională ar putea prelua doar acțiunile ce țin de elaborarea și actualizarea acestor programe care ulterior se vor prezenta autorității reprezentative și deliberative spre aprobare.</p> <p>În același context, se recomandă reconsiderarea și lit. a) alin. (2) art. 14 privind transmiterea competențelor de elaborare, aprobare și actualizare a programelor de transport rutier local/municipal către autoritatea executivă a administrației publice locale, care vine în contradicție cu art. 14 alin. (2) lit. p) din Legea nr.436/2006 ce atribuie consiliilor locale competența de aprobare a programelor respective.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Atribuțiile funcționale au fost revizuite conform recomandării.</p>

<p>Modificarea de la art. I pct. 62 din proiect ce vizează art. 145 alin. (3) din Codul transporturilor rutiere privind aprobarea de către consiliul raional a tarifelor la transportul rutier raional conform Metodologiei aprobate de Guvern și alin. (4) privind aprobarea de către consiliul local/municipal a tarifelor la transportul local/municipal conform Metodologiei aprobate de consiliul local/municipal, se recomandă a fi reconsiderată, în sensul uniformizării procesului, conform unei Metodologii unice aprobate de Guvern ce privește transportul raional, local și municipal și nu fragmentarea acestui proces. Ținem să menționăm, că delimitarea competențelor între autoritatea reprezentativă și deliberativă (consiliul) și cea executivă (președintele raionului/primarul) rezultă din rolul și misiunea acestora în procesul soluționării treburilor locale. Astfel, conform principiului autonomiei locale și bunelor practici chestiunile ce țin de politici la nivel local (strategii, programe, planuri sectoriale de dezvoltare socio-economică, etc.) este prerogativa organului deliberativ, ori pe marginea acestora urmează să se desfășoare discuții, consultări, înainte de a fi luate careva decizii.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>În conformitate cu prevederile Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală Consiliul decide, în condițiile legii și în limitele competenței sale, organizarea serviciilor publice de interes raional și/sau regional și aprobă tarifele la serviciile cu plată prestate de acestea. Suplimentar transportul rutier în trafic local, în special cel municipal are unele aspecte diferite față de transportul interraional sau raional. Aici menționăm că serviciile diferă prin forma de organizare și modul de stabilire a tarifelor. În cazul transporturilor locale preponderent este administrarea directă a acestor servicii prin intermediul întreprinderilor municipale, facturarea este realizată per călătorie, pe când în cazul serviciilor interraionale și raionale administrarea este delegată prin intermediul operatorilor de transport privați, iar facturarea este realizată pentru distanța parcursă. În acest context, elaborarea unui document unic este dificilă.</p>
--	-----------------------------	--

<p>Dispozițiile finale prevăzute la art. VII din proiect, prevăd ca actul legislativ în cauză să intre în vigoare la data publicării acestuia, prin derogare de la norma generală prevăzută la art. 56 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. În același timp, alin. (2) lit. b) din același articol al proiectului statuează că Guvernul, în termen de 18 luni de la data publicării legii, va asigura elaborarea actelor normative pentru reglementarea aplicării legii respective. Reieșind din aceste prevederi, se poate conchide că autorul este conștient de faptul că pentru aplicarea reglementărilor actului legislativ se impune crearea și aprobarea de către Guvern a cadrului normativ secundar. Prin urmare, intrarea în vigoare a unor prevederi legale la data publicării actului, fără existența încă timp de 18 luni a cadrului normativ secundar, ar putea crea impedimente pentru aplicarea efectivă a reglementărilor respective pentru o perioadă exagerat de mare. Din acest considerent, se impune revizuirea prevederilor finale ale proiectului, astfel încât intrarea în vigoare a actului să se producă după publicarea actului, într-un termen rezonabil, pentru ca Guvernul, în perioada respectivă, să elaboreze și să aprobe cadrul normativ secundar care ar asigura punerea efectivă în aplicare a actului legislativ la momentul intrării în vigoare a acestuia din urmă.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	<p>Termenul a fost substituit cu 12 luni.</p>
<p>Nota informativă la proiect necesită a fi completată cu informații pertinente care argumentează necesitatea și premisele care au stat la baza modificărilor ce vizează art. 38 alin. (5) din Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>MINISTERUL AFACERILOR INTERNE AL REPUBLICII MOLDOVA</b> (scrisoarea nr. 38/4396 din 28.09.2023)</p>		

	<p>În tot conținutul proiectului considerăm oportun ca sintagmele „<i>se abrogă</i>” și „<i>se exclud</i>” să fie folosite corect, și anume, pentru exprimarea normativă a intenției de scoatere din vigoare a unor prevederi, se utilizează cuvintele „<i>se abrogă</i>” și nu „<i>se exclude</i>”. Sintagma „<i>se exclude</i>” se utilizează doar în cazul excluderii unor cuvinte, sintagme, propoziții.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>De asemenea, în tot textul proiectului cuvintele „în vigoare” se vor exclude ca fiind inutile, astfel că, referințele la actele normative reprezintă referințe la legislația în vigoare și doar pentru excepțiile de la regula generală se va specifica dacă este vorba despre legislația aplicabilă la un anumit moment.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>Subsidiar, pe tot cuprinsul proiectului, cuvântul „furt” se va substitui cu cuvântul „sustragere”, la forma gramaticală corespunzătoare, întrucât sustragerea reprezintă o noțiune generică care cuprinde toate formele de însușire ilegală a unor bunuri străine.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La Articolul I:</p>			
	<p>Pct. 2 la noțiunea „<i>bunuri divizibile</i>”, textul „<i>transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți</i>” urmează a fi exclus, deoarece acesta definește sintagma „<i>în vrac</i>” care deja este inclusă în noțiunea respectivă;</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Noțiunea a fost revizuită</p>
	<p>noțiunea „<i>manager de transport rutier</i>” urmează a fi revizuită, întrucât generează dificultăți de înțelegere și interpretare (sub aspectul folosirii repetate a adverbului „<i>respectiv</i>” și „<i>chiar persoana în cauză</i>” contravine limbajului juridic);</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerea de modificare a noțiunii a fost exclusă din proiect.</p>

	<p>textul noțiunilor „<i>grafic de circulație</i>”, „<i>program de transport rutier</i>”, „<i>regim de deservire</i>” și „<i>orar de circulație</i>” se stratifică, fapt ce impune necesitatea modificării în contextul oferii unui consens.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Noțiunile au fost revizuite.</p>
	<p>La pct. 9, se atenționează că, legislația penală nu operează cu termenul „<i>infracțiuni foarte grave</i>”. Potrivit dispoziției art. 16 alin. (1) Cod penal, în funcție de caracterul și gradul prejudiciabil, infracțiunile se clasifică în următoarele categorii: ușoare, mai puțin grave, grave, deosebit de grave și excepțional de grave.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Termenul „<i>infracțiuni foarte grave</i>” a fost substituit cu „<i>încălțări foarte grave</i>” care sunt definite în Anexa nr. 5, cu care se propune completarea proiectului/</p>
	<p>Totodată, conținutul lit. d) al art. 18 alin. (1) nu se acceptă în redacția propusă, întrucât este ambiguă și creează dificultăți de interpretare sintagma „<i>infracțiuni privind autorizarea</i>” sau abnegația „<i>transporturile de animale</i>” la compartimentul dat.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerea de completare cu lit. d) a fost exclusă din proiect.</p>
	<p>Subsidiar, se menționează că, art. 18 alin. (1) lit. a) Codul transporturilor rutiere reglementează deja interdicția „nu a fost condamnat/ă [...] pentru infracțiuni în domeniul transporturilor rutiere” în calitate de cerință a managerului de transport rutier a întreprinderii cu reputație ireproșabilă. Complementar, la art. 18 alin. (1), lit. a) se recomandă excluderea cuvântului „<i>penal</i>”, (<i>condamnare penală - pleonasm</i>), deoarece condamnarea nu poate fi civilă, iar în privința contravențiilor se aplică sancționarea contravențională.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Lit. d) din proiect a fost exclusă, iar lit. a) și b) expuse în altă redacție conform propunerii AITA.</p>
	<p>La pct. 35, deși proiectul prevede excluderea cuvintelor „<i>și psihofiziologic</i>” de la art. 43 alin. (2) lit. d), în dispoziția aceleiași norme rămâne incertă condiția pentru conducătorul auto în transportul rutier care trebuie „să fie apt din punct de vedere medical”, fiind interpretabilă deoarece, nu este indicat</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>„d) să fie apt din punct de vedere medical (<i>concluzia medicală și narcologică, confirmată prin certificat medical eliberat cu cel mult 12 luni înaintea depunerii solicitării pentru obținerea certificatului, din care să</i></p>

<p>exhaustiv care concluzii medicale trebuie să conțină certificatul medical și termenul de valabilitate a acestuia or, la lit. d) se propune textul în următoarea redacție: „d) să fie apt din punct de vedere medical (concluzia medicului de familie și narcologică, confirmată prin certificat medical eliberat cu cel mult 12 luni înaintea depunerii cererii, din care să rezulte că este apt din punct de vedere medical pentru a conduce vehicule)”.</p>		<p><i>rezulte că este apt din punct de vedere medical pentru a conduce vehicule)”</i>.</p>
<p>La alin. (112) a pct. 35 propus spre a fi completat, cuvântul „grilă” se exclude ca fiind inutil.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>Autorul în mod repetat, făcând referire la diferite articole din Codul transporturilor rutiere, menționează despre excluderea textului „de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”. Astfel, pentru a evita dublarea informației, se recomandă modificarea în următoarea redacție: „Pe tot conținutul actului normativ cuvintele „de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje” se va exclude”.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 66 textul art. 152<sup>2</sup> alin. (3) lit. a) urmează a fi revizuit, în sensul în care procesul de control/înregistrare/ștampilare a autorizațiilor de transport rutier de persoane să nu genereze creșterea timpului de așteptare în punctele de trecere a frontierei de stat, ori actualmente Poliția de Frontieră având competențele respective, nu înregistrează în sistem careva informații privind autorizațiile de transport rutier de persoane. De asemenea, urmează a fi reexaminată partea nepermitterii trecerii frontierei de stat a vehiculului în cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul acestuia. Faptul dat generează inclusiv riscul de</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prevederile propuse au ca scop securizarea traficului de călători, care intră/iese de pe teritoriul Republicii Moldova. Inclusiv, pentru a ține evidența documentelor de călătorie utilizate de operatorii de transport pentru prestarea serviciilor.</p>

	<p>neautorizare a trecerii frontierei în privința pasagerilor de bună credință care se deplasează cu vehiculul respectiv. În consecință, ar implica aflarea acestora în punctul de trecere a frontierei până la punerea la dispoziție de către compania de transport a altui mijloc de transport și, eventual perturbarea activității punctului de trecere.</p> <p>Atragem atenția că, în conformitate cu prevederile articolul 24 alin. (5) al Legii nr. 215/2011 cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova, persoana căreia nu i-a fost autorizată trecerea frontierei de stat este obligată să părăsească imediat punctul de trecere, în caz contrar acțiunile de refuz întrunesc elementele unei contravenții, condiție ce îngreunează, pe de o parte, activitatea Poliției de Frontieră și lezează drepturile omului, pe de altă parte.</p>		
	<p>Subsidiar, lit. b) alin. (3) al art. 152<sup>2</sup> urmează a fi exclus, reieșind din argumentele ce succes la Articolul II</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Pornind de la faptul că la nivel național verificare aspectelor ce țin de achitarea viniței sunt realizate de Inspectoratul Național de Securitate Publică, Subdiviziune specializată din cadrul Inspectoratului General de Poliție, din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, se consideră oportun ca în punctele de traversare a frontierei controlul să fie realizat de o instituție similară și subordinea aceeași instituții.</p>
<p>La Articolul II:</p>			
	<p>La modificările propuse la art. 197 alin. (5) se propune excluderea textului „în afara operațiunilor de transport rutier”, precum și completarea cu sintagma „staționarea” după cuvântul „Parcarea”.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>

	<p>Prevederile propuse pentru completarea art. 439<sup>1</sup> alin. (4), și anume „Acțiunile prevăzute la art. 197 alin. (3), art. 263<sup>2</sup> alin. (1), (3) și (6) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic atrage după sine suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni” se propune a fi statuată ca o faptă contravențională distinctă prevăzută în art. 197 din Codul contravențional.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>
	<p>La pct. 6 este necesară excluderea sintagmei „art. 263<sup>2</sup>”, deoarece nedeclararea informației cu privire la beneficiarul efectiv/beneficiarii efectivi excedează în mod evident domeniul de competență al Poliției. Se atrage atenția că, atribuțiile Poliției sunt determinate exhaustiv la art. 19-23 din Legea nr. 320/2012 cu privire la Poliție și statutul polițistului.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>
	<p>La pct. 8 se recomandă revizuirea sintagmei „art. 263<sup>2</sup>”, întru cât aceeași componentă de contravenție nu poate fi constatată și examinată de două entități cu competențe funcționale divergente (de către MAI, pe de o parte, cum a propus autorul la pct. 6 și Organele de specialitate în domeniul transporturilor, pe de altă parte) or, autorul a avut în vedere „art. 2633”.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>
	<p>Suplimentar, la pct. 6, art. 400 Cod contravențional, se completează cu următorul cuprins „se exclude art. 287<sup>3</sup> din alin. (33)”, din următoarele considerente – vicierea proceselor de bază a Poliției de Frontieră, complicarea activității în punctele de trecere a frontierei de stat și impactul negativ asupra operativității și eficacității efectuării controlului de frontieră. Astfel, se constată tergiversarea procesului de fluidizare a traficului la frontiera de stat, prin majorarea timpului de efectuare a controlului, în ultimă instanță afectând</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>

<p>nemijlocit persoanele care se prezintă pentru trecerea frontierei de stat.</p> <p>În această ordine de idei, în scopul eficientizării activității de constatare a încălcărilor ce țin de achitarea taxei pentru utilizarea drumurilor (vinieta) se propune a exclude factorul uman în procesul respectiv, iar activitatea în cauză va fi automatizată cu utilizarea procedurilor și mecanismelor de înregistrare și evidență a informației sistematizate, acumulate în cadrul supravegherii în regim automatizat a circulației rutiere pe drumurile publice cu mijloacele tehnice speciale software și hardware ale Sistemului automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului”, în sensul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 965/2014 (similar practicii din România).</p> <p>Totodată, se menționează că Codul transporturilor rutiere, la art. 152<sup>2</sup> alin. (2) lit. b) Serviciul Vamal, realizează controlul asupra achitării pentru vehiculele rutiere de mărfuri a taxei pentru folosirea drumurilor (vinieta), la ieșirea din Republica Moldova – în cazul operatorilor de transport rutier străini (inclusiv redacția nou propusă prevede acest fapt), deși la art. 403 Cod contravențional, Serviciului Vamal nu îi este atribuită competența de examinare a contravenției prevăzută la art. 287<sup>3</sup> Cod contravențional (încălcarea regulilor privind vinieta). În acest sens, se recomandă autorului revizuirea acestor aspecte legale de competență.</p> <p>În contextul că, art. 287<sup>3</sup> din Codul contravențional se încadrează în grupul Contravențiilor ce afectează activitatea de întreprinzător, fiscalitatea, activitatea vamală și valorilor mobiliare, examinarea contravenției vizate, poate fi atribuită</p>		
---	--	--

	organelor de specialitate în domeniul transporturilor or, Serviciului Vamal.		
	La Articolul III:		
	<p>Suplimentar la prevederile proiectului, propunem modificarea art. 346 Cod fiscal, prin excluderea la alin. (3) a textului „iar Poliția de Frontieră nu va permite ieșirea din țară a mijloacelor de transport respective până nu se va prezenta dovada de achitare a vinierei pentru toată perioada aflării în Republica Moldova și a amenzii aplicate”. Astfel, se enunță că, motivul de neachitare a vinierei nu poate servi drept temei de a îngradi persoana în dreptul la libera circulație. În aceeași ordine de idei, menționăm că, art. 21 din Codul de executare a Republicii Moldova, prevede că, executorul judecătoresc este unica persoană autorizată să efectueze executarea silită a documentelor executorii, iar efectuarea actelor de executare silită de către alte persoane atrage răspunderea prevăzută de lege. Prin lit. c) al art.11 din Codul menționat deciziile (hotărârile) contravenționale, inclusiv cele emise de agenții constatatori în limitele competenței atribuite lor prin lege și sentințele pe cauzele penale în partea încasării amenzii, confiscării speciale, precum și în partea acțiunii civile sânt atribuite la categoria documentelor executorii, care se execută conform prevederilor acestuia. Astfel, deciziile agentului constator competent să soluționeze cauza contravențională care nu au fost executate benevol de către contravenient urmează să fie remise spre executare executorului judecătoresc care utilizează modalitățile (pârghiile) de executare prevăzute de legislație și nu atribuite în competența Poliției de Frontieră.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Pornind de la faptul că propunerea vine pentru modificarea Codului Fiscal propunerea de modificare urmează a fi înaintată spre examinare în adresa Ministerului Finanțelor.</p>

<p>Adițional, se subliniază relevanța aprobării proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier) (număr unic 723/MIDR/2023) din considerentul angajamentelor asumate de Republica Moldova la acquis-ul Uniunii Europene, care presupune transpunerea legislației europene în actele normative naționale (până în 2030), inclusiv în domeniul transporturilor, care intermitent va genera aducerea în concordanță a actelor normative actuale domeniului vizat.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p><b>INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI DE FRONTIERĂ</b> (scrisoarea nr. 35/18-2-8933 din 09.10.2023)</p>		
<p>La art. V pentru modificarea legii nr. 270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar (<i>Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr.441-447, art.715</i>), se propune completarea, după cum urmează:</p> <p>La art. 17 alin. (3), după sintagma: „în domeniul aviației civile” se completează cu sintagma: „precum și cu competențe în domeniul securității aeronautice.”.</p> <p>Proiectul de act normativ menționat prevede amendarea art. 17 din Legea nr. 270/2017, care reglementează sporurile cu caracter specific. În mod implicit, se propune completarea alin. (3) al articolului specificat, cu includerea în categoria autorităților responsabile de administrarea veniturilor fiscale și vamale, a celor cu competențe în domeniul securității aeronautice.</p> <p>În aceeași ordine de idei, specificăm că, articolul citat prevede că, limita sporului enunțat este stabilită de Guvern. Drept rezultat, în mod coroborat, pentru atingerea</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

<p>dezideratului urmărit prin proiectul legii enunțat, s-a elaborat proiectul hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1231/2018 pentru punerea în aplicare a prevederilor Legii nr. 270/2017.</p> <p>La caz, se propune planificarea anuală a sporului cu caracter specific pentru Inspectoratul General al Poliției de Frontieră în mărime de 100% față de suma anuală a salariului de bază pentru caracterul specific al activităților în domeniul securității aeronautice.</p> <p>În contextul amendamentelor propuse, este de remarcat că, Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică prevede autoritățile cu competențe în domeniul asigurării aeronautice, Poliția de Frontieră fiind una dintre autoritățile cu atribuții în domeniu.</p> <p>Astfel, măsurile asigurate de către Poliția de Frontieră în domeniul securității aeronautice, în special cele ce vizează controlul de securitate, sunt indispensabile și esențiale pentru asigurarea unui nivel corespunzător de securitate aeronautică, totodată, fiind prevăzute drept atribuții exclusive ale Poliției de Frontieră.</p> <p>Totodată, în speța elucidată urmează a fi luate, în mod inerent, principalele vulnerabilități și premise de insecuritate, generate de actualul context geopolitic, ce în mod deosebit, se manifestă prin creșterea fluxului de cetățeni străini din zonele de risc, în mod special la punctul de trecere aerian – fapt ce fundamentează premisa necesității acordării unui accent sporit în asigurarea securității aeronautice.</p> <p>În circumstanțele expuse, se impune număr de personal suficient, nivel maxim de implicare și profesionalism, aceștia fiind conștienți de nivelul de risc crescut la care se expun</p>		
--	--	--

<p>zilnic, în acest sens, componentei privind motivarea financiară revenindu-i un rol important în speța descrisă.</p> <p>Este de remarcat că, prin operarea amendamentelor pentru care se pledează prin proiectele de acte normative, se urmărește consolidarea culturii de securitate, în cadrul obiectivelor din infrastructura critică națională.</p> <p>Astfel, considerăm judicios promovarea proiectelor actelor normative (la pachet) din considerentul că, cele propuse vor permite garantarea activării numărului necesar de personal și/sau motivarea corespunzătoare a personalului, antrenat în activități de asigurare a securității aeronautice.</p> <p>Or, existența numărului corespunzător de resurse umane/a personalului motivat, din punct de vedere financiar, va face posibilă aplicarea eficientă și calitativă a măsurilor de securitate aeronautică într-un aeroport internațional.</p> <p>Aceasta reprezentând o soluție optimă de motivare și susținerea moral-psihologică și pecuniară a angajaților expuși zilnic unui risc sporit reieșind din specificul activității profesionale.</p>		
<p><b>MINISTERUL MUNCII ȘI PROTECȚIEI SOCIALE</b> (<i>scrisoarea nr. 19/3874 din 29.09.2023</i>)</p>		
<p>În vederea asigurării prevenirii și combaterii muncii nedecarate, achitării salariilor în plic, precum și a riscurilor de accidentare în muncă în transporturile rutiere, proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative, la Articolul I pct.3 din proiect se completează cu următorul text: „La articolul 6, alineatul (2) se completează cu litera c1) cu următorul cuprins: c1) respectarea cadrului normativ din domeniul muncii, securității și sănătății în muncă.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

	<p>Prevederile art.37 din Codul transporturilor rutiere, în noua redacție fac referire la prevederile art.33, alin.(7), care este inexistent în actul normativ vizat, prin urmare corelația dintre dispozițiile respective necesită a fi revizuită.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>Totodată, proiectul se completează cu prevederi ce asigură accesul persoanelor cu dizabilități și persoanelor cu mobilitate redusă la mijloacele de transport în comun. În acest sens, ținem să menționăm că prin ratificarea Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, Republica Moldova și-a asumat realizarea drepturilor persoanelor cu dizabilități în toate domeniile vieții – protecție socială, asistență medicală, reabilitare, acces la educație, muncă, viață publică și la alte utilități și servicii la care are acces publicul larg, inclusiv mediul fizic, transport, tehnologii și sisteme informaționale, reglementate și în Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități.</p> <p>Astfel, art.20 din Legea prenotată, stipulează necesitatea asigurării accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la mijloacele de transport în comun, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) adaptarea mijloacelor de transport în comun aflate în circulație;</li> <li>b) reutilizarea autovehiculelor conform necesităților persoanelor cu dizabilități locomotorii (ghidarea manuală);</li> <li>c) adaptarea stațiilor mijloacelor de transport în comun, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;</li> <li>d) montarea panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive în mijloacele de transport public;</li> </ul>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pe tot conținutul Codului cuvintele „persoane cu handicap” se substituie cu „persoane cu dizabilități și persoane cu mobilitate redusă”.</li> <li>- Pentru notificarea operatorilor de transport rutier în regim de taxi a fost inclusă obligativitatea de a asigura cel puțin un vehicul adaptat transportului persoanelor cu dizabilități care utilizează fotoliul rulant.</li> </ul>

<p>e) imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante rutele și indicativele mijloacelor de transport public urban;</p> <p>f) adaptarea trecerilor de pietoni și intersecțiile străzilor și drumurilor publice corespunzător cu nevoile persoanelor cu dizabilități vizuale și auditive;</p> <p>g) montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens.</p> <p>În acest context, toți operatorii de taxi au obligația să asigure cel puțin o mașină adaptată transportului persoanelor cu dizabilități care utilizează fotoliul rulant. Constituie discriminare refuzul conducătorului de taxi de a asigura transportul persoanei cu dizabilități și al dispozitivului de mers. Dispozitivul este transportat gratuit, fără aplicarea unor taxe suplimentare. Totodată, administratorii infrastructurii feroviare au obligația să adapteze cel puțin un vagon și stațiile principale de tren pentru a permite accesul persoanelor cu dizabilități care utilizează fotoliul rulant și să marcheze prin pavaj tactil contrastant căile spre peroanele de îmbarcare, ghișee sau alte utilități. Normativele de adaptare a mijloacelor de transport și a infrastructurii drumurilor la necesitățile persoanelor cu dizabilități se aprobă de către Guvern. Suplimentar, sintagma utilizată „persoane cu handicap” din textul proiectului, cât și din Codul transporturilor rutiere, se expune în redacție nouă, după cum urmează: „persoane cu dizabilități și persoane cu mobilitate redusă”. Reieșind din cele expuse, recomandăm revizuirea proiectului de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier), din perspectiva prevederilor Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități și Legii nr.</p>		
---	--	--

60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități.		
<b>MINISTERUL DEZVOLTĂRII ECONOMICE ȘI DIGITALIZĂRII</b> (scrisoarea nr. 08/2-3082 din 05.10.2023)		
Articolul I. - Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014:		
<p>La noțiunea de „autorizație CEMT nevalabilă” lit. b), care stabilește că se consideră nevalabilă autorizația care „a fost înlocuită ca urmare a declarării acesteia ca pierdută, furată sau deteriorată”, în vederea evitării caracterului incert al normei, considerăm relevantă revizuirea acesteia, din perspectiva faptului că norma propusă condiționează considerarea unei autorizații CEMT ca fiind nevalabilă, nu doar de declararea acesteia ca pierdută, furată sau deteriorată, dar inclusiv de înlocuirea acesteia cu o altă autorizație CEMT. Totodată, propunerea urmează a fi coroborată cu propunerea de completare a Articolului 3134 cu alin. (5) din care reiese că autorizația CEMT poate fi înlocuită în anumite condiții, cu prezentarea dovezilor concludente.</p>	<b>Se acceptă</b>	b) va avea următoarea redacție ”b) a fost declarată ca pierdută, furată, deteriorată sau retrasă.”
<p>La noțiunea nouă inclusă – „încălcări foarte grave în domeniul transporturilor rutiere – abateri reglementate de prezentul Cod care duc la pierderea capacității/competenței profesionale a agentului economic sau a managerului acestuia;”, considerăm oportună revizuirea conținutului acesteia, or în redacția expusă, induce neclarități în interpretare și aplicare.</p>	<b>Se acceptă</b>	Definiția a fost exclusă.
<p>La noțiunea „manager în transport rutier”, considerăm oportună revizuirea definiției acesteia, ținând cont de noțiunile din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, conform cărora un „operator de transport rutier” este „orice întreprindere care</p>	<b>Se acceptă</b>	Propunerea de modificare a noțiunii a fost exclusă.

	efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este înregistrată în modul corespunzător”		
	Considerăm oportună reevaluarea noțiunii de „prelată” or, o prelată poate fi amplasată și pe o platformă, remorcă sau semiremorcă care transportă inclusiv alte tipuri de bunuri/mărfuri decât cele divizibile.	<b>Nu se acceptă</b>	Prelata are ca scop de a stopa orice scurgere de bunuri divizibile ori reziduuri rezultate din exploatarea acestora. În cazul bunurilor indivizibile, de regulă, acestea au dimensiuni mari, iar introducerea obligației de a utiliza prelata poate genera abuzuri din partea organelor de control.
	Noțiunea de sistem informațional „e-Autorizație transport” care se propune a fi definită ca – „sistem informațional care permite solicitarea, repartizarea și eliberarea autorizațiilor pentru efectuarea transporturilor rutiere, precum și procesarea datelor și generarea rapoartelor;” urmează a fi coroborată cu modificarea noțiunii de „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport” care prevede că acesta „asigură eliberarea actelor permise, inclusiv autorizațiilor repartizate electronic” or, în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, actele permise sunt eliberate prin intermediul SIA GEAP. În acest context, evidențiem că pentru modificarea în cauză urmează a fi efectuată o analiză detaliată, cu eventuale modificări în textul altor acte normative.	<b>Nu se acceptă</b>	Prin intermediul SI ”E-Autorizație transport” se eliberează nu doar autorizațiile unitare, dar inclusiv și alte categorii. Sistemul fiind interconectat prin platforma M-Connect și cu alte servicii guvernamentale.
	La modificarea Articolului 13 alin. (2) lit. b) și lit. d), precum și a tuturor normelor propuse care prevăd schimbări privind autoritatea emitentă și denumirea autorizațiilor, inclusiv prin modificarea Nomenclatorului actelor permise, urmează a fi considerate prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, care stipulează că „La instituirea	<b>Se acceptă parțial</b>	Atribuțiile urmează a fi realizate de către Consiliile raionale. Referitor la modificarea numărului de acte normative, a fost completată nota informativă.

<p>(propunerea) unui act permisiv nou este obligatoriu de a examina și de a propune eliminarea unui sau mai multor acte permissive în vigoare, eliberate de aceeași autoritate sau acte care acoperă total sau parțial aceleași riscuri, domenii de reglementare și/sau de activitate de întreprinzător. Propunerea de completare a nomenclatorului menționat cu orice act permisiv nou va fi însoțită de ajustarea și de completarea cadrului legislativ în vigoare cu prevederi procedurale și materiale suficiente pentru ca reglementarea propusă prin actul permisiv să corespundă principiilor și rigorilor prezentei legi”.</p> <p>Astfel, introducerea de noi acte permissive ar trebui să fie însoțită de excluderea altor autorizații similare din domeniu, precum și de stabilirea unor norme de procedură privind eliberarea acestora, modul de depunere a cererii, criteriile de selectare a solicitanților, actele necesare, modul de eliberare și retragere.</p> <p>Suplimentar, evocăm că, în contextul modificărilor propuse, considerăm improprie conferirea atribuției de autorizare unei singure persoane, Președintelui raionului, spre deosebire de redacția actuală, care prevede această prerogativă pentru Consiliile raionale, în special, când legea nu prevede o procedură clară în acest sens, fiind instaurat respectiv arbitrariul în aprecierea permisiunii/retragerii dreptului la activitate pentru un operator de transport.</p>		
---	--	--

<p>La modificarea Articolului 14 alin. (2) lit. b) și d), ținând cont de argumentele expuse supra, considerăm oportună reevaluarea dreptului autorității publice executive locale și municipale de autorizare/retragere a autorizațiilor pentru activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost revizuite, iar atribuțiile urmează a fi realizate de către Consiliu.</p>
<p>Articolul 18 alin. (3), considerăm improprie substituirea cuvântului „contravenții” cu cuvântul „încălări”, dat fiind faptul că acțiunile enumerate în alineat se califică în calitate de contravenții în Capitolul XII din Codul contravențional și, conform proiectului, urmează a fi expuse inclusiv prin modificarea art. 197 din Codul contravențional nr. 218/2008.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 10 și pct. 12 – normele juridice de la Articolul 21 alin. (2) și Articolul 23 alin. (2) lit. a) prima liniuță, urmează a fi corelate cu obiecțiile formulate supra cu referire la noțiunea de manager în transport rutier.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerea de modificare a definiției a fost exclusă.</p>
<p>La pct. 19 - Articolul 31<sup>31</sup> alin. (2): La lit. c), excluderea textului „și/sau locațiune” din primul enunț al redacției actuale și introducerea enunțului „<i>Nu mai mult de un autovehicul în locațiune poate fi acceptat ca eligibil.</i>” comportă, pentru întreprinderile mici și mijlocii, riscuri de a deschide o afacere din domeniu prin utilizarea unui instrument facilitare important, precum este autorizația CEMT. Inițierea unei afaceri presupune contractarea serviciilor financiare de creditare sau altor instrumente legale în vederea obținerii unor bunuri pentru practicarea afacerii. Mai mult, noțiunea de operator de transport rutier prevede expres că activitatea poate fi efectuată cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune. Prin urmare, nu</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Referitor la îngrădirea dreptului la activitate a întreprinderilor mici și mijlocii menționăm că autorizațiile CEMT reprezintă doar un tip de acte permissive accesibile pentru operatorii de transport rutier. Pentru efectuarea operațiunilor de transport ei pot utiliza inclusiv autorizații unitare. Menționăm că la moment Republica Moldova are regim liberalizat cu mai multe state, inclusiv cu UE. Concomitent, autorizația CEMT este eliberată pe numele operatorului de transport și poate fi utilizată de toate unitățile de transport. Scopul modificării este ca anume operatorii rutieri care dețin vehicule în proprietate să aibă prioritate, ei care au investit în activitatea sa, dar nu cei care prin locațiune majorează artificial parcul și beneficiază de autorizații.</p>

<p>este clar temeiul de limitare a eligibilității operatorilor de transport rutier pentru obținerea autorizațiilor CEMT în baza criteriului privind modul de deținere a vehiculelor rutiere. În acest sens, considerăm oportună clarificarea termenului de „autovehicul rutier eligibil”.</p> <p>La lit. e), obiectăm asupra modificării propuse, dat fiind că noua redacție prevede că, „Condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT se aprobă de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 3132.”</p> <p>În acest sens, menționăm că o astfel de reglementare creează o incertitudine evidentă în planificarea afacerii.</p> <p>Mai mult, se constată o deviere de la prevederile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător, care statuează că „Normele materiale și procedurale de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii, precum și de control asupra afacerii, se stabilesc prin legi.”, or, redacția actuală a normei prevede condițiile care trebuie să le întrunească operatorii de transport rutier pentru a demonstra utilizarea eficientă a autorizațiilor CEMT. Per general, norme de acest gen care stabilesc condiții mai dificile, tind să restricționeze activitatea întreprinderilor mici și mijlocii din domeniu, precum și să limiteze accesul la profesie în favoarea companiilor mari.</p>		<p>Menționăm că Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.257/2017, definește autovehiculele eligibile pentru repartizarea autorizațiilor CEMT – camion (cu masa minimă de 12t) cu sau fără remorcă sau ansamblul format dintr-un autotractor cuplat cu o semiremorcă, care:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) sunt înregistrate în sistemul informațional „e-Autorizație transport”;</li> <li>b) sunt deținute în proprietate și/sau leasing financiar;</li> <li>c) sunt deținute în locațiune, dacă au fost luate în considerare la eligibilitatea operatorului de transport în conformitate cu art. 31<sup>31</sup> alin. (2) lit. c) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014. Nu mai mult de un autovehicul în locațiune poate fi acceptat ca eligibil;</li> <li>d) se încadrează în normele EURO de emisii poluante care corespund cotei CEMT alocate Republicii Moldova pentru anul următor.</li> </ul> <p>Nu se consideră autovehiculele eligibile pentru repartizarea autorizațiilor CEMT vehiculele cu destinație specială (astfel cum sunt definite în anexa la Regulile de înmatriculare a autovehiculelor și remorcilor, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999) cu următoarele tipuri de caroserie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vehicule echipate cu cârlig ridicător;</li> <li>- basculantă;</li> <li>- betonieră;</li> <li>- vehicul cu pompă pentru beton;</li> <li>- vehicul transport de lemn;</li> <li>- vehicul de colectat gunoiul;</li> </ul>
--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- vehicul pentru măturarea și curățarea străzilor și vehicul pentru curățarea canalizărilor;</li> <li>- compresor;</li> <li>- vehicul transport ambarcațiuni;</li> <li>- vehicul transport planoare;</li> <li>- vehicule pentru vânzarea cu amănuntul sau folosite pentru a expune;</li> <li>- vehicul de recuperare;</li> <li>- vehicul-scară;</li> <li>- camion cu macara;</li> <li>- vehicul cu platformă de lucru aeriană;</li> <li>- vehicul cu dispozitiv de forare;</li> <li>- remorcă cu podea coborâtă;</li> <li>- vehicul pentru stingerea incendiilor.</li> </ul> <p>Referitor la devierea propunerii de la prevederile art. 14 alin. (1) din Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător menționăm că această competență urmează a fi delegată prin Cod, astfel fiind respectat principiul prenotat. Mai mult Comisia CEMT este formată pe principiul parității din reprezentanță ai autorităților publice și reprezentanți ai asociațiilor patronale din domeniu.</p> <p>Propunerea vine ca urmare a pandemiei și războiului din Ucraina care au schimbat radical lanțurile logistice, iar ca urmare mai mulți operatori nu au putut beneficia de autorizațiile CEMT, deoarece nu au întrunit condițiile de utilizare eficientă.</p>
	<p>La pct. 21 - Completarea Articolului 31<sup>34</sup> cu alineatele (4) și (5): Cu referire la alin. (4) privind stabilirea unei sancțiuni pentru neridicarea autorizațiilor, în situațiile când există</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Autorizația se consideră neridicată atunci când operatorul de transport după ce a fost notificat despre atribuirea autorizației în termen de 30 de zile nu a ridicat-o,</p>

<p>posibilitatea livrării acestora prin poștă și mecanisme de redistribuire a acestora, urmează a fi clarificate noțiunile de „neridicare” și „restricții nesolicitate”. Totodată, considerăm relevantă revizuirea referinței la art. 31<sup>36</sup> alin. (1<sup>2</sup>), în eventualitatea cazului modificării normei la care se face trimitere.</p> <p>Cu privire la alin. (5) considerăm necesară includerea unor prevederi care vor clarifica situația în care Agenția urmează să înlocuiască autorizația CEMT cu o autorizație din contingentul celor de rezervă pentru perioada rămasă, în cazul în care nu există autorizații în fondul de rezervă, precum și a modului de evaluare a evenimentelor în cazul în care dovezile prezentate de operatorul de transport rutier nu vor fi suficient de concludente.</p>		<p>indiferent prin ridicarea de la sediul ANTA sau prin sistemul M-Delivery. Menționăm că aceste autorizații sunt eliberate contra cost.</p> <p>Referitor la restricțiile nesolicitate menționăm că sistemul de autorizații CEMT, permite statelor membre aplicarea unor restricții pentru efectuarea transporturilor pe teritoriul acestor state la o cotă de autorizații.</p> <p>Referitor dovezile prezentate menționăm că la art. 3120 se propune completarea cu lit. b) care specifică care acte sunt considerate dovezi concludente. În cazul lipsei de autorizații în fondul de rezervă, Republica Moldova ar urma să solicite aceste autorizații din partea Secretariatului CEMT. În practica anterioară nu au existat situații când cota de rezervă a fost epuizată.</p>
<p>La pct. 61- completarea Titlului V cu Capitolului 7:</p> <p>Propunerea data urmează a fi coroborată cu prevederile art. 4 alin. (2) din Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în contextul argumentelor expuse anterior.</p> <p>Articolul 136<sup>1</sup> alin. (3) prevede că „Utilizarea certificatului de agreare de către operatorii de transport rutier este facultativă”.</p> <p>Totodată, articolul 136<sup>7</sup> alin. (2) lit. c), prevede că Autorizația se retrage de către Agenție în cazul în care Certificatul de agreare a vehiculului conține date false.</p> <p>În acest sens, opinăm asupra excluderii lit. c) din art. 136<sup>7</sup> alin. (2), utilizarea acestuia de către operatori nefiind o condiție obligatorie.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Chiar dacă utilizarea certificatului este facultativă, în cazul în care acesta este liberat acesta urmează date veridice. Introducerea unor date false poate conduce la invalidarea certificatului sau penalități pentru operatorul de transport. Menționăm că certificatul confirmă că remorca frigorifică respectă cerințele tehnice și în cazul unor litigii acest certificat poate confirma că mărfurile perisabile au fost transportate în condiții conforme.</p>
<p>La pct. 63 – Articolul 148 alin. (11): Conform proiectului se propune următorul cuprins: „(11) Nu se consideră</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost excluse din proiect.</p>

	<p>control de stat, în sensul Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, monitorizarea și controlul operațiunilor de transport rutier în trafic, de către inspectorii Agenției și participarea reprezentanților Agenției la examenele pentru atestarea profesională, desfășurate în conformitate cu art. 43.”.</p> <p>Pentru argumentarea modificării propuse, în nota informativă la proiect se menționează că Legea nr.131/2012 prevede excepție de la aplicarea sa în cazurile controalelor legate de siguranța rutieră.</p> <p>Totodată, relevăm că art. 1 alin. (5) din Legea nr. 131/2012 statuează că: „Pentru controlul operațiunilor de transport, precum și pentru controlul vehiculelor rutiere, materialului rulant, aeronavelor și navelor, efectuate de organele de control în domeniul transporturilor în scopul supravegherii siguranței și securității, nu se aplică prevederile prezentei legi în partea ce ține de planificarea controlului, întocmirea planului controalelor și periodicitatea controalelor planificate, inițierea și notificarea controalelor, conținutul și procedura de emiterie/înregistrare a delegației de control. Constatăm că, noua redacție a alin. (11) exceptează nejustificat aplicarea Legii nr. 131/2012 asupra „controlului operațiunilor de transport rutier în trafic” și opinăm asupra excluderii acestei modificări din proiect.</p>		
<b>MINISTERUL FINANTELOR</b> <i>(scrisoarea nr. 07/5-03/2006/1460 din 06.10.2023)</i>			
	<p>La art. I pct. 49, prin care se modifică art. 81 alin. (2) lit. c) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, urmează a fi substituită sintagma „Fiscal Gateway” cu sintagma „SLA</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea</p>

	MEV” (Sistemul informațional automatizat - Monitorizarea electronică a vânzărilor).		platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.
	La art. II, prin care se modifică Codul contravențional al Republicii Moldova, la pct.6 și pct.8, urmează de rectificat eroarea de redacție, și anume de substituit sintagma „art.263 <sup>2</sup> ” cu sintagma „art.263 <sup>3</sup> ”	<b>Se acceptă</b>	
	Potrivit prevederilor din art. V la proiect, se propune modificarea art. 17 alin.(3) din Legea nr.270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar ce vizează substituirea cuvintelor „aviației civile” cu cuvântul „transporturilor”, prevedere ce urmează a fi exclusă. De menționat că prevederile normei citate privind stabilirea sporului cu caracter specific (100%) este aplicabilă la această etapă doar în cadrul autorității responsabile de supraveghere și control în domeniul aviației civile, urmare a evaluării, identificării și stabilirii criteriilor specifice de activitate, personalului pentru compensarea efortului depus sau a riscului asumat în aceste condiții specifice de activitate prevăzute la Hotărârea Guvernului nr.1231/2018 pentru punerea în aplicare a prevederilor Legii nr.270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar, pentru timpul lucrat în aceste condiții, iar modificarea propusă în acest sens va extinde aplicabilitatea acesteia în cadrul autorităților responsabile de supraveghere și control în domeniul transporturilor rutiere și respectiv navale, cu includerea în lista autorităților care beneficiază de spor cu caracter specific, fapt ce presupune cheltuieli bugetare suplimentare care nu au acoperire financiară și necesită o examinare complexă, cu evaluarea impactului asupra bugetului public național.	<b>Nu se acceptă</b>	<p>Propunerea vine ca urmare a lipsei de specialiști și fluctuației de cadre în cadrul acestor instituții. Principala cauză a acestui fenomen sunt salariile neatractive, care nu permit menținerea personalului calificat existent angajarea personalului nou calificat.</p> <p>Situația s-a acutizat în special după adoptarea Legii nr. 140/2018 pentru modificarea și completarea unor acte legislative, prin care a fost modificată modul de finanțare al instituțiilor.</p> <p>Menționăm că aceste instituții asigură implementarea prevederilor actelor normative naționale și internaționale, în special a cerințelor privind accesul la profesie și eliberarea actelor permise pentru desfășurarea activității de întreprinzător.</p> <p>Totodată, instituțiile realizează controlul respectării condițiilor de acces pe piață, activități care influențează direct nivelul de siguranță în domeniu.</p> <p>Neadoptarea acestei decizii poate conduce la reducerea gradului siguranță, inclusiv impunerea unor restricții pe plan internațional.</p> <p>Un exemplu elocvent este domeniul aeronautic care a beneficiat de acest spor și a reușit să mențină personalul calificat, iar ca rezultat pe parcursul 2022 operatorii aerieni naționali au fost excluși din Lista de Siguranță a UE. Astfel,</p>

			modificarea este necesară pentru a atinge progrese și în celelalte tipuri de transport.
<b>MINISTERUL JUSTIȚIEI</b> (scrisoarea nr. 04/2-9268 din 23.10.2023)			
<b>La Art. I (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014):</b>			
	În conformitate cu art. 51 alin. (4) din <i>Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i> , în legea de modificare și/sau abrogare a mai multor acte normative, fiecărui act normativ i se consacră un articol însemnat cu un număr ordinar exprimat prin cifre romane și urmat de punct. Astfel, textul „Articolul I.” se va substitui cu textul „Art. I.” (observație valabilă pentru toate articolele din proiect).	<b>Se acceptă</b>	
	Dispoziția „după noțiunea „cap de rută” se completează cu 2 noțiuni noi cu următorul cuprins:” se va expune în următorul mod: „după noțiunea „cap de rută” se completează cu următoarele noțiuni:”, fără a se menționa că acestea sînt noi, urmate de redarea lor (observație valabilă pentru toate cazurile similare).	<b>Se acceptă</b>	
	Noțiunea de „leasing financiar” se va revizui prin prisma prevederilor <i>Codului civil</i> (a se vedea, în special, art. 1314).	<b>Nu se acceptă</b>	Definiția este preluată din art. 3 al Legii nr. 1/2018 cu privire la organizațiile de creditare nebanară, deoarece în activitate anume la aceste instituții apelează operatorii de transport rutier. Redacția prezentată are ca scop excluderea fenomenului de majorare artificială a parcului de vehicule eligibil prin prezentarea unor contracte între persoanele fizice și operatorii de transport rutier.
	În dispoziția cu privire la noțiunile „program unic computerizat”, „organizație patronală reprezentativă”, „organizație sindicală reprezentativă” și „transport rutier de colete” se va menționa că acestea se exclud, dar nu se abrogă.	<b>Se acceptă</b>	

	În context, se va ține cont că, sintagma „se exclud” se utilizează în cazul excluderii unor cuvinte, sintagme, propoziții, iar pentru exprimarea normativă a intenției de scoatere din vigoare a unor prevederi se utilizează cuvintele „se abrogă”.		
	La pct. 3, în redacția propusă a alin. (5) din art. 6, după cuvântul „ordinul” se va completa cu cuvântul „conducătorului”, dat fiind faptul că potrivit art. 11 alin. (1) lit. k) din <i>Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate</i> ministrul are competența de a emite în mod unipersonal ordine în limitele competenței sale (observația este valabilă inclusiv pentru pct. 18).	Se acceptă	
	La pct. 4, în dispoziția de completare cu lit. l), cuvântul „alineatul” se va exclude ca excedent.	Se acceptă	
	La pct. 5, în cuprinsul art. 9 alin. (2) lit. p) cuvântul „efectuarea” se va substitui cu cuvântul „efectuează”.	Se acceptă	
	La pct. 6, în partea dispozitivă, cuvintele „pe pagina oficială web a Agenției” se vor substitui cu cuvintele „pe pagina web oficială a Agenției” (a se vedea: art. 31 <sup>30</sup> , 38 alin. (8) din <i>Codul transporturilor rutiere</i> ).	Se acceptă	
	La pct. 8, în dispoziție, cuvântul „Articolul” se va substitui cu cuvântul „Articolele”.	Se acceptă	
	La pct. 9, se va revedeza prevederea ce vizează propunerea de substituție în alin. (3) din art. 18 a cuvântului „contravenții” cu cuvântul „încălări”, or, în acest caz, va rezulta că „se consideră încălări ... următoarele încălări”.	Se acceptă	Propunerea de modificare a fost exclusă.
	Prevederile pct. 25 și 26 urmează a fi expuse într-un singur punct, deoarece se referă la modificarea art. 34.	Se acceptă	

	De asemenea, vor fi expuse succesiv, într-un punct, art. 36 și 37 (observația este valabilă și pentru pct. 28 și 29, pct. 52).	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 30: semnalăm că, cuvântul „poate” nu se regăsește în cuprinsul alin. (8) din art. 38, prin urmare, se va revedea în acest sens; modificările propuse la alin. (12) se vor expune structurat, din alineate, fără a se menționa repetat alin. (12) (observație valabilă și pentru pct. 31, 35); în redacția propusă a alin. (16) cuvintele „se eliberează pe termenul de valabilitate” se vor substitui cu cuvintele „se eliberează pentru termenul de valabilitate”.	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 35, referitor la propunerea de modificare în art. 43 prin substituirea cuvintelor „instruire” și „programe de instruire” cu cuvintele „formare”, respectiv, „programe de formare”, menționăm că acest fapt urmează a fi revăzut pentru tot textul Codului, întrucât noțiunea de „instruire” se regăsește și în alte articole.	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 36, în cuprinsul alin. (2) din art. 44, cuvintele „va fi asigurată” se vor substitui cu cuvintele „se asigură”. Semnalăm că, verbele utilizate în text se vor expune la timpul prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 39: se va reține că, în virtutea caracterului obligatoriu al actelor normative, la sintagma „reglementările tehnice în vigoare”, cuvintele „în vigoare” sunt inutile și urmează a fi excluse (observație valabilă și pentru pct. 50, 61); în dispoziția de completare cu lit. u), cuvântul „articolul” se va exclude (observație valabilă și pentru pct. 48, 52, 57, 66, 68).	<b>Se acceptă</b>	

	La pct. 41, lit. a) și c) din art. 58, se vor menționa separat, deoarece acestea nu sînt expuse succesiv în actul de bază (observația este valabilă inclusiv pentru pct. 47).	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 44, cuprinsul alin. (2) din art. 64 urmează a fi divizat în litere, care sînt însemnate succesiv cu litere latine mici, urmate de o paranteză, fără utilizarea cratimelor (a se vedea inclusiv pct. 55).	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 48, cuprinsul alin. (3) din art. 80 se va expune din alineat.	<b>S-a luat act</b>	Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.
	La pct. 50, atenționăm că art. 81 urmează a fi <u>completat cu alin. (4)–(8)</u> , deoarece <u>alin. (3) a fost abrogat prin Legea nr. 272/2018 pentru modificarea unor acte legislative</u> . În context, relevăm că potrivit art. 62 alin. (3) din <i>Legea nr. 100/2017</i> , în cazul în care se abrogă integral textul unei părți, cărți, unui titlu, capitol, unei secțiuni, subsecțiuni, unui paragraf, punct, articol, alineat, subpunct, unei litere sau al diviziunii acesteia, numărul sau litera cu care este însemnat elementul respectiv nu se atribuie altor elemente structurale din șirul dat.	<b>Se acceptă</b>	Prevederile au fost excluse din proiect.
	La pct. 57, considerăm rațional de a modifica alin. (4) din art. 90 prin excluderea cuvintelor „de sărbători și sfîrșit de săptămînă”, în locul substituirii unor cuvinte cu altele.	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 65, în redacția propusă a alin. (4) și (5) din art. 152 cuvintele „al prezentului articol” și „al prezentului cod” se vor exclude, deoarece potrivit art. 55 alin. (4) din <i>Legea nr. 100/2017</i> , în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural	<b>Se acceptă</b>	

	sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (obiecție valabilă și pentru Art. II).		
	<i>La Art. II (Codul contravențional):</i>		
	<p>În nota informativă este menționat că, modificările propuse la Codul Contravențional au drept scop eficientizarea sistemului de sancționare, prin stimularea persoanele fizice de a nu admite cazuri de transportare ilicită a călătorilor, iar, în cazul operatorilor de transport rutier, modificările ar urma să ridice gradul de responsabilitate și să sporească siguranța în trafic.</p> <p>Analizând cele expuse supra, constatăm că acest fapt nu corespunde exigențelor stabilite de Legea nr. 100/2017, iar argumentele invocate de autor nu justifică pe deplin necesitatea modificărilor propuse în Codul contravențional. Totodată, în nota informativă nu este indicat motivul și nu este justificată necesitatea micșorării limitelor de pedeapsă, excluderea în unele cazuri de răspundere contravențională a persoanelor juridice/persoanelor cu funcție de răspundere, excluderea anumitor contravenții din competența Ministerului Afacerilor Interne. În context, menționăm despre necesitatea completării notei informative cu argumente clare în acest sens. Un alt aspect ce urmează a fi elucidat, se referă la tabelul comparativ care este diferit de cele prevăzute de proiect (în special, la sancțiunile contravenționale). Astfel, recomandăm ajustarea tabelului comparativ, or, acesta trebuie să fie în concordanță cu proiectul de act normativ.</p>	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.

	<p>În continuare ținem să menționăm că proiectul abundă în expresii neclare și care nu corespund limbajului juridic, urmînd a fi expuse în coraport cu fiecare normă.</p>		
	<p>Referitor la art. 197 ținem să menționăm că autorul proiectului propune o nouă redacției a acestuia. Astfel, alin. (1) al art. 197 prevede răspundere contravențională pentru : „Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri, contra cost, în lipsa, la bordul vehiculului rutier, a actelor permisive sau a documentelor de transport specifice tipului de transport rutier efectuat atunci când deținerea lor la bord este prevăzută de legislația în vigoare sau necompletarea lor se sancționează cu amendă de la 15 la 20 de unități convenționale aplicată persoanei fizice”. Făcînd trimitere la art. 58 lit. d) din proiect, pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri în trafic național, operatorul de transport rutier și/sau conducătorul auto trebuie să dețină, în mod obligatoriu, la bordul vehiculului rutier foaia de parcurs. Respectiv, art. 58, 59, 61, 62 din <i>Codul transporturilor rutiere</i> prevăd obligația operatorilor de transport rutier/conducătorilor auto și a întreprinderilor de a deține anumite acte la bordul vehiculului rutier. În acest context, considerăm necesar atragerea la răspundere contravențională și a persoanei juridice, or, potrivit normelor citate din <i>Codul transporturilor rutiere</i> persoanele juridice au anumite obligații în acest sens, însă, potrivit mecanismului propus acestea nu vor fi acoperite de forța de constrîngere a statului. <b>La fel, nu este clară poziția de diminuare a pedepsei pentru persoanele fizice și de a exclude pedeapsa pentru persoana cu funcție de răspundere (observație valabilă inclusiv pentru alin. (2)).</b></p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

<p>La alin. (2) al aceluiași articol din proiect, propunem de a fi revizuită sintagma „și/sau”, or, potrivit art. 54 alin. (1) lit. a) din <i>Legea nr. 100/2017</i> conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație. <b>Totodată, semnalăm lipsa de coerență în ceea ce privește menținerea sau diminuarea sancțiunii pentru unele contravenții existente.</b></p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
<p>La alin. (8) nu este clar subiectul căreia îi va fi aplicată amenda în mărime de 70 la 100 unități convenționale, astfel, urmează a se specifica acest fapt.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
<p>Potrivit alin. (9) din proiectul de lege, autorul stabilește răspundere contravențională pentru „<i>Utilizarea platformelor electronice de management cu încălcarea prevederilor art. 81 alin. (3)-(7) al Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei juridice</i>”. Prin urmare, atragem atenția că potrivit modificărilor din <i>Codul transporturilor prevăzute</i> la art. 81 alin. (5) din proiect, acesta conține reglementări privind impozitarea fiscală a veniturilor obținute de către persoanele juridice deținătoare a drepturilor de proprietate/operate a sistemelor platformelor (electronice). În acest context, această prevedere nu poate fi reținută la aplicarea sancțiunii contravenționale în baza art. 197 alin. (9) din <i>Codul contravențional</i>, or, impozitarea fiscală este reglementată de <i>Codul fiscal</i>, care prevede la art. 261 din Cod răspunderea pentru eschivare de la plata impozitelor. Aceeași remarcă reținem și la prevederile alin. (6) al art. 81</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

	din proiect, în contextul în care <i>Codul contravențional</i> (art. 293 <sup>1</sup> ), <i>Codul Fiscal</i> (art. 254 <sup>1</sup> ) conțin reglementări și sancțiuni pentru neemiterea sau emiterea necorespunzătoare a bonurilor de casă/documentelor fiscale.		
	Cu referire la alin. (11) - (13) ce se referă la abaterile privind timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto precizăm că, este necesar să se facă o trimitere expresă la anexa nr. 5 din <i>Codul transporturilor rutiere</i> . Or, în cazul lipsei unei asemenea trimiteri ar putea genera dificultăți de interpretare și aplicări neuniforme (pornind de la faptul că o individualizare a gravității faptei se face și potrivit regulilor speciale din <i>Codul contravențional</i> ). Totodată, se vor revedea și subiecții răspunderii contravenționale, astfel potrivit prevederilor menționate supra, se sancționează „persoana fizică” și nu conducătorul auto. La alineatele menționate supra urmează a se substitui abrevierea „u.c”, cu cuvintele „unități convenționale”, pentru a se păstra terminologia juridică, precum și textul „și/sau”, urmează a fi substituit cu prepoziția „cu” (observație valabilă inclusiv pentru alin. (14)).	<b>S-a luat act</b>	Luînd în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	La alin. (15) propunem de a fi atrasă la răspundere și persoana juridică.	<b>S-a luat act</b>	Luînd în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	La alin. (16) propunem de a fi atrasă la răspundere și persoana cu funcție de răspundere.	<b>S-a luat act</b>	Luînd în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	La alin. (18) se va preciza subiectul căruia i se va aplica amenda în mărime de 200 la 250 de unități convenționale, iar în sancțiunea normei conjuncția „și” urmează a fi	<b>S-a luat act</b>	Luînd în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și

	<p>substituită cu semnul de punctuație „, ,”. Astfel, se creează impresia că răspunderea persoanei fizice implică automat răspunderea persoanei juridice și viceversa. Dar, acest lucru nu e obligatoriu, chiar dacă răspunderea celor două categorii de subiecți poate coexista.</p>		<p>urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>Proiectul propune completarea <i>Codului contravențional</i> cu art. 240<sup>1</sup> care stabilește răspundere pentru: „<i>Depășirea de către conducătorul auto a capacității maxime de îmbarcare a autobuzelor/autocarelor la efectuarea operațiunilor de transport rutier regulat, regulat special, ocazional sau în cont propriu se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale</i>”. Analizând această propunere se constată că norma dată nu acoperă toate situațiile posibile. Potrivit normei citate, răspunderea contravențională survine doar în cazul depășirii capacității maxime de îmbarcare a autobuzelor/autocarelor. În conformitate cu art. 5, noțiunea de <i>autobuze/autocare</i> reprezintă un vehicul care, prin construcție și dotare, este adecvat transportului rutier <i>a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, și este destinat acestui scop</i>; iar noțiunea de <i>autoturism</i> semnifică vehiculul rutier cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, care este construit și echipat pentru transportul de persoane și care are <i>cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto</i>. Astfel, în situația în care conducătorul autoturismului depășește capacitatea maximă de 9 locuri, acesta nu va fi tras la răspundere, întrucât codul nu prevede asemenea reglementări. În context, propunem completarea art. 240<sup>1</sup> din proiect cu stabilirea răspunderii și pentru depășirea capacității maxime de îmbarcare inclusiv a autoturismelor.</p>	<p>S-a luat act</p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

	<p>Reiterăm necesitatea de a indica subiectul răspunderii contravenționale, în contextul reglementărilor art. 240<sup>1</sup> care prevede că : „...se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale”.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>Concomitent, atragem atenția că art. 240<sup>1</sup> nu este plasat corect în capitolul XIII din Codul contravențional „Contravenții în domeniul circulației rutiere”. Acesta trebuie inserat în Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” din următoarele considerente: a) nu Regulamentul circulației rutiere, ci Codul transporturilor rutiere stabilește reguli privind capacitatea maximă de îmbarcare. Or, normele așezate în capitolul XIII din Codul contravențional „Contravenții în domeniul circulației rutiere”, de regulă, fac trimitere la regulile ignorate și stabilite prin Regulamentul circulației rutiere. În același timp, regulile privind transportul ca atare, sunt prevăzute în Codul transporturilor rutiere; b) în Capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” sunt localizate și celelalte încălcări ale unor reguli stipulate în Codul transporturilor rutiere.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>Cu referire la art. 263<sup>3</sup> din proiect, se propune la alin. (1) revizuirea textului „...sau promisiunii obținerii unei recompense/beneficii..”, or, acesta este lipsit de claritate. Astfel, propunem substituirea textului „sau promisiunii obținerii unei recompense/beneficii” cu textul „sau în schimbul unei recompense sau al unui alt beneficiu material”, cu precizarea subiectului răspunderii contravenționale.</p> <p>Totodată, la alin. (2) al acestui articol, precum și în tot cuprinsul proiectului, autorul urmează să respecte terminologia juridică utilizată în Cod, or, nu este admisibilă o</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

	<p>asemenea sintagmă „<i>cu amendă de la 500 la 600 unități convenționale și aplicată persoanei juridice</i>”, iar cuvintele „în cadrul transporturilor rutiere ocazionale, regulate speciale și/sau în cont propriu” sunt de prisos și urmează a fi excluse, această particularitate rezultând din textul indicat în dispoziția normei.</p>		
	<p>Alin. (4) al aceluiași articol stipulează că: „<i>Efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 82 alin. (2), art. 84 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice</i>”. Menționăm că prevederile art. 84 alin. (2) din <i>Codul transporturilor rutiere</i> reglementează drepturile operatorului de transport. Respectiv, faptul stabilirii răspunderii contravenționale pentru încălcarea prevederilor art. 84 alin. (2) din <i>Codul transporturilor rutiere</i>, va crea o confuzie, or, nu poate fi atras la răspundere deținătorul drepturilor pentru încălcarea acestora. În acest sens, propunem excluderea art. 84 alin. (2) din norma menționată supra.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>Cu referire la alin. (5) se va reține că nu toate faptele sunt în conexiune cu esența/titulatura capitolului din <i>Codul contravențional</i> în care sunt amplasate. Acest capitol sancționează fapte din sfera activității de întreprinzător, vamale, fiscale etc. La alin. (5) sunt sancționate, inter alia, fapte constând în încălcarea art.74, 77, 78 alin. (2) și 79 din <i>Codul transporturilor rutiere</i>. În textul acestor norme din <i>Codul transporturilor rutiere</i> sunt înscrise norme ce prevăd obligații neîndeplinirea cărora nu are tangență cu activitatea</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

	de întreprinzător. Cel puțin nu se observă o conexiune pronunțată cu esența unor fapte contravenționale care, în mod normal, ar trebui plasate în textul acestui capitol din <i>Codul contravențional</i> . Mai degrabă, aceste fapte sunt în conexiune cu capitolul XII din <i>Codul contravențional</i> „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi”.		
	La alin. (7) reiterăm aceleași obiecții cu referire la subiectul răspunderii contravenționale.	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	Alin. (8) al aceluiași articol stabilește că: „Acțiunile prevăzute la alin. (1) - (7) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție se sancționează de la 450 la 550 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 800 la 900 de unități convenționale aplicată persoanei juridice”. Menționăm că la stabilirea sancțiunii cu amendă pentru persoana juridică autorul proiectului nu a ținut cont de prevederile art. 34 alin. (2 <sup>2</sup> ) din <i>Codul Contravențional</i> , care stabilește că, comiterea repetată de către persoana juridică, în decursul unui an, a încălcărilor specificate în partea specială a cărții întâi a prezentului cod se sancționează cu amendă în mărime dublă din suma amenzii în valoarea limitei maxime, indicată în partea specială a cărții întâi. În acest context, propunem revizuirea limitelor pedepselor la prevederile raportate.	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	Alin. (10) urmează a fi exclus, redacția propusă a alin. (9) va fi plasată la alin. (8), iar la alin. (9) se va prevedea circumstanța agravantă (ce ar cuprinde toate faptele).	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și

	<p>Totodată, nu este necesar de a dubla circumstanța agravantă: atât la alin. (8), cât și la alin. (10), în condițiile în care conținutul e același, și pedeapsa pasibilă de aplicat e practic aceeași.</p>		<p>urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>La art. 400 alin. (1) din proiect, autorul propune: „<i>textul „art. 197 alin. (1)–(4), (9), (11)–(13), (15), (16), (22)” se substituie cu textul „art. 197 alin. (5), art. 263<sup>2</sup>”</i>, deși, considerăm că autorul s-a referit la art. 263<sup>3</sup> din proiect. Prin urmare, considerăm oportun excluderea art. 263<sup>2</sup> din prevederile art. 400 alin. (1) din <i>Codul contravențional</i>, deoarece excede domeniul de competență al Ministerului Afacerilor Interne. Totodată, potrivit proiectului art. 263<sup>2</sup> din <i>Codul contravențional</i> este atribuit în competența Ministerului Afacerilor Interne, precum și în competența organelor de specialitate în domeniul transporturilor (<i>a se vedea modificările la art. 407 alin. (1) Codul contravențional</i>). Astfel, pentru a se evita dualitatea competențelor, se propune ca art. 263<sup>2</sup> din <i>Codul Contravențional</i> să fie atribuit pentru constatare și examinare de către organele de specialitate în domeniul transporturilor, în caz contrar, această normă va crea confuzii.</p> <p>O altă problemă de competență materială sesizată în redacția în vigoare, constituie împuternicirea mai multor autorități cu examinarea uneia și aceleiași categorii de cauze contravenționale (de exemplu, examinarea contravenției de la art. 265 din <i>Codul contravențional</i> este atribuită atât în competența Serviciului Fiscal de Stat (art. 402 alin. (1) din <i>Codul contravențional</i>), cât și a Serviciului Vamal (art. 403 alin. (1) din <i>Codul contravențional</i>). Această dublare de competență generează confuzii cu privire la autoritatea care va</p>	<p>S-a luat act</p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>

	<p>examina într-un final cauza, și anume în ce cazuri o va reține în propria gestiune și în ce cazuri o va remite spre examinare celeilalte autorități împuternicite. În această situație apare riscul nesoluționării cauzei în genere, existând probabilitatea ca fapta să rămână nesancționată. În context, propunem înlăturarea controverselor și a incertitudinilor ce planează asupra reglementării statutului și competențelor agentului constatator, drept figură centrală în procesul de constatare, examinare și soluționare a cauzelor contravenționale.</p>		
	<p>La art. 439<sup>1</sup> din proiect considerăm că aria de acoperire a acestei norme este incompletă. Astfel, propunem ca alin. (1) să aibă următorul cuprins:  <i>„(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (5), (3), alin.(11)–(14), (18), art.200<sup>1</sup> alin.(2) și (3), 224 alin. (6), (11) și (12), art.263<sup>3</sup> alin.(1) - (3), (6), (7), (8) și (11), art. 240<sup>1</sup>”.</i></p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>La alin. (2) propunem completarea inclusiv cu art. 240<sup>1</sup>, iar la alin. (3) se propune următoarea redacție:  <i>„ Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică pe termen de 3 luni pentru contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (3) și (5), art. 200<sup>1</sup> alin. (2) și (3), 224 alin. (6), (11) și (12), art. 263<sup>3</sup> alin. (1), (3), (6), (8) și (11).”</i></p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.</p>
	<p>La alin. (4) propunem completarea normei și cu prevederile alin. (8) al art. 263<sup>1</sup>.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și</p>

			urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	Referitor la alin. (5) se propune ca după cuvintele „se restituie” să se completeze cu textul „în cel mult 3 zile”, în scopul asigurării unei clarități referitor la termenul de restituire a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare.	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	În ceea ce privește diminuarea pedepselor, considerăm că acest mecanism este nefondat, deoarece, sancțiunile trebuie să fie suficiente pentru a combate încălcările în activitatea de transport rutier și activitățile conexe, inclusiv pentru a preveni săvârșirea altor fapte (art. 2 din <i>Codul contravențional</i> ). În acest context, recomandăm revizuirea mecanismului de aplicare a sancțiunilor, inclusiv aplicabilitatea celor complementare, scopul celor din urmă fiind completarea răspunderii în cazul unor contravenții cu un grad prejudiciabil mai sporit sau în cazul unei pluralități de contravenții.	<b>S-a luat act</b>	Luând în considerare avizul, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare printr-un demers separat.
	Adițional, atragem atenția că potrivit <i>Strategiei privind asigurarea independenței și integrității sectorului justiției pentru anii 2022–2025, aprobată prin Legea nr. 211/2021</i> (Anexa nr. 1 Direcția strategică II, obiectivul 2.1), „(...) pentru asigurarea stabilității cadrului normativ și evitarea promovării unor concepte contradictorii de către diferite autorități, se impune: 1) centralizarea sarcinii de modificare a legislației codificate (Codul civil, Codul penal, Codul contravențional, Codul administrativ, Codul de procedură civilă, Codul de procedură penală, Codul de executare), cu împuternicirea expresă a Ministerului Justiției în acest sens;	<b>Se acceptă</b>	

	2) reducerea numărului de inițiative de modificare a legislației codificate și oferirea unui termen rezonabil pentru punerea în aplicare a noilor proceduri/instituții sau a celor revizuite în scopul adaptării cu noile tendințe atât a profesioniștilor, cât și a justițiabililor.”.		
	<b><i>La Art. IV (Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier):</i></b>		
	La sursa publicării Legii nr. 131/2007, cuvîntul „republicat” se va substitui cu cuvîntul „republicată”, iar textul „art. 443” se va substitui cu textul „art. 6”.	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 2, cuprinsul alin. (5) din art. 38 se va expune din alineat.	<b>Se acceptă</b>	
	<b><i>La Art. VI (Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător):</i></b>		
	La pct. 3, în partea dispozitivă, este inutil și se va exclude textul „după poziția 34”, deoarece pozițiile sînt expuse în ordine succesivă.	<b>Se acceptă</b>	
	<b><i>La Art. VII:</i></b>		
	Semnalăm că, în cuprinsul articolului urmează a fi structurate în alineate distincte dispozițiile finale (care cuprind momentul intrării în vigoare și măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ), dar și cele tranzitorii (cuprind măsurile ce se instituie cu privire la continuarea raporturilor juridice născute în temeiul vechilor reglementări care urmează a fi abrogate sau înlocuite de noul act normativ).	<b>Se acceptă</b>	
	La alin. (1): dispoziția de la lit. b) cu privire la autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate, eliberate pînă la data intrării în	<b>Se acceptă</b>	

	<p>vigoare a prezentei legi și păstrarea valabilității acestora, urmează a fi expusă ca normă tranzitorie;</p> <p>norma inserată la lit. c) ce vizează intrarea în vigoare a unor prevederi din Codul fiscal, se va exclude, or potrivit art. 56 alin. (2) din <i>Legea nr. 100/2017</i> „Pentru legile care modifică Codul fiscal, Codul vamal și Legea nr. 1380/1997 cu privire la tariful vamal, precum și pentru legile de punere în aplicare a titlurilor Codului fiscal și a legilor ce țin de politica fiscală, data intrării în vigoare trebuie să survină nu mai devreme de 6 luni de la data publicării legilor respective”.</p>		
	<p>La alin. (2) este exagerat de extins și urmează a fi revăzut termenul stabilit Guvernului pentru a aduce actele sale normative în concordanță cu prezenta lege, precum și pentru a asigura elaborarea actelor normative pentru reglementarea aplicării prezentei legi.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>DI Sergiu Vatamaniuc (demers din 12.09.2023)</p>		
	<p><u>1. Problema educațională/ocupatională în domeniul transportului rutier.</u></p> <p>în calitate de absolvent al Facultății Inginerie Mecanică, Industrială și Transporturi al Universității Tehnice a Moldovei, vă informez despre o problemă majoră cu care se confruntă domeniul transporturilor.</p> <p>Din momentul absolvirii universității, mulți colegi de-ai mei au efectuat tentative de angajare în câmpul muncii anume în domeniul pe care s-au format ca studenți și absolvenți, însă cu părere de rău au constatat faptul că în domeniul transporturilor acced persoane din alte domenii, care nu au tangență cu transportul și anume prin faptul admiterii acestora pentru efectuarea unor cursuri de instruire de 1-2 săptămâni în cadrul</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Proiectul conține prevederi care reglementează mai riguros activitatea managerilor de transport rutier, inclusiv limitează numărul de vehicule și întreprinderi care pot fi gestionate de acesta. Totodată, Regulamentul UE nr.1071/2009 nu stabilește obligativitatea deținerii diplomei de studii superioare.</p>

unor așa numite "centre de instruire". Apare o întrebare logică: "Cum poate un centru de instruire cu o programă de 1-2 săptămâni să substituie cunoștințele de formare obținute de către un student în perioada de 4 ani la o universitate acreditată?". Răspunsul e simplu: "Un business de 2 bani și o evidentă discriminare!!!".

Consider că centrele de instruire trebuie să efectueze formarea personalului pe bază de programe de instruire pentru anumite categorii de specialități din domeniul transportului rutier, adică conducători auto, taxatori, expert stație de inspecție, etc., iar ceea ce ține de manageri în transport această profesie poate fi formată doar în cadrul unor instituții superioare - adică prin emiterea inginerilor în transport, în prezent, această inechitate față de persoanele cu studii superioare în domeniul transportului, se datorează prin faptul că articolul 43 alineatul (12) litera a) din Codul Transporturilor Rutier nr. 150/2014, stabilește că "candidații pentru funcția de manager în domeniul transporturilor rutiere sunt admiși la susținerea testului-grilă sau la instruirea profesională, după caz, dacă dispun de diplomă de studii superioare în domeniul juridic (!), economic (!) sau tehnic ori diplomă de absolvire a unei instituții de învățământ profesional tehnic post secundar și post secundar non terțiar, cu specializarea în domeniul tehnic auto".

Astfel, consider că din articolul 43 alineatul (12) litera a) din Codul Transporturilor Rutier nr. 150/2014, trebuie exclusă sintagma "juridic, economic sau" pentru că această creează o inechitate și discriminare în domeniul ocupațional și anume prin faptul că persoanele care au obținut studii superioare din domeniul transportului nu se pot angaja pe domeniu de

<p>formare, iar pe de altă parte cei cu studii din domeniul juridic și economic au o vastă alegere în a se încadra în domeniile improprii studiilor obținute, ori prin analogie - eu și colegii mei în baza studiilor nu putem accede la funcțiile de procuror, judecător<sup>^</sup> expert judiciar, analist-expert economic, contabil-șef, etc.</p> <p>Luând în considerare importanța problemei pe care v-am descris-o, voi urmări atent proiectul de modificare a legislației, iar luând în considerare că situația actuală din domeniul ocupațional a impus o mulțime din colegii mei să plece în străinătate pentru a-și găsi un loc de muncă (având studii superioare și de mașter din domeniul transporturilor - iar funcțiile din domeniul transporturi de facto sunt ocupate de juriști, economiști, filologi, agronomi, politologi, etc.), consider că propunerea înaintată va crea o echitate în domeniul ocupațional și va crea o valoare a funcției de manager în transport, cel puțin pentru viitoarele generații.</p> <p>Totodată, solicit autorilor proiectului ca propunerea înaintată să fie consultată obligatoriu cu Departamentul Transporturi din Cadrul Facultății Inginerie Mecanică, Industrială și Transporturi al Universității Tehnice a Moldovei, precum și cu Facultatea Inginerie și Transporturi din cadrul Academiei de Transporturi, Informatică și Comunicații.</p> <p><i>Propunerea: Din articolul 43 alineatul (12) litera a) se exclude sintagma "juridic, economic sau".</i></p>		
<p><i>Problema concurenței neloiale care se răsfrânge asupra accesului pasagerilor la serviciile de transport rutier.</i></p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Art. 5 din CTR definește transportul rutier în trafic internațional ca operațiune de transport rutier care se efectuează între o localitate de plecare și o localitate de</p>

<p>Suplimentar consider oportun de a sesiza autorii proiectului despre problema discriminatorie de acces a persoanelor la serviciile de transport rutier pe persoane prin servicii regulate.</p> <p>În prezent Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, prin articolul 39 alineatul (1<sup>1</sup>) stabilește <i>"în cazul transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional se interzice transportarea persoanelor între două puncte situate pe teritoriul Republicii Moldova."</i></p> <p>Prevederea respectivă a fost inclusă în legislație în perioada 2018 - 2019 și probabil autorii nu au analizat efectul cu care aceasta se va răsfrânge asupra cetățenilor. Totuși, la serviciile regulate internaționale sunt antrenate în majoritatea cazurilor unități de transport mai confortabile, cu dotări mai vaste, comparativ cu unitățile de transport antrenat la serviciile regulate în trafic național. Astfel, prin introducerea prevederii prenotate supra, cetățenii au fost privați într-o oarecare parte de dreptul de a alege unitatea de transport cu care să se deplaseze, îngrădindu-se dreptul fundamental de a se deplasa liber.</p> <p>Mai mult ca atât, cel mai probabil autorii proiectului au uitat sau au mimit necunoașterea unui precedent din perioada anilor 2009 - 2011, și anume, la acel moment organul central de specialitate în domeniul transporturilor - Agenția Transporturi a emis ordinul nr. 104 din 01.06.2009 prin care a fost interzisă transportarea persoanelor în trafic național la rutele/cursele internaționale regulate (<i>similar actualei prevederi a articolul 39 alineatul (1<sup>1</sup>)</i>). Ca rezultat, în afară de faptul că mulți operatori de transport au atacat în instanță respectiva decizie, la acel moment Agenția Națională pentru Protecția Concurenței a emis la data de 21.07.2011 prescripția/decizia</p>		<p><b>destinație situate pe teritoriul a două state diferite, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor state terțe.</b></p>
---	--	---

<p>privind anularea imediată a ordinului prenotat (<i>a se vedea Hotărârea Curții Supreme de Justiție asupra dosarului 3ra-1499/14 din 24.12.2014</i>). Ca rezultat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor prin ordinul nr. 200 din 06.10.2011 a abrogat ordinul Agenției Transporturi nr. 104 din 01.06.2009, ca fiind unul ilegal cu încălcarea principiilor concurenței.</p> <p>Astfel, reieșind din cele prenotate consider necesar anularea articolului 39 alineatul (1<sup>1</sup>).</p> <p><i>Propunerea: Se abrogă articolul 39 alineatul (1<sup>1</sup>).</i></p>		
<p><b>ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO</b> (<i>scrisoarea nr. 168 din 15.09.2023</i>)</p>		
<p><b>Codul Transporturilor Rutiere</b></p>		
<p>Actuala redacție a Codului transporturilor rutiere conține multe norme care sunt în contradicție cu aquis-ul, iar MIDR prin proiectul elaborat nu apropie legislația națională față de normele comunitare asumate prin Acordul de Asociere. Mai mult ca atât, proiectul propus de MIDR vine să elimine anumite principii expuse în aquis-ul comunitar, care, deși nu constituie o obligație de implementare în baza Acordului de Asociere, totuși constituie bune practici europene. De asemenea, multe dintre modificările principiale nu au reflecție justificativă în Analiza Impactului de Reglementare sau Nota Informativă, ceea ce este o încălcare gravă a procedurilor de reglementare a activității de întreprinzător și elaborare a normelor juridice.</p> <p>Elaborarea în grabă, în lipsa unui proces transparent de consultare a asociațiilor din domeniu, nu poate contribui la definitivarea unui proiect de modificare a Codului</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Argumentele asupra propunerilor obiecțiilor punctuale sunt prezentate în continuare.</p>

	<p>Transporturilor Rutiere care ar elimina constrângerile din domeniu și ar avea un impact substanțial pentru dezvoltarea eficientă a ramurii.</p> <p>În context, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Republica Moldova consideră imperios reluarea urgentă a dezbaterilor privind Codul Transporturilor Rutiere, printr-un dialog real pe platforma Grupului de lucru special creat de MIDR în acest sens, astfel încât să fie definitivat un proiect de modificări care ar corespunde necesităților reale din ramură.</p>		
	<p>1. La articolul 5, alineat 1) se propune de a exclude noțiunea foaie de parcurs. La articolul 48, litera n) se exclude sintagma „și foile de parcurs”, articolul 58 se propune excluderea litera d), la articolul 70 și 72 se exclude litera e), la articolul 73 se exclude litera b), la articolul 78, punctul 1) se exclude litera c), la articolul 83 se exclude litera c).</p> <p>Obligativitatea utilizării foii de parcurs ca document de strictă evidență este o practică deja învechită care nu se utilizează în țările Uniunii Europene și reprezintă doar o birocrație suplimentară. Mai mult ca atât, poziția publică a Ministerului Economiei și Digitalizării și a Serviciului Fiscal de stat este de a exclude utilizarea obligatorie fii de parcurs, iar în scop contabil de acceptare a casărilor (<i>în special a combustibilului</i>) să fie utilizate alte documente.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost excluse.</p>

<p>2. La articolul 17 aliniatul c) se exclude.</p> <p>a. Regulamentul nr.1071 nu prevede condiționalități în privința statutului juridic al vehiculului rutier (proprietate, leasing sau locațiune). Pentru dreptul general de a activa fără alte tipuri de autorizații este suficient ca operatorul de transport să posede un vehicul rutier indiferent de proprietate. (Art.5, (b) - să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing) Deja pentru accesul la tipuri specifice de transport care necesită autorizații deficitare sau limitate (rute regulate, autorizații pentru care există cote, autorizații CEMT) se poate institui reguli specifice tipului dat privind necesitatea de a deține în proprietate sau leasing un procent din parc sau chiar tot parcul.</p> <p>Respectiv pentru transportul rutier ocazional liberalizat, transportul rutier de marfă liberalizat, transportul rutier în regim taxi care nu este cotelat, efectuarea transporturilor trebuie condiționată doar de norme ecologice.</p> <p>b. Pentru a asigura gestionarea corespunzătoare a activității și pentru a face față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual, operatorul de transport trebuie să îndeplinească condiția privind capacitatea financiară. (Art.- 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat). CTR respectă această condiție doar în privința transportului rutier internațional, transportul național este completamente scutit</p>	<p>Nu se acceptă</p>	<p>Subiectul urmează a fi examinată în procesul de transpunere totală a Regulamentului 1071/2009, care urmează a fi obiectul de reglementare a unui alt proiect.</p>
--	----------------------	--

	<p>de această obligație (inclusiv rutele regulate de transport persoane): În timp ce Acordul de Asociere ne permite să facem deviere de la cifrele financiare nu și de la obligația de a implementa corespunzător mecanismul de capacitate financiară.</p> <p>c. Este nevoie de o expunere mai clară și apropiată de normele europene a condiției privind buna reputație</p>		
	<p>3. Punctul 18, litera d) în redacția propusă trebuie revăzut. Se propune neîntrunirea condiției privind buna reputație în cazul infracțiunilor grave și foarte grave din domeniul transporturilor rutiere, inclusiv accesul la profesie, autorizare, calificarea inițială și continuă, transportul animalelor. Remarcăm că Codul penal nu prevede aceste încălcări ca infracțiuni, mai mult ca atât Codul penal nu prevede în genere așa noțiune ca infracțiune foarte grave. O parte din încălcările date se reglementează în RM în Codul Contravențional, deci ele nu sunt infracțiuni, ci contravenții. Încadrarea încălcărilor (ca contravenție) în grave și foarte grave se propune doar pentru timpul de muncă și odihnă, restul încălcărilor nu au deloc încadrare gravă și foarte gravă. Pentru a fi cât mai aproape de Regulamentul 1071 UE se propune la articolul 18 aliniatul 1) litera a) și b) să fie expuse în următoarea redacție:</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

	<p>„a) nu a fost condamnat/ă penal printr-o hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni grave în domeniul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- economic și/sau contra patrimoniului,</li> <li>- insolvență,</li> <li>- condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei;</li> <li>- trafic de ființe umane și/sau substanțe stupefiante sau psihotrope,</li> <li>- circulația rutieră,</li> <li>- răspundere profesională,</li> </ul> <p>b) nu a fost sancționată contravențional de 3 ori, în decurs de 12 luni consecutive, pentru încălcări ce țin de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accesul la profesie,</li> <li>- accesul la piața de transportului rutier internațional,</li> <li>- calificarea inițială și continuă a conducătorilor auto,</li> <li>- transporturile de animale,</li> <li>- precum și cele specificate la aliniatul 3).”</li> </ul>		
	<p>4. La articolul 19 se propune ajustarea normelor privind capacitatea financiară la prevederile Regulamentului 1071 UE (în conformitate cu care transportul național de asemenea este supus capacității financiare) și Acordul de Asociere RM-UE (care permite diminuarea cuantumului capacității financiare).</p> <p>Se propune următoarele: La articolul 19 aliniatul 2) sintagma „în trafic internațional” se exclude. La articolul 19 aliniatul 2) litera a) sintagma „– în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri în trafic internațional în baza autorizațiilor multilaterale CEMT și al operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional în baza carnetelor</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Subiectul urmează a fi examinată în procesul de transpunere totală a Regulamentului 1071/2009, care urmează a fi obiectul de reglementare a unui alt proiect.</p>

<p>INTERBUS;" se substituie cu sintagma „în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional”.</p> <p>La articolul 19 aliniatul 2) litera b) sintagma „- în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, cu excepția celor specificați la lit. a).” se substituie cu sintagma „în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic național”.</p> <p>La articolul 19 la aliniatul 3) sintagma „Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional,” se exclude.</p>		
<p>5. Articolul 31<sup>17</sup> se completează cu un aliniat nou:  <i>„4) Indicarea denumirii operatorului de transport și numărului de înmatriculare a autovehiculului la eliberare, poate fi făcută, pentru anumite tipuri și/sau categorii, pin ordin al conducătorului Agenției, după consultarea asociațiilor profesionale de profil reprezentative.”</i></p> <p>La articolul 31<sup>24</sup> aliniatul (8) se expune în următoarea redacție:  <i>„Se interzice restituirea autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, neutilizate în termenul de valabilitate a acestora, dacă în autorizație este indicat numele operatorului de transport rutier.”</i></p> <p>Practica internațională de eliberare a autorizațiilor de transport marfă (inclusiv România și Ucraina) demonstrează că pe blancheta autorizației nu se indică numele operatorului de transport. Acest lucru oferă o mai mare flexibilitate de utilizare a autorizațiilor, astfel în caz de imposibilitate de utilizare a acesteia autorizația poate fi returnată Agenției, care</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

<p>la rândul său o poate elibera altui operator. În prezent, din cauza indicării numelui pe autorizație, aceasta nu poate fi restituită și este declarată pierdută sau restituită după 31 decembrie cu aplicarea sancțiunilor. Anual peste 2000 de autorizații sunt restituite după 31 decembrie neutilizate. Riscul ca operatorii de transport ar putea purcede la vânzarea autorizațiilor deficitare poate fi combătut prin următoarele mecanisme: (1) Serviciului vamal implementează în sistemul informațional vamal ASYCUDA obligativitatea bifării tipului și numărului de autorizație la traversarea frontierei de către operatorii de transport (inclusiv naționali), (2) Serviciul vamal este conectat la sistemul e-autorizație transport, respectiv ANTA va putea vizualiza modul de utilizare a autorizațiilor în frontieră.</p>		
<p>6. Punctul (4), art.31<sup>24</sup>, se expune în următoarea redacție „În cazul declarării repetate în decursul unui an calendaristic a pierderii, furtului sau distrugerii autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se va diminua cu 10% din numărul vehiculelor rutiere, pentru următoarele 12 luni, din momentul constatării, pentru tipul dat de autorizații.”</p> <p>Art.31<sup>24</sup> se completează cu un punct nou (4<sup>1</sup>) cu următorul conținut: „În cazul utilizării autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, false, pierdute, furate, distruse, deteriorate și/sau modificate, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se va diminua cu 10% din numărul vehiculelor rutiere, pentru următoarele 12 luni, din momentul constatării, pentru tipul dat de autorizații, cu suspendarea pe un termen</p>	<p>Se acceptă</p>	

<p>de 1 lună din sistemul informațional „e-Autorizație transport”.”</p> <p>Art.31<sup>24</sup> se completează cu un punct nou 4<sup>2</sup> cu următorul conținut: „În cazul nerestituirii repetate în decursul unui an calendaristic a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, în termenul stabilit sau al utilizării acestora cu depășirea termenului stabilit, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se va diminua cu 5% până la sfârșitul anului calendaristic, din momentul constatării, pentru tipul dat de autorizații.”</p> <p>Art.31<sup>24</sup> se completează cu un punct nou 4<sup>3</sup> cu următorul conținut: „Diminuarea parcului eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, pentru încălcările enumerate în punctele 4, 41 și 42, se aplicată maxim în limita a 30% din numărul vehiculelor rutiere.”</p> <p>Punctul (8), art.31<sup>24</sup>, se exclude. În prezent dispunem de un mecanism rigid de sancționare prin diminuarea parcului eligibil și contabilizarea diminuării parcului eligibil pentru 12 luni indiferent de sfârșitul anului calendaristic, ceea ce creează blocaje în activitatea operatorilor de transport. Această practică de sancționare a fost preluată din legislația României, doar că în țara vecină sancțiunea se radiază la sfârșitul anului calendaristic, în timp ce în RM sancțiunea este aplicată pentru 12 luni consecutive. În context, se propune aplicarea sancțiunii pentru 12 luni doar în cazul sancțiunilor grave, dar pentru utilizarea dar nerestituirii în termen să fie aplicată sancțiunea până la sfârșitul anului calendaristic cum și este aplicată practica de unde a fost preluată sancțiunea.</p>		
---	--	--

<p>7. La articolul 31<sup>33</sup> aliniatul 5) litera c) sintagma „Autorizațiile CEMT nerestricționate se repartizează operatorilor de transport rutier care au o activitate neîntreruptă în domeniul transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în ultimii 3 ani și au efectuat transporturi de mărfuri în una din țările restricționate pentru care se solicită permisiunea.” se exclude și se completează cu următoarea sintagma „Condițiile de acces a operatorilor de transport rutier la repartizarea autorizațiilor CEMT nerestricționate se aprobă de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 31<sup>32</sup>”.</p> <p>Stabilirea unor norme specifice de eficiență și acces la „nerestricționate” este esențială pentru asigurarea unui proces de repartizare a autorizațiilor flexibil în raport cu schimbările regionale și internaționale în domeniul transporturilor. Astfel de norme nu sunt prevăzute în Ghidul CEMT, respectiv fiecare țară este în drept să decidă. Expunerea în CTR a cerințelor de eficiență (număr de km și curse), precum și numărul de ani și curse pentru „nerestricționate” face gestionarea procedurii de repartizare foarte rigidă. Iar schimbările regionale cauzate de Covid-19, restricții politice la export de producție agroalimentară și războiul din Ucraina au demonstrat că astfel de norme tehnice trebuie să fie stabilite mai flexibil, reieșind din specificul fiecărei „țări nerestricționate”. În context, propunem ca aceste norme să fie excluse din CTR și să fie oferite ca competență Comisie CEMT pentru a asigura o maximă transparență.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Prevederile au fost transpuse, fiind completate cu obligația de a avea o activitate neîntreruptă în domeniul transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în ultimii 2 ani.</p>
--	----------------------------------	---

	8. La articolul 31 <sup>33</sup> aliniatul 6) după sintagma „se alocă” se completează cu sintagma „în termen de 1 lună de la expirarea termenului de ridicare a autorizațiilor CEMT,”.	<b>Se acceptă</b>	
	9. La articolul 31 <sup>34</sup> aliniatul 2) sintagma „sunt retrase și redistribuite operatorilor de transport rutier care nu au beneficiat de autorizații CEMT, în ordinea cronologică de înregistrare în sistemul informațional „e-Autorizație transport”.” se exclude și se completează cu următoarea sintagma „se alocă, în termen de 1 lună de la expirarea termenului de ridicare a autorizațiilor CEMT, solicitărilor ulterioare de autorizații CEMT depuse în cursul anului de valabilitate a autorizației CEMT, în conformitate cu procedura menționată în articolul 31 <sup>33</sup> ”	<b>Se acceptă parțial</b>	Proiectul a fost completat cu indicarea concretă a termenului pentru alocare.
	10. La articolul 31 <sup>34</sup> aliniatul 3) sintagma „vor fi eliberate operatorilor de transport rutier care nu au beneficiat de autorizații CEMT, în ordinea cronologică de înregistrare în sistemul informațional „e-Autorizație transport”, contra unei taxe stabilite de Nomenclatorul actelor permissive, aprobat prin Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.” se exclude cu sintagma „se alocă, în termen de 1 lună de la expirarea termenului de ridicare a autorizațiilor CEMT, solicitărilor ulterioare de autorizații CEMT depuse în cursul anului de valabilitate a autorizației CEMT, în conformitate cu procedura menționată în articolul 31 <sup>33</sup> ”	<b>Se acceptă parțial</b>	Proiectul a fost completat cu indicarea concretă a termenului pentru alocare.

<p>11. La articolul 49 punctul i) și m) se exclude. Controlul medical și tehnic în formula actuală expusă în art.49 din Codul Transporturilor Rutiere este o reminiscență a sistemului sovietic de organizare a transporturilor rutiere unde existau doar câte o bază de transport raională, unde și se desfășurau procesele menționate.</p> <p>Principiile europene de organizare a transportului rutier (a se vedea inclusiv legislația română) nu prevăd obligații de a efectua control medical și tehnic în fiecare zi. Practica europeană pune accent pe verificări complexe și regulate din punct de vedere medical a conducătorilor auto și tehnic a vehiculelor rutiere (de la 6 luni la 2 ani).</p> <p>În situația actuală din domeniu unde există peste câteva mii operatori de transport, obligativitatea controlului medical la fiecare foaie de parcurs eliberată înseamnă angajarea unei persoane responsabile (cu instruire medicală) la fiecare întreprindere pentru a efectua zilnic controlul medical. Situația dată de facto de zeci de ani reprezintă doar un formalism, or tehnologic nu este posibil de organizat astfel de verificări înainte de începerea curselor. Atunci când un operator de transport are mai multe curse zilnice care au început de cursă în diferite localități, asigurarea unui control medical (în special trezia) la începutul cursei nu este posibilă, deoarece persoana responsabilă nu poate fi prezentă concomitent în toate locurile de unde se încep curse într-o anumită zi.</p> <p>În context, Regulamentul circulației rutiere, în punctul 14, plasează pe seama conducătorilor auto să respecte obligația de a nu conduce vehiculul în stare de ebrietate, sub influența drogurilor sau altor substanțe contraindicate, sub influența preparatelor medicamentoase care provoacă reducerea</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>i ) se acceptă.</p> <p>m) luînd în considerare că regimul de muncă și odihnă este unul din pilonii de bază pentru siguranța rutieră – nu se acceptă excluderea.</p>
---	----------------------------------	--

<p>reacției, fiind bolnav, traumatizat sau într-o stare avansată de oboseală de natură să-i afecteze capacitatea de conducere.</p> <p>În privința stării tehnice este de menționat faptul că art. 46, Alin (4) al Codului Transporturilor Rutiere prevede că „Vehiculele rutiere pot efectua transport rutier în condițiile prezentului cod numai dacă sînt înmatriculate, iar starea lor tehnică este în conformitate cu normele tehnice privind siguranța rutieră și protecția mediului.”</p> <p>Mai mult ca atît, vehiculele rutiere utilizate la transportul rutier de persoane și cele implicate în transportarea mărfurilor periculoase – efectuează testarea tehnică o dată la 6 luni, iar în conformitate cu art.17 al Codului Transporturilor Rutiere operatorii trebuie să desfășoare operațiunile de deservire tehnică a vehiculelor rutiere deținute, permanent și eficient, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un atelier de autoservice, în conformitate cu prezentul cod și cu Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.</p> <p>Subsecvent, Regulamentul circulației rutiere în punctul 11 stipulează că „conducătorul de vehicul, este obligat: a) înainte de plecare să verifice starea tehnică a vehiculului și să o supravegheze pe parcurs, în special funcționarea sistemelor de direcție, de frînare, dispozitivelor de iluminare și semnalizare.”</p> <p>Respectiv, normele enunțate deja stipulează obligația de a pune în circulație pe drumuri publice doar vehicule rutiere care corespund normelor tehnice și ecologice. În baza acestor norme atît operatorul de transport, cît și conducătorul auto poartă răspundere în cazul în care vehiculul rutiere nu corespunde normelor tehnice în vigoare.</p>		
---	--	--

	<p>Necesitatea efectuării controlului tehnic general la fiecare foaie de parcurs și ținerea registrelor de evidență acestora nu are sens practic, or conducătorul auto are obligația legală în orice moment de a conduce pe drumuri publice doar vehiculul rutiere care corespund normelor tehnice, nu doar la începerea cursei sau eliberarea foii de parcurs.</p> <p>În context celor expuse, așa zisul control medical și tehnic la eliberarea foii de parcurs de facto nu contribuie la sporirea siguranței rutiere și reprezintă doar o presiune birocratică de a ține registre și aplica ștampile cu control medical și tehnic.</p>		
	<p>12. Se propune excluderea anexei nr.5 din proiect. Timpul de muncă și odihnă este un aspect cu strictețe respectat în cadrul UE. În interiorul UE nu există frontiere, respectiv nu există impedimente colaterale în vederea respectării timpului de muncă și odihnă. Mai mult ca atât, în UE există o rețea vastă de parcări specializate (cu condiții de cazare) care ajută conducătorii auto să respecte aceste norme. În cazul Republicii Moldova este foarte important să conștientizăm faptul că în decurs de 1-2 ore după începerea cursei, conducătorul auto este obligat să parcurgă formalități de traversare a frontierei de stat. Din păcate, aceste formalități la frontiera moldo-română, până la începerea războiului din Ucraina, durau până la 40 de ore, iar după declanșarea războiului durează câteva zile. În timpul aflării în frontieră conducătorul auto se află la volan, respectiv toată această perioadă este catalogată ca activitate de muncă, respectiv la ieșirea din frontieră conducătorii auto moldoveni deja încalcă timpul de muncă și odihnă. Mai mult ca atât, pe teritoriul Republicii Moldova nu există la moment parcări specializate</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Luând în considerare argumentele expuse în proiect este prevăzută o perioadă de intrare în vigoare. Aceste sancțiuni urmînd a fi sancționate doar după 01.01.2026.</p>

<p>unde conducătorii auto ar putea beneficia de perioade de pauză și repaus.</p> <p>În prezent colaboratorii Agenției Naționale Transport Auto în conformitate cu prevederile Codului Transporturilor Auto efectuează acțiuni de control în care vizează aspecte ce țin de timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto. În conformitate cu punctul 9 al Regulamentului nr. 437 din 12.04.2016 autoritățile de control au acces la datele stocate în tahograf și pe cartele de tahograf. Accesul pentru citirea, imprimarea și/sau descărcarea datelor este efectuat în baza cartelei de control, care se eliberează personalizat personalului cu funcții de control în baza unui curs de instruire și eliberării unui certificat de competență profesională.</p> <p>Actualmente nici un colaborator al Agenției Naționale Transport Auto nu deține cartele de control valide. În lipsa cartelor de control colaboratorii Agenției Naționale Transport Auto obligă conducătorii auto să le imprime extrase din tahografe, iar în cazul în care conducătorul auto refuză acestuia i se întocmește proces-verbal contravențional pentru obstrucționarea organului de control și se ridică plăcuțele de înmatriculare a vehiculului. Această practică este una vădit abuzivă ori citirea, imprimarea și/sau descărcarea datelor din tahograf se face prin intermediul cartelei de control care fixează intervenția dată și este obligația controlorului de a o face nu a conducătorului auto.</p> <p>Mai mult ca atât, Agenția Națională Transport Auto nu este conectată la sistemul european privind schimbul de date privind timpul de muncă și odihnă TACHOnet, ceea ce implică riscul ca pentru o sancțiune depistată și sancționată în</p>		
--	--	--

<p>Republica Moldova conducătorul auto să fie sancționat repetat în oricare altă țară europeană.</p> <p>În contextul celor expuse, considerăm judicios ca orice acțiuni de control privind timpul de muncă și odihnă să fie abordate complex și sincronizat cu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Soluționarea problemei traversării extrem de lente a frontierei de stat, în special pe segmentul moldo-român,</li> <li>2. Crearea parcărilor speciale,</li> <li>3. Instruirea și dotarea colaboratorilor cu atribuții de control ai Agenției Naționale Transport Auto cu cartele de control,</li> <li>4. Asigurarea interconectării cu sistemul european privind schimbul de date privind timpul de muncă și odihnă TACHOnet.</li> </ol> <p>Realitatea ce vizează traversarea frontierei de stat, lipsa parcărilor speciale, lipsa funcționarilor cu atribuții de control instruiți și lipsa interconectării cu sistemul european TACHOnet creează în Republica Moldova un sistem de sancționare incorect și abuziv față de operatorii de transport rutier, care subminează activitatea eficientă a ramurii. Pentru ca anumite cerințe să fie îndeplinite trebuie să fie întrunite și condițiile necesare pentru ca operatorii de transport să le poată respecta, ori în Republica Moldova sunt create toate condițiile ca respectarea timpului de muncă și odihnă să fie imposibilă.</p>		
<p><b>ASOCIAȚIA PATRONALĂ A PROFESIONIȘTILOR DIN TRANSPORTURI ”TRANSPORTATORUL”</b>  <i>(scrisoarea nr. 12CTR din 18.09.2023)</i></p>		
<p>Proiectul in varianta prezentată nu poate fi aprobat din mai multe considerente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Varianta propusă este diferită de varianta agreată cu asociațiile de profil, deși s-a efectuat un lucru enorm de găsire a compromisurilor.</li> </ol>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Avizul nu conține propuneri punctuale asupra proiectului.</p>

<p>2. Proiectul este în contradicție cu aquis-ul comunitar, precum și normele naționale de armonizare.</p> <p>3. În esență proiectul propus vine să consolideze principiile și normele sovietice moștenite în Cod, sunt menținute normele de evidență și proceduri birocratice copiate din Codul Transporturilor Auto al RSSM (borderouri, bilete, registre), normele de control, se promovează revenirea la documentația pe suport de hârtie.</p> <p>4. Sunt ignorate în întregime principiile și normele vizând liberalizarea mediului de afaceri, legislația elaborată cu suportul și la inițiativa partenerilor europeni.</p> <p>5. Sunt promovate normele și clauze ce atentează asupra securității circulației rutiere, ignorate normele tehnologice specifice fiind programate accidente rutiere serioase și susținut mersul agresiv și periculos.</p> <p>6. De fapt modificările propuse se limitează în special la posibilitatea preluării afacerilor și implementarea schemei corupționale prin organizarea unei competiții pentru unele primării. Totodată schema promovată în Cod va genera conflicte regionale în APL și vor stimula dispariția transportului din majoritatea localităților mici și medii.</p> <p>7. Constatăm cu regret că ministerul promovează corupția și incompetența la propunerea persoanei cu competență redusă și înalte suspiciuni de corupție, renumită doar prin preluare a afacerilor în stil banditesc și organizarea transportului ilicit de persoane - petru frunza, deputat ce a vopsit primăria Puhoi în culoarea verde și a împărțit "seliodkă" împuțită la alegeri. În proiect nu sunt modificări ce ar asigura continuitatea afacerilor și protecția investițiilor, ce ar stimula și susține modernizarea infrastructurii și materialului rulant, atragerea</p>		
---	--	--

	<p>investițiilor și implementarea soluțiilor tehnologice de performanță.</p> <p>Încă o speranță pierdută și dezamăgire continuă. Promovarea în continuare a proiectului/schemei ne lasă doar soluția protestelor.</p>		
<p><b>ASOCIAȚIA PATRONALĂ A OPERATORILOR DE TRANSPORT AUTO</b> (scrisoarea nr. 12CTR din 18.09.2023)</p>			
	<p>Proiectul de lege nu reflectă în întregime compromisul atins între minister și operatorii de transport. În cadrul rundelor de dezbateri pe marginea fiecărei prevederi a proiectului părțile au căzut de acord că majoritatea problemelor identificate trebuie soluționate prin includerea prevederilor din legislația Uniunii Europene, sau în cazul lipsei acesteia- din legislația țărilor europene. A fost agreată procedura de transpunere a unor texte integrale preluate din legislația UE/țărilor UE sau a sensului acestor reglementări. Multe din prevederile proiectului de lege contravin legislației Uniunii Europene. Sânt neglijate în mod direct atât unele prevederi imperative ale legislației UE, cât și obiectivele pe care Uniunea Europeană și le propune să le înregistreze.</p> <p>În situația în care prognoza dată de politicienii din Republica Moldova și actualul Guvern este că țara noastră va adera la UE până în 2030, proiectul de lege elaborat de MIDR vine în contradicție cu obiectivele UE conținute în Cartea Albă a transporturilor (2011) pe domeniile ce țin de protecția mediului și ridicării gradului de siguranță rutieră, care identifică obiective ce trebuie atinse până în 2050. În cazul în care într-adevăr sperăm ca până în 2030 să fim membri ai UE, atunci obiective propuse de UE pentru a fi atinse către 2050, în mod logic trebuie să constituie și</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Argumentele asupra propunerilor obiecțiilor punctuale sunt prezentate în continuare.</p>

obiectivele țării noastre, iar adoptarea unor reglementări care ne îndepărtează de aceste obiective este alogică. Redacția proiectului conține unele elemente autohtone, care urmăresc preluarea unor afaceri din domeniul transporturilor rutiere, precum și limitează drepturile operatorilor de transport în raport cu drepturile oferite de legislația UE. Fiind indiscutabilă necesitatea modificării prevederilor actualului CTR în privința regulilor de formare a programelor de transport, competențele organelor abilitate, etc proiectul MIDR utilizează unele reglementări simpliste, care nu vor soluționa problemele identificate.

O apreciere asemănătoare poate fi dată și modificărilor referitoare la autogări, care pe lângă imposibilitatea soluționării problemelor existente, în mod evident încearcă să apere interesele ilegale ale clanurilor care în prezent gestionează autogările.

În mare parte lupta cu corupția se transformă în apărarea schemelor de corupție și crearea prin lege a diferitor pârgii artificiale, care să permită inspectorilor corupți de a crea probleme de activitate operatorilor de transport și vor favoriza colectarea mitei. La acest capitol se referă intenția de a excepta controalele în trafic de la respectarea Legii 131/2012, intenția de a limita la o autorizație posibilitatea de a include o unitate de transport, intenția de a limita numărul de autorizații confecționate pentru o rută la una, etc.

Proiectul de lege vine într-o vădită contradicție cu AIR-ul la proiect. Deși AIR-ul elaborat identifică necesitatea transpunerii legislației europene și excluderii neconcordanțelor dintre actele normative în spiritul

<p>promovării valorilor europene, prevederile proiectului contrazic conținutul AIR.</p> <p>De exemplu, în AIR se conține necesitatea aprobării modificărilor referitoare la programele de transport naționale, astfel încât acestea să corespundă reglementărilor similare din UE, în particular și atribuirea acestora la categoria de servicii de interes economic general (SIEG), însă din redacția prezentată a proiectului au fost excluse prevederile agreeate cu transportatorii care să asigure accesul garantat și universal al populației la serviciile de transport, au fost excluse prevederile care să prevadă volumul minim al serviciilor garantat de autorități etc.</p> <p>În raport cu apartenența la SIEG a serviciilor de transport rutier regulat în trafic național, fiind corelate și cu obiectivele de ridicarea nivelului de siguranță rutieră și protecția mediului, MIDR în mod inexplicabil a exclus și prevederile care să asigure că rețeaua de rute nu va fi în exces.</p> <p>AIR-ul definește explicit că în transporturile internaționale avem nevoie de două tipuri de reglementări – cu țările cu care vom reuși să implementăm sistemul liberalizat de transport, și cu țările cu care acest sistem nu va fi stabilit. AIR-ul conține că intervalul obligatoriu de 1 oră este necesar de păstrat în transporturile internaționale cu țările cu care nu vom avea regimul liberalizat (pag.10). De asemenea AIR indică că reglementarea diferențiată ne va permite ca țară candidat al UE să inițiem procedurile necesare pentru semnarea unui acord în domeniul transporturilor cu UE , unde să fie prevăzută liberalizarea. Însă textul proiectului este total contradictoriu față de AIR.</p>		
--	--	--

<p>AIR-ul identifică una din probleme ca fiind existența condițiilor excesive la eliberarea actelor permissive și propune ca scop simplificarea acestor condiții.</p> <p>Însă în proiect MIDR promovează reglementări care vor face și mai excesive aceste condiții, cum ar fi limitarea dreptului de a include în mai multe autorizații a unei unități de transport, operatorul de transport nu poate solicita mai mult de o autorizație pentru rută (1 exemplar), au fost excluse prevederile agreeate privind reperfectarea actelor permissive, etc. Iar problema numărului de autorizații pentru o rută, pe lângă faptul că este stranie, nici nu face parte din problema existentă în ramură. A fost propusă de ANTA pentru a crea un instrument suplimentar de corupție. Actualul art. 31-1 al CTR prevede expres că autorizațiile se emit în formă de document electronic, deci nu importă numărul de exemplare pe suport de hârtie a acestui document electronic. Însă ANTA de mai bine de 5 ani nu dorește să elibereze în format electronic autorizațiile. Cauza este simplă. Atât timp cât documentul este pe suport de hârtie, el trebuie să se afle la bordul unității de transport. Iar dacă posibilitatea de a deține mai multe exemplare a acestui act va fi anulată, atunci ținând cont de faptul că rutele se efectuează zilnic, iar șoferii și unitățile de transport au repaus, nu întotdeauna se va reuși transmiterea acestui document de la un echipaj la altul. Această pârghie artificială trebuie privită împreună cu intenția MIDR de a excepta controalele în trafic de la prevederile Legii 131. Intențiile date nu doar contravin principiilor UE, acestea au un caracter mizerabil, care denotă cum un inspector ANTA corupt până în măduva oaselor poate să-și lărgească</p>		
--	--	--

posibilitățile coruptibile prin inițiative legislative promovate de MIDR.

AIR-ul identifică una din probleme ca fiind amploarea transportului ilicit și necesitatea luptei cu acest fenomen. Pentru a veni cu o soluție, proiectul conține separarea încălcărilor comise de operatorii autorizați de cele ale transportatorilor iliciți. În AIR se indică despre necesitatea aplicării sancțiunilor graduale, inclusiv ridicarea plăcuțelor cu numerele de înmatriculare în cazul activităților ilicite (pag. 25). Ideie pe care o susținem în totalitate. Dar, în proiect sancțiunea de ridicare a plăcuțelor de înmatriculare este exclusă în raport cu activitățile ilicite și este inclusă față de transportatorii autorizați. Acest lucru este inexplicabil. De asemenea AIR-ul identifică necesitatea reglementării activității platformelor electronice, ca instrument de luptă cu transportul ilicit (pag. 24). Însă proiectul în realitate prin intenția de reglementare a platformelor electronice, prevede excluderea unui instrument de protecție a drepturilor consumatorilor în transporturile de taximetrie (respectiv consumatorul nu va putea cunoaște volumul serviciilor de care a beneficiat și trebuie să le achite). De asemenea se conține elementul excluderii artificiale a unei platforme electronice din domeniul taximetriei în favoarea rămânerii în uz a altei platforme (în Republica Moldova funcționează două platforme de bază). Iar reglementările referitoare la platformele electronice se limitează doar la platformele din domeniul taximetriei.

Însă, în Republica Moldova funcționează platforme de vânzare a biletelor la cursele regulate, care promovează activitatea ilicită, vânzând bilete la cursele efectuate de

<p>transportatorii neautorizați, creând impedimente de conectare la platforme a transportatorilor autorizați etc. De aceea proiectul nu corespunde AIR-ului.</p> <p>În AIR este descrisă foarte bine problema existentă în relațiile dintre operatorii de transport și gările auto. Pe lângă unele simplificări neesențiale privind inițierea unei activități de autogară, problemele identificate nu prevăd anumite soluții în proiect. Însă în textul discutat între transportatori și MIDR existau prevederi menite să rezolve aceste probleme. Acele prevederi au fost excluse din actualul proiect. Iar fără acele prevederi proiectul nu mai corespunde AIR-ului (ca și în alte privințe). Aici pot fi atribuite și prevederile din AIR privind posibilitatea îmbarcării călătorilor din stațiile publice (pag. 11).</p> <p>AIR-ul indică foarte clar că Legea nr. 131/2012 a fost elaborată cu suportul partenerilor externi în scopul reducerii abuzurilor. Una din problemele identificate este descrisă în AIR ca fiind că legislația din domeniul transporturilor nu corespunde în totalitate Legii nr 131. MIDR indică în AIR că își propune ca scop unificarea procedurilor de control în spiritul Legii nr. 131 (pag 14, pag. 22).</p> <p>În realitate proiectul prevede norme contrare acestui scop și contrare normelor europene. Proiectul conține intenția de a excepta ANTA de la prevederile Legii nr 131. MIDR nu observă că ANTA în ultimii trei ani toate controalele operative le-a efectuat cu încălcarea Legii 131, iar acum această practică coruptibilă se intenționează de a fi legalizată.</p> <p>AIR-ul identifică una din probleme - lipsa reglementărilor în domeniul modificărilor constructive a unităților de transport. MIDR indică în AIR că din cauza acestei probleme</p>		
---	--	--

nu a fost posibilă reînnoirea parcului de autobuze. De asemenea MIDR menționează că lipsa acestor reglementări are influență negativă și în privința siguranței rutiere. Scopul propus de MIDR este de a crea temelia pentru reglementarea modificărilor constructive și admiterea unităților de transport în activitate. Însă proiectul de lege, pe lângă anumite reglementări neesențiale, pe care le susținem, prevede o serie de reglementări, precum și au fost excluse unele reglementări discutate deja, care vin în contradicție cu AIR-ul. De exemplu, se păstrează necesitatea excluderii unităților de transport reutilate, etc.

Proiectul de lege în mare măsură contravine AIR-ului la acest proiect. Este o deficiență majoră a procesului de elaborare a actelor legislative. De asemenea reprezintă un proiect contrar legislației UE.

Iar prevederile AIR și a CTR (împreună cu proiectul) referitoare la monitorizarea GPS sunt neconstituționale și contrare CEDO. Mențiunea din AIR că costul estimativ pentru implementarea acestui sistem este de 500 euro per unitate de transport, pe care va trebui să o suporte transportatorii, este una alarmantă. Pe cine trebuie să îmbogățim? Cu cine a fost discutat aceasta? Argumentarea poziției noastre, care se conține în prezenta se regăsește în tabelul anexat.

Înaintarea proiectului în redacție actuală către una din etapele următoare va provoca transportatorii la proteste, fapt despre care am menționat și anterior. Din acest considerent cerem ca proiectul să fie readus la textul agreat cu transportatorii în cadrul discuțiilor la MIDR, cu includerea prevederilor conforme normelor europene.

<p>Art. 1 alin (2) „Prezentul cod stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile organelor și instituțiilor publice responsabile de organizarea și controlul transporturilor rutiere și a activităților conexe, ale persoanelor care desfășoară activitate de transport rutier sau activități conexe, precum și a altor participanți ai raporturilor de transport rutier sau activități conexe.” Redacția actuală a alin (2) art. 1 nu permite ca CTR să conțină norme ce se referă la alți subiecți, decât organe publice și operatori de transport rutieri.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost incluse.</p>
<p>Art.5 - Intenția de a înlocui toate tipurile de asociații (patronale, profesionale, etc) cu un singur tip care le va include pe toate o susținem.</p> <p>În privința acestei definiții-împotriva. Termenul ”în trafic internațional” este artificial în această definiție. Definiția trebuie să divizeze pe categorii transportul. De exemplu în cazul în care apare o asociație în care sunt membri doar transportatorii ce activează în trafic urban, sau doar din domeniul taximetriei, sau doar din domeniul transportului național de mărfuri, sau al autogărilor, sau transportul agabaritic/depășirea masei atunci conform acestei definiții ei nu sânt reprezentativi, chiar dacă ar reprezenta 100% din ramura sa.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Noțiunea a fost revizuită.</p>
<p>Art. 5 – definiția „capacitate minimă îmbarcare” - Susținem, dar propunem să fie analizată definiția capacității minime de îmbarcare capacitatea minima de îmbarcare a autobuzului/autocarului- informație conținută în programul de transport referitor la numărul minim de scaune care trebuie să fie instalate în salonul autobuzului/autocarului la deservirea cursei date.” Cerința privind capacitatea minima trebuie prevăzută în programul de transport</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Luînd în considerare că la deservirea serviciilor regulate în trafic local sau municipal, precum și la serviciile regulate raionale sau interraionale este admisă transportarea persoanelor în picioare, numărul de scaune nu este atât de relevant. Astfel, definiția a fost completată cu ambele situații.</p>

	<p>Art. 5 – definiția „itinerar” - Susținem. Propunem sintagma ”iar în cazul serviciilor în trafic local și municipal denumirile străzilor pe care circulă serviciul regulat” de înlocuit cu ” iar în cazul serviciilor în trafic local și municipal denumirile străzilor pe care circulă serviciul regulat și/sau stațiile publice din interiorul localității”</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>Art. 5 – definiția ”orar de circulație” - Susținem, dar noțiunea nu este completă.</p> <p>Propunem ca sintagma ” , orele de pornire/sosire din punctele capăt de rută sau tranzit” să fie înlocuită cu ”orele sau perioadele de pornire/sosire din/în punctele capăt de rută sau tranzit”. Această modificare este necesară deoarece în prezent au fost eliberate autorizații valabile pentru 8 ani în favoarea a mai mult de 20 operatori de transport, ce deserveșc rute municipale și interraionale la distanțe mici în care sânt stabilite perioade de plecare, dar nu ore fixe.</p> <p>În cazul în care această modificare nu se va accepta, atunci proiectul trebuie să conțină norme tranzitorii care vor explica cum drepturile obținute de acești operatori continuă să fie respectate pe perioada de valabilitate a autorizațiilor și cum va fi modificat programul de transport după expirarea lor. Trebuie să se țină cont că pe toate rutele interraionale care dispun de astfel de regim de lucru activează mai mulți operatori de transport. MIDR trebuie să dea o viziune clară cum vor fi repartizate cursele între acești operatori. De asemenea, la rutele municipale unitatea de transport dispune de o autorizație în care este descris regimul de deservire, iar în cazul în care va fi aprobată definiția în redacția MIDR atunci pentru fiecare cursă va trebui să dispună de autorizație separată. În situația când pe o rută municipală activează mai</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Serviciile regulate au ore fixe de pornire, inclusiv în trafic local sau municipal.</p> <p>În cazul serviciilor regulate existente în programul de transport rutier, care nu au grafic fix, acestea urmează să activeze conform autorizațiilor până la expirarea acestora. După expirare serviciile urmează a fi ajustate conform prevederilor legislației în vigoare la acel moment.</p>

	<p>multe unități de transport (chiar și zeci de unități), care pe parcursul zilei își ajustează orarul, deservirea rutei va fi îngreunată de bariere birocratice fără sens, care își vor avea izvorul în această noțiune.</p>		
	<p>Art. 5 noțiunea „program de transport rutier” - Este o definiție incompletă și puțin confuză. Insistăm pe definiția discutată deja pe care MIDR a acceptat-o (detalii la finalul prevederilor referitoare la art. 5 (pct 2 din proiect): ”program de transport rutier regulat național- bază de date care conține cursele regulate în trafic local, raional și interraional, itinerarele curselor, orarele de circulație, regimul de deservire, capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului, condiția privind vârsta unităților de transport, operatorul/operatorii de transport autorizați să deservească cursa (regim operatori ???), elaborate, aprobate și actualizate în condițiile prezentului cod de către autoritatea competentă, care reflectă necesitățile de deplasare a persoanelor, stabilite în baza studiilor privind fluxurile existente de persoane, precum și anticiparea evoluției acestora.”</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Noțiunea parțial a fost revizuită.</p>
	<p>Art. 5 noțiunea ”regim de deservire” - Susținem, dar trebuie analizat dacă această noțiune reflectă situația din transportul internațional, unde operatorii sânt autorizați de ex. zile pare/impare. Redacția APOTA ni se pare mai reușită: ”Regim de deservire- informație care se conține în programul de transport rutier și în graficul de circulație referitoare la perioadele/zilele când este deservită cursa.”</p> <p>Ținând cont de aspectele redacționale pe care insistă MIDR redacția ar putea fi : ”Regim de deservire- informație care se conține în programul de transport și în graficul de circulație</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

	rutier atașat la autorizația de transport rutier și include perioadele/zilele când este deservită cursa.”		
	<p>Art. 5 noțiunea ” sisteme (platforme) electronice de management” - Susținem doar concepția. Redacția este nereușită. MIDR nu trebuie să se limiteze doar la problema sesizată de o companie de taximetrie , care pe lângă argumentele reale, de fapt urmărește eliminarea unui concurent. MIDR trebuie să elaboreze norme care se referă la orice platformă funcțională în domeniul transportului rutier. Scopul reglementărilor trebuie să urmărească:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instituirea de instrumente de intervenție a autorităților (reglementare, autorizare, interzicere, monitorizare, colectare de date etc)</li> <li>- Ca toate veniturile obținute în urma utilizării acestei aplicații pe teritoriul RM să fie contabilizate în RM și achitate taxele și impozitele prevăzute.</li> </ul> <p>În prezent utilizatorii din RM activează nu doar platforme de taximetrie, dar și platforme de car-sharing, precum și platforme de vânzare a билетelor la cursele internaționale regulate, care se pot extinde și pe rutele naționale. Unele din aceste platforme promovează în mod deschis activități ilegale, favorizând evaziunea fiscală. Este bună inițiativa MIDR de a lichida vacuumul legislativ în privința platformelor electronice, însă această inițiativă se reduce mai mult la o problemă sesizată, care urmărește scopul lichidării unui concurent. Acest comentariu se referă la întreg pachetul de norme din acest proiect referitor la platforme. Conținutul trebuie completat.</p>	S-a luat act	Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.
	Art. 5 definiția ”stație publică intermodală sau multimodale” Împotrivă. Este o definiție inutilă. A fost	Se acceptă parțial	Scopul noțiunii este de a oferi posibilitatea serviciilor de transport rutier internaționale și raionale de a debarca

	<p>inventată de MIDR pentru a mima "dezlegarea" pasagerilor și transportatorilor de robia față de gări (<i>clanul Vilcu-Andronachi</i>). Este utilizată doar pentru a "da o nouă reglementare" locurilor de unde este permisă îmbarcarea pasagerilor. De fapt are scop menținerea situației existente și protejarea clanurilor. În această privință reglementările trebuie să fie de orientare europeană și în spiritul drepturilor și libertăților fundamentale.</p>		<p>călătorii și în alte puncte pe teritoriul localităților. Totodată, pornind de la principiile de reglementare a serviciilor de transport rutier de persoane aceste puncte vor fi coordonate cu ALP. Definiția a fost completată pentru a avea claritate.</p>
	<p>Notă privind noțiunile și definițiile din art. 5. În cadrul ședințelor de lucru la MIDR la care a participat activ APOTA am discutat despre necesitatea formării unei ordini a definițiilor și noțiunilor, astfel ca acestea cât mai clar să explice termenii CTR și să excludă interpretările contradictorii. Prin propunerile noastre, majoritatea fiind inspirate din legislația UE și în special cea română, evidențiem două tipuri de noțiuni/definiții:</p> <p>1- tehnice, necesare pentru a aduce claritate și 2- fundamentale, necesare pentru a da naștere unor noi reglementări în CTR sau alte acte legislative/normative. În privința noțiunilor cum ar fi orar de circulație, itinerar, regim de deservire ș.a. este necesară o reglementare pur tehnică.</p> <p>Astfel a fost necesar de stabilit care noțiuni reflectă o bază de date (informație) și care se referă la un anumit document, care conține o parte din baza de date (informație). Bază de date constituie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 program de transport</li> <li>2 orar de circulație</li> <li>3 regim de deservire</li> <li>4 punctele capăt de rută și punctele tranzit</li> </ol>	<p><b>S-a luat act</b></p>	

<p>5 vârsta unității de transport  6 capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport  7 itinerar  8. rută regulată  9 stații publice și locuri special amenajate</p> <p>De ex. în definiția noțiunii de autorizație propusă de noi indicăm că acesta este un document... care conține denumirea operatorului de transport autorizat și denumirea curse, la care este anexat graficul de circulație. Deci acest document pe lângă datele cu caracter juridic va conține datele din modulele- denumirea operatorului de transport și denumirea cursei.</p> <p>La definiția de grafic de circulație indicăm că acest document conține – orarul de circulație, itinerarul, capacitatea minimă de îmbarcare, condiția privind vârsta unității de transport, regimul de deservire.</p> <p>Această structurare permite ca ulterior să fie adoptate norme clare și precise. De ex. stabilirea sancțiunii pentru un tip de încălcare- încălcarea condițiilor stabilite în graficul de circulație- ar presupune orice încălcare a orarului de circulație, sau a itinerarului, sau a capacității minime de îmbarcare, a vârstei unității de transport, sau a regimului de deservire. Sau ar putea fi necesar ca pentru fiecare tip de asemenea încălcări să fie sancțiuni separate. De asemenea această structurare permite clar de stabilit instrumentele aplicabile- la documente este eliberarea, confecționarea/perfectarea, reperfectarea, pierderea, retragerea, declararea nulității etc, iar la bazele de date este elaborarea, aprobarea, actualizarea.</p> <p>Din aceste motive considerăm că MIDR a simplificat redacția coordonată deja reducând din calitatea textului inițial și revenind în unele situații la incertitudine. De aceea insistăm</p>		
--	--	--

ca în definițiile noțiunilor din art. 5 să se regăsească sintagmele de tipul ”elaborate, aprobate și actualizate”, ”care reflectă necesitățile de deplasare a persoanelor”, ”fluxurile de pasageri” etc referitoare la noțiunile relevante și să fie reevaluate definițiile astfel încât să se armonizeze între ele, precum și să fie incluse definițiile coordonate deja în cadrul discuțiilor anterioare. Sintagmele descrise mai sus au fost preluate din legislația română și cea a UE.

Am propus ca CTR să conțină definiția noțiunii de program de transport rutier regulat în trafic național și definiția noțiunii de program de transport rutier regulat internațional. Această separare este necesară deoarece preconizăm ca transportul internațional să se miște spre liberalizare, unde pârghiile de intervenție a statului sânt mai puține. Iar transportul național regulat trebuie să fie celui similar din UE- cu concurență reglementată (Regulamentul 1370, preambul, alineat (4) (7)). Din acest motiv programul de transport național trebuie să conțină module de informație care nu sânt necesare în programul de transport internațional, cum ar fi – capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport, condiția privind vârsta unității de transport. Programele de transport regulat național în țările UE se elaborează în baza fluxurilor de călători, totodată garantând fiecărei localități cel puțin o cursă regulată (chiar și în lipsa unui flux stabil). Aceste studii răspund la întrebarea de câte curse are nevoie localitatea și care trebuie să fie capacitatea de îmbarcare a unității de transport. La rândul său cursele sânt atribuite în rezultatul concursurilor. Unul din criteriile de selectare este vârsta unității de transport. Odată ce un operator a câștigat concursul criteriul vârstei unității de transport și a capacității

<p>minime devin condiții obligatorii ce se reflectă în autorizație sau grafic de circulație. Iar încălcarea condițiilor acestor documente produce aplicarea sancțiunilor, inclusiv retragerea autorizației. În transportul internațional astfel de condiții nu sunt, de aceea am propus să dăm două definiții ale programelor de transport național și internațional. Considerăm că trebuie să includem definițiile cu caracter tehnic referitoare la punctele inițiale, de tranzit și terminus, vârsta unității de transport, spațiu special amenajat, autorizație de transport rutier prin servicii regulate, stație publică (modificare), rută regulată. De asemenea este necesar să includem definițiile cu caracter fundamental transport public de persoane, transport public de persoane prin servicii regulate, spațiu special amenajat, grafic temporar de circulație, modificarea în noțiunea de reutilare.</p>		
---	--	--

	<p>Art. 6, alin. (5) Susținem doar conceptual, dar redacția este nereușită:</p> <p>1. Noțiunile de organizație patronală și sindicală sau exclus (modificarea art. 5-pct. 2 al inițiativei);</p> <p>2. Este corect să fie reprezentanți ai asociațiilor serviciilor conexe, dar la art. 5 MIDR a propus ca criteriu de reprezentativitate-20% din parcul de unități de transport. Asociațiile din domeniu serviciilor auxiliare nu dețin asemenea parc. Noi referitor la noțiunea de reprezentativitate am expus obiecții.</p> <p>3. CALM nu poate fi prevăzut în lege. CALM este o asociație obștească/necomercială. Legislația permite ca primarii, consilierii locali, președinții de raioane, separat sau împreună să fondeze mai multe asociații obștești de acest fel. De aceea CTR poate prevedea ca în Consiliul consultativ să fie incluși reprezentanți ai asociațiilor necomerciale ale autorităților publice locale. La moment aceasta este doar CALM-ul, dar dacă vor mai apărea, atunci acestea trebuie să dispună de aceleași drepturi.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Definiția Asociație patronală a fost revizuită, iar CALM a fost substituită cu</p>
	<p>De ce a dispărut anularea alin (3) al art. 7 ? Păstrarea acestor norme presupune continuarea abuzurilor din partea MIDR. În care țară a UE există astfel de reglementări? Considerăm necesar de inclus prevederile date.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Ca urmare a examinării suplimentare propunerea a fost revizuită și exclusă din proiect.</p>
	<p>La articolul 9, alineatul (2) Obiecții: j) verifică și sistematizează informația privind utilizarea autorizațiilor de transport rutier în trafic internațional și național; - ce presupune verificarea utilizării autorizațiilor în trafic național???</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>j) a fost exclusă sintagma „verifică și”. k) prevederile au fost reformulate. q) prevederile au fost revizuite și extinse asupra transportului rutier în cont propriu și servicii conexe.</p>

<p>k) admite operatorii de transport rutier autohtoni la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, conform cerințelor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), eliberează carnetele INTERBUS și ține un registru pentru acestea;- este o prevedere învechită. ANTA nu admite la anumite activități. Acestea se realizează prin metoda notificării.</p> <p>Considerăm că este suficient de indicat ca și la CFP- eliberarea.</p> <p>q) înregistrează operatorii de transport rutier/întreprinderile în registrele deținute de Agenție, prevăzute de prezentul Cod; -dar activități conexe???</p> <p>u) retrage actele permissive eliberate în condițiile legii. - ANTA perfectează, reperfectează, eliberează, suspendă sau retrage în condițiile legii actele permissive. Considerăm că nu este necesar acest punct. Art.9 alin (1) prevede una din funcțiile ANTA-eliberarea autorizațiilor. Probabil aceste prevederi trebuie modificate și completate cu toate procedurile dacă MIDR insistă pe detalieri. Conform acestor modificări eliberarea autorizațiilor este o funcție a ANTA, iar retragerea autorizațiilor este o atribuție. Este un non-sens (pur redacțional).</p> <p>Totodată trebuie să se țină cont că excluderea autorizării transportului local din competența ANTA trebuie completată cu înzestrarea anumitor pârgii de control al activității de întreprinzător a autorităților locale, inclusiv combaterea transportului ilicit. Ideea de transfer a competențelor o susținem, dar modul cum se face poate forma un vacuum. Tot</p>		
---	--	--

	<p>odată transferul a astfel de competențe trebuie să urmeze după analiza impactului de reglementare, inclusiv probabilitatea creșterii cheltuielilor organelor publice locale. Trebuie să se țină cont de practica țărilor UE. Conform art. 13 al Legii nr. 51/2006 din România, autoritatea competentă de autorizare și control în cazul transportului public local este ARR, în calitate de autoritate unică națională, care la rândul ei conlucrează cu organele publice locale în vederea executării funcțiilor de reglementare și control.</p>		
	<p>Articolul 13 și 14 - susținem, Dar insistăm:  - ca metodologia trebuie aprobată de MIDR și nu de Guvern;  - sintagma ” după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic raional și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului.” este nereușită. Ea presupune că operatorul de transport nu poate avea profit- diferența dintre costurile înregistrate și sumele efectiv încasate. De asemenea atunci când un transportator este convins să accepte deservirea unei rute nerentabile, autoritatea locală aprobă mărimea subvențiilor, iar sumele efectiv încasate devin cunoscute după ce se finalizează prima perioadă pentru care este stabilită subvenția. Pentru detalii, a se vedea anexa la Regulamentul CE 1370.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>În partea ce ține de acoperire a costurilor modificările au fost operate.  În cazul metodologiei de calculare a tarifelor aceasta urmează a fi aprobată prin Hotărârea Guvernului</p>
	<p>De ce au fost excluse modificările agreate la art. 17. Insistăm să fie reincluse. Erau elaborate în conformitate cu legislația UE.  De ce MIDR insistă pe păstrarea invențiilor perioadei plahotniuc-dodon???</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Subiectul urmează a fi examinată în procesul de transpunere totală a Regulamentului 1071/2009, care urmează a fi obiectul de reglementare a unui alt proiect.</p>
	<p>La articolul 18: Susținem,</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>lit. a) și b) expuse în altă redacție conform propunerii AITA.</p>

	Dar întregul alin (1) al art.18 trebuie revăzut. O aplicare oarbă a acestor prevederi poate duce la pierderea reputației tuturor operatorilor concomitent. Iar corupția din ANTA a arătat că aceste norme sunt utilizate abuziv.		
	De ce au dispărut prevederile privind modificarea art.19 referitoare la capacitatea financiară. Aceste prevederi erau elaborate conform normativelor UE. Insistăm să fie reincluse.	<b>Nu se acceptă</b>	Subiectul urmează a fi examinată în procesul de transpunere totală a Regulamentului 1071/2009, care urmează a fi obiectul de reglementare a unui alt proiect.
	Art. 21 alin (2) Susținem, dar limita de 4 întreprinderi și/sau 50 unități trebuie argumentată poate fi introdusă (chiar dacă este o normă UE) după ce evaluăm impactul și stabilim care sunt termenele în care ne putem adapta. Este posibil ca companiile mici să nu dispună de posibilitatea de a angaja manageri în transport.	<b>Se acceptă parțial</b>	Termenul de intrare în vigoare a fost stabilit pentru 1 ianuarie 2025.
	Art. 25 alin. (31) Împotriva, încalcă dreptul la proprietate. Este o propunere îndreptată spre comoditatea ANTA. Ministerul a acceptat excluderea acestei propuneri. ANTA nu a putut justifica necesitatea ei. Operatorii de transport pe parcursul activității au semnalat că ANTA încearcă prin așa pârghii să creeze obstacole în activitate. Acum această restricție nu există. Ce probleme creează? Era justificat doar de aplicat în domeniul transporturilor internaționale și anume în așa mod a fost agreat.	<b>Nu se acceptă</b>	Algoritmul de programare a sistemului informațional „E-Autorizație transport” nu permite menținerea unei unități de transport după mai mulți operatori de transport.
	În cadrul ședințelor, MIDR a fost de acord cu introducerea articolului nou 321. Insistăm să fie reintrodus. Se introduce un articol nou 321 cu următorul conținut: ”(1) Inițierea activității de transport rutier de persoane prin servicii regulate se efectuează în temeiul principiului autorizării, după examinarea cererii de atribuire, adoptarea deciziei și eliberarea actului permisiv de către Agenție, inclusiv prin acceptarea tacită.	<b>Se acceptă parțial</b>	Prevederile parțial au fost introduse în modificările operate la art. 38 din proiect.

	<p>(2) Modificarea gărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate în cadrul unei localități, schimbarea denumirii operatorului de transport (ca rezultat al succesiunii), modificării adresei juridice), modificarea perioadelor de staționare în punctele tranzit fără modificarea orelor de pornire se efectuează în temeiul principiului notificării. Agenția va reperfecta actele permissive în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>(3) Alte modificări aduse actelor permissive, în baza cărora se desfășoară activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate, altele decât cele prevăzute la alin (2), se vor efectua în temeiul principiului autorizării, în condițiile legii.”</p>		
	<p>Art. 33 Susținem conceptual.</p> <p>În mare măsură redacția propusă reflectă compromisul atins între MIDR și transportatori. Dar această variantă conține unele devieri și deficiențe majore. Ca și în cazurile descrise mai sus simplificarea/scurtarea textului nu a crescut calitatea normei juridice, dar a diminuat din aceasta.</p> <p>În alin (2) trebuie exclusă sintagma ”și internațional”. Dacă intenționăm să mergem spre liberalizarea transportului internațional, atunci rutele internaționale nu pot fi deschise ținând cont de necesitățile existente ale populației, deoarece acest criteriu presupune mecanisme prin care inițial se stabilesc aceste necesități.</p> <p>Așa cum este stabilit în Regulamentul CE 1370 (Preambul, alin (1), (2), (12), art. 1 alin (1) ș.a.) și în Tratatul UE (art. 16, 86 ș.a.) transporturile naționale pe rute regulate reprezintă Servicii de interes economic general (SIEG), care se bucură de un statut special, la care se asigură accesul nediscriminatoriu</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prevederile propuse conțin elementele de bază discutate anterior însă redacția urmează a fi păstrată cea propusă de MIDR în proiect.</p>

și universal în măsura necesității. Termenul ”ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora”, prevăzut la alin (2) reflectă parțial spiritul legislației UE. Principiului garantării accesului nediscriminatoriu și universal la serviciile SIEG, ca obligație a statului față de cetățeni își are continuarea prin includerea unor norme clare menite să asigure implementarea acestui drept. Limitarea doar la această sintagmă este echivalentă unei declarații care riscă să nu fie executată.

În redacția acceptată de către APOTA și MIDR (dl. Marian Gh) textul alin (3), (4) și (5) prevedea exact că volumul serviciilor care reflectă necesitatea de deplasare a populației se stabilește în baza studiilor fluxurilor de călători- actuale și preconizate.

Aceste prevederi nu au fost inventate de APOTA sau de MIDR, dar au fost preluate din legislația României. Art. 17 al Legii nr. 92/2007 din România prevede ” evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora”, art. 1 al aceleiași legi prevede ” e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane; f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente; g) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;”. Aceste norme privite în comun cu prevederile Legii nr 51/2006 (Legea serviciilor comunitare de utilități publice, care transpune principiile UE în domeniul SIEG) explică clar că necesitatea de deplasarea populației reprezintă un criteriu

<p>obiectiv, care se determină prin metode speciale și iau forma unor documente. Din acest considerent la art. 33 a fost elaborat un alineat special care să reglementeze conținutul studiilor fluxurilor de călători, cine urmează a fi inclus în grupurile de lucru pentru efectuarea studiilor și tipurile de concluzii pe care trebuie să le conțină studiul. În redacția precedentă acesta a fost alin (6). De asemenea a fost elaborat și alin. (7), care conținea obiectivele din Cartea albă a transporturilor (2011) care stabilesc ca principii prioritare a reglementării activității de transport rutier - protecția mediului și siguranța rutieră, și a prevederilor Tratatului UE în privința serviciilor SIEG, prin instituirea principiului că fiecare localitate cu statut de primărie trebuie să dispună de cel puțin o cursă tur/retur inclusă în programul de transport raional sau interraional. Prevederile alin (6) și (7) din redacția inițială au fost excluse de MIDR într-un mod inexplicabil, deși acestea reprezintă o reflectare directă a prevederilor europene.</p> <p>Din acest motiv insistăm pe redacția deja coordonată, la care MIDR trebuia doar să clarifice cum denumesc organele publice locale (executive, consilii, primari etc.).</p> <p>Redacția propusă:</p> <p>(2) Programele de transport rutier în trafic național se elaborează, aprobă și actualizează de către autoritățile competente, în condițiile prezentului Cod, ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora, stabilite în baza analizei fluxurilor de călători. Programele de transport rutier în trafic național vor include cursele ce acoperă necesitatea de deplasare a populației, ținând cont de criteriile prevăzute în prezentul Cod.</p>		
--	--	--

(3) Programele de transport local și municipal se elaborează, aprobă și actualizează, în condițiile prezentului Cod, de către organele publice locale ale satelor, orașelor și municipiilor în baza studiilor proprii ale fluxurilor de călători. Programele de transport local/municipal vor include rute ce nu depășesc raza teritoriilor localității/localităților administrate, vor prevedea itinerare cu indicarea denumirii străzilor și intersecțiilor și orare de circulație cu indicarea orelor sau perioadelor de pornire din punctele inițiale. Programele de transport local/municipal sânt aduse la cunoștința Agenției, care va ține evidența acestora și nu necesită obținerea avizului sau coordonării de la/cu Agenția.”

(4) Programele de transport raional se elaborează, aprobă și actualizează de către Consiliile raionale, în condițiile prezentului Cod, în baza studiilor fluxului de călători efectuate de către Consiliile raionale de comun acord cu organele publice locale ale localităților din cadrul raionului. Programele de transport raional vor include curse, care fac legătura dintre localitățile raionului și nu depășesc raza teritoriului raionului. Programele de transport raional sânt coordonate cu Agenția, care va asigura ca programele de transport raional să nu se suprapună cu programele de transport interraional. Agenția va ține evidența programelor de transport raional.

(5) Programele de transport interraional se elaborează, aprobă și actualizează de către Agenție, în condițiile prezentului Cod, în baza studiilor fluxului de călători efectuate de către Agenție de comun acord cu organele publice locale de nivelul I și ale municipiilor.

(6) Studiile fluxului de călători efectuate de către organele publice locale și/sau Agenție, efectuate în condițiile

prezentului Cod, vor determina necesitățile de deplasare a populației cu mijloacele de transport în comun prin servicii regulate determinând fluxurile actuale de călători și a celor care pot fi preconizate. Studiile fluxurilor de călători vor determina numărul mediu, maxim și minim de călători din localitate pe direcții, perioadele de timp când serviciile de transport rutier regulat sânt cele mai solicitate, numărul curselor necesare pentru satisfacerea necesităților fluxului de călători, capacitatea de îmbarcare a unităților de transport necesare a fi antrenate, modul de activitate a curselor deja autorizate și concluziile privind oportunitatea sau lipsa oportunității aprobării modificărilor în programele de transport. La efectuarea studiilor fluxurilor de călători autoritățile competente vor forma un grup de lucru din rândul specialiștilor autorității, specialiștilor antrenați de autoritate și a reprezentanților operatorilor de transport, care deserveșc cursele autorizate (în cazul programelor de transport municipal/local și raional) sau a asociațiilor profesionale reprezentative din domeniu, membrii căroră deserveșc curse în direcția dată (în cazul programelor de transport interraional).

(7) Programele de transport în trafic național se vor elabora, aproba și actualiza având ca principii prioritare protecția mediului și siguranța rutieră, nefiind admise nici excesul de curse și nici deficitul de curse, urmărind scopul eficientizării utilizării mijloacelor de transport, totodată asigurând acoperirea necesităților reale ale populației de a se deplasa cu mijloace de transport în comun și asigurând ca fiecare localitate cu statut de Primărie să dispună de cel puțin o cursă

<p>tur și o cursă retur (directă sau în tranzit), inclusă în programul de transport raional sau interraional.</p> <p>(8) Programul de transport în trafic internațional se elaborează, aprobă și actualizează, în condițiile prezentului Cod de către Agenție în baza cererilor operatorilor de transport. Programul de transport în trafic internațional are la bază principiul liberalizat și principiul reglementat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.”</p>		
<p>Art. 34 Conform discuțiilor avute loc cu MIDR, s-a convenit redacția art.34, la care dacă se insistă, acceptăm și adăugarea alin (5) propus acum:</p> <p>(1) Programele de transport rutier stabilesc pentru fiecare rută autogările și stațiile publice și locurile special amenajate utilizate pentru plecări, opriri în tranzit și sosiri, cu excepția programului de transport municipal/local, care va include denumirea străzilor și stațiile publice din interiorul localității.</p> <p>(2) Modul de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către administrația publică locală.</p> <p>(3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sunt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.</p> <p>(4) Accesul în stațiile publice al operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>Abrogarea art. 35 - Parțial împotriva. Părțile au agreat redacția următoare: (1) Programul de transport rutier interraional se elaborează, se aprobă și se actualizează de către Agenție.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Prevederile se regăsesc în modificările operate la art. 33.</p>

<p>(2) Programul de transport rutier internațional se elaborează, se aprobă și se actualizează de către Agenție.</p> <p>(3) Programele de transport rutier raionale se aprobă și se actualizează de către președinții de raion, programele de transport rutier locale – de către primarii localităților, iar programele de transport rutier municipale – de către primarii municipiilor.</p> <p>(4) În vederea corelării programului de transport rutier interraional cu cele de transport rutier raional, acestea din urmă se aprobă și se modifică după obținerea avizului pozitiv al Agenției .</p> <p>MIDR și-a asumat obligațiunea de a evalua necesitatea includerii alin (5) referitoare la lista operatorilor de transport. Prevederile alin (1)-(3) pot fi excluse după ce ne convingem că în alte norme ale CTR acestea se conțin în mod direct (parțial deja este). Prevederile alin (4) sunt importante. Ele pot fi anulate, dacă altă normă va conține aceste prevederi.</p>		
<p>Art. 36 Susținem parțial.</p> <p>MIDR a transpus doar o parte din prevederile discutate. Redacția propusă de MIDR poate fi acceptată ca alin (1) al art. 36, cu excepția lit k), la care trebuie adăugate alineatele descrise mai jos.</p> <p>Ținând cont de conținutul lit. j) propus de MIDR, este necesar la Dispoziții finale de prevăzut norma care va obliga operatorii de transport să modifice autorizațiile și care va prevedea cum vor fi operate modificările în autorizațiile care nu corespund cerințelor date (unele curse au prevăzut cursa tur pe un traseu și retur pe altul, altele au prevăzute staționare într-o localitate la cursa tur, iar la retur nu este staționare, altele pe un segment la cursa tur au o viteză, iar la retur au altă viteză).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>La momentul aprobării modificărilor, autorizațiile valabile rămân în vigoare pînă la momentul expirării, cu excepția cazului cînd operatorul de transport solicită modificarea rutei. În acest caz modificarea urmează a fi examinată prin prisma prevederilor în vigoare la momentul solicitării. După expirarea autorizațiilor la expunerea la concurs a serviciului, graficele de circulație urmează a fi revizuite. Ca urmare a implementării acestui mecanism dispare necesitatea în reglementarea termenului de valabilitate a programelor de transport rutier.</p>

<p>În conformitate cu prevederile Preambul alin (24), art. 1 alin (1), art.2 lit. (a) al Regulamentului 1370 serviciile de transport din categoria SIEG trebuie să fie continue. Art. 1 alin (4) lit. g) al Legii nr.92/2007 (Ro), prevederile OG nr. 27 (2011)(RO) de asemenea transpun principiul continuității și previzibilității serviciului de transport public. Iar. Art. 55 al OMTI (RO) nr. 980/2011 prevede expres ” (1) Programul de transport interjudețean se întocmește de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în baza programului de transport anterior, cu consultarea organizațiilor patronale reprezentative la nivel național pentru domeniul transporturilor rutiere, valabilitatea acestuia fiind de 74 de luni”.</p> <p>Prevederi similare au fost discutate și agreate de părți, dar în prezenta redacție MIDR le-a exclus și nu a venit cu altele care să dezvolte principiile europene.</p> <p>Suplimentar la alin (2), art. 7 al Regulamentului 1370 este prevăzut:” (2) Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:” Prevederi similare conține și legislația României, care conține necesitatea publicării pe pagina web a ARR a calendarului de atribuire a curselor (organizarea concursurilor).</p> <p>O normă similară a fost elaborată și inclusă în art. 36. Aceste două principii europene, împreună cu principiul stabilirii prin studii a fluxului de călători și completată de necesitatea de înzestrare a organelor publice locale cu posibilitatea participării la formarea programelor de transport</p>		
---	--	--

<p>au stat la baza elaborării alineatelor (3), (4), (6), (7), (8) ale art. 36.</p> <p>Alineatul (5) a fost elaborat ca parte a unui mecanism de depășire a problemei semnalate de ANTA și MIDR pe parcursul ultimelor câțiva ani- supraîncărcarea rețelei de rute regulate. Punctul k) propus de MIDR care a preluat unele idei din alin. (5) nu este complet și nu are legătură logică cu problema existentă. Problema legată de punctele tranzit există doar la cursele interraionale, de aceea extinderea ei la cursele raionale este inutilă. Formulările trebuie să fie clare, iar norma trebuie să fie proporțională. Soluția trebuie să se reflecte doar asupra cazurilor care întruchipează problema. De aceea formularea de tipul ”primele 10 puncte” este stranie. Din care capăt se iau primele 10 puncte? De ce 10? ș.a.m.d. Redacția alin.(5) este mult mai reușită, proporțională și clară. Nu insistăm că ea trebuie să fie o redacție finală. Poate fi îmbunătățită, dar nu înrăutățită.</p> <p>Așa cum am menționat redacția, alin. (5) reprezintă un compromis exprimat de transportatori, după discuții foarte lungi și aprinse.</p> <p>De asemenea considerăm necesar de a reglementa ce trebuie să conțină programul de transport internațional. De aceea a fost propusă redacția alin (9).</p> <p>Insistăm pe redacția art. 36, elaborată în baza principiilor expuse mai sus:</p> <p>Art.36. - Programele de transport rutier interraional și raional se elaborează, aprobă și modifică în baza următoarelor principii de legătură a localităților:</p>		
--	--	--

<p>a) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic și social intră acestea;</p> <p>b) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în cadrul raionului;</p> <p>c) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci când localitatea urbană/centrul raional din alt raion se află mai aproape decât localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;</p> <p>d) din localități urbane/centre raionale spre municipii;</p> <p>e) între localități urbane/centre raionale;</p> <p>f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);</p> <p>g) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centrele raionale se află în direcție opusă față de municipii, iar până în municipiu nu este alt centru raional;</p> <p>h) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile rurale cuprind/reprezintă obiective religioase (mănăstiri), turistice, economice (parcuri industriale sau zone economice libere) de interes național sau puncte de frontieră;</p> <p>i) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când numărul populației localității rurale este mai mare de 3 500 de locuitori, conform ultimului recensământ.</p> <p>j) cursa tur și retur a serviciului regulat urmează să conțină aceleași puncte intermediare de staționare, durate de staționare, itinerare și regimuri de viteză</p> <p>(3) Programul de transport interraional, raional și municipal/local se elaborează în conformitate cu principiile</p>		
--	--	--

<p>prezentului Cod, având la bază programul de transport anterior.</p> <p>(4) Programul de transport interraional va fi elaborat de către Agenție cu consultarea asociațiilor profesionale reprezentative, membrii cărora deservesc serviciile regulate rutiere naționale, după solicitarea propunerilor de la organele publice locale. Programul de transport interraional pentru următoarea perioadă de valabilitate va fi elaborat și aprobat cu cel puțin 18 luni până la expirarea programului de transport actual. În programul de transport interraional pentru perioada următoare nu pot fi incluse curse noi, dacă acestea nu corespund principiilor prevăzute la lit. f)-i) al alin. (1). Cursele din programul de transport actual, care nu corespund principiilor prevăzute la alin (1) vor fi incluse în programul de transport pentru următoarea perioadă, dacă există solicitarea operatorului de transport sau a organului public local a localității rurale-capăt de rută.</p> <p>(5) Punctele tranzit al serviciilor regulate interraionale care fac legătura cu mun. Chișinău sau Bălți pot fi doar localitățile din raionul punctului inițial altul decât mun. Chișinău sau Bălți și centrele raionale de pe itinerarul rutei, iar în cazul în care serviciul regulat are ca localități capăt de rută două centre raionale, atunci punctele tranzit pot fi localitățile din raioanele punctelor-capăt de rută și alte centre raionale, iar în cazul în care localitățile capăt de rută sânt mun. Bălți și Chișinău, punctele tranzit pot fi doar centrele raionale.</p> <p>(6) Programul de transport raional va fi elaborat de către Consiliul raional cu consultarea operatorilor de transport care deservesc serviciile de transport regulat raionale, după solicitarea propunerilor de la primăriile localităților din raion.</p>		
---	--	--

<p>Programul de transport raional pentru următoarea perioadă va fi elaborat și aprobat cu cel puțin 12 luni până la expirarea programului de transport actual. Programul de transport raional pentru perioada următoare va prevedea curse care să asigure legătura directă a fiecărei localități cu statut de primărie cu centrul raional, prin servicii de transport rutier regulat directe sau tranzit, ținând cont și de funcționarea serviciilor regulate interraionale.</p> <p>(7) Programul de transport municipal/ local va fi elaborat de către autoritatea publică locală, cu consultarea operatorilor de transport care deservește serviciile regulate municipale/locale, după organizarea unor consultări publice cu locuitorii municipiului/localității. Programul de transport municipal/local pentru următoarea perioadă va fi elaborat și aprobat cu cel puțin 12 luni până la expirarea programului de transport actual. Programul de transport municipal/local pentru perioada următoare va prevedea curse ce vor fi operate în interiorul localității, precum și curse care să asigure legătura localităților din componența primăriei cu localitatea cu statut de primărie. Punctele inițiale/de tranzit și terminus ale rutelor municipale/locale vor fi doar stațiile publice de pe teritoriul localității.</p> <p>(8) În programele de transport raional și interraional pentru perioada următoare pot fi introduse curse/rute noi cu condiția respectării principiilor din alin (1) și a stabilirii faptului insuficienței curselor existente prin analiza fluxului de pasageri, efectuată în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(9) Programul de transport internațional se elaborează și se aprobă de către Agenție având la bază toate rutele/cursele</p>		
--	--	--

<p>existente. Programul de transport internațional nu are perioadă limită de valabilitate. Programul de transport internațional va conține:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) rutele /cursele care fac legătura dintre localitățile din Republica Moldova cu localitățile din alte state</li> <li>b) rutele/cursele care tranzitează teritoriul Republicii Moldova</li> <li>c) itinerarele curselor/rutelor</li> <li>d) orarele de circulație a rutelor/curselor</li> <li>e) regimul de deservirea cursei/rutei</li> <li>f) operatorii rutieri autorizați să deservească cursa/ruta</li> </ul>		
<p>Art. 37 - Împotrivă.</p> <p>Este regretabil că MIDR și ANTA vorbesc despre imperfecțiunea legislației actuale, despre imposibilitatea efectuării anumitor modificări, iar când au posibilitatea de a modifica legislația propun niște modificări simpliste, care nu schimbă esența și vor asigura continuitatea problemelor existente. Până a analiza redacția nouă a art. 37 trebuie să avem un consens că prevederile actuale ale art. 37 (de rând cu altele) generează următoarele probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a)- riscul de corupție. Imperfecțiunea art. 37 a permis unor funcționari în diferite perioade să interpreteze diferit această normă. De aceasta au beneficiat unii transportatori. Ca rezultat astăzi avem know-how-ul autohton de deservire în comun, cursa tur are traseu diferit de cea retur, la cursa tur punctele tranzit diferă de cursa retur etc.</li> <li>b)- legislație imprecisă. Imperfecțiunea legii face ca unele situații să nu dispună de soluție prevăzută de lege.</li> <li>c)- acțiune limitată. Imperfecțiunea legii blochează anumite procese de adaptare a programelor la necesitățile reale.</li> </ul>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Redacția propusă vine să soluționeze problemele identificate pe termen scurt, inclusiv să asigure accesul cetățenilor la servicii de transport sigure și calitative. Parțial argumentele și propunerile prezentate urmează a fi examinate în procesul de transpunere a Regulamentelor europene, care va fi obiectul de reglementare al unui alt proiect.</p>

<p>d)- acțiune unilaterală. Redacția actuală nu asigură participarea în proces a tuturor subiecților interesați. În situația în care suntem de acord că prin modificările noi trebuie să depășim aceste probleme (fără a le crea pe altele) este necesar să divizăm din punct de vede tehnic trei categorii distincte de programe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Locale/municipale</li> <li>- Raionale/interraionale</li> <li>- Internaționale</li> </ul> <p>Aceste trei categorii de programe conțin rute care apar, se execută, se actualizează/modifică în mod diferit unele față de altele. De ex. rutele municipale se execută pe principiul o rută-un operator de transport. Numărul de curse pe o rută este adaptabil, de ex. în ziua de luni de dimineață până la 10-00 activează cu interval de 10 min. etc. Modificarea numărului de curse ca modalitate de modificare a programului, în cazul transportului municipal este inutilă. Pentru că modificarea intervalelor reprezintă procedura de modificare a orarului de circulație, care în mod evident duce și la modificarea numărului de curse. În transporturile internaționale orice modificare se va produce în baza cererilor operatorului de transport depuse la organul național sau la cel străin. În acest caz nu este necesar de stabili necesitatea de deplasare a populației și cu atât mai mult nu este necesară părerea organelor publice locale. În transporturile raionale/interraionale situația este absolut diferită. Din acest motiv reglementarea modului de modificare a programelor de transport în mod separat pentru fiecare categorie este necesară. Următorul aspect este legat de noțiunile de bază. Dacă prin definițiile și reglementările date de cod, am ajuns că</p>		
---	--	--

<p>programul de transport este de fapt o bază de date centralizată, care constă din mai multe module informaționale, atunci modificarea oricărui din modulele componente duc la modificarea programului de transport.</p> <p>Dacă dorim ca programul de transport să conțină:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- orar de circulație</li> <li>- regim de deservire</li> <li>-punctele capăt de rută și punctele tranzit</li> <li>- vârsta unității de transport</li> <li>- capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport</li> <li>- itinerar denumirea rută/cursă regulată</li> <li>- stații publice și locuri special amenajate, atunci trebuie să prevedem posibilitatea modificării separate a acestor module, care vor produce modificarea programului.</li> </ul> <p>Următorul aspect- modificarea programului de transport poate afecta interesele a două grupuri de persoane- pasagerii, care prin concepția promovată de MIDR și acceptată de transportatori, vor fi reprezentați de organele publice locale (interese sociale) și operatorii de transport (interesele economice). ANTA ca organ abilitat cu autorizarea modificărilor trebuie să adopte decizii care vor armoniza interesele sociale cu cele economice. De aceea reglementările trebuie să fie cât mai clare, pentru a oferi ANTA instrumente clare, previzibile de intervenție în conținutul programelor. Pe de altă parte reglementările clare vor elimina situațiile care pot provoca corupția. Acest concept indică clar că programele de transport pot fi modificate doar la inițiativa operatorilor de transport sau a autorităților publice locale.</p> <p>Modificarea programului de transport la inițiativa ANTA, fără cererea operatorului sau organului public local este</p>		
--	--	--

posibilă doar în cazul excluderii rutelor/curselor nesolicitate la concurs, în restul cazurilor este absurdă. Acest concept de asemenea impune de a stabili când anumite modificări pot fi efectuate doar cu acordul operatorului de transport sau al organului public local și cazurile când opinia acestor subiecți este facultativă. Ținând cont de principiul european privind analiza detaliată a impactului oricărei decizii administrative, principiul consultării cu subiecții interesați și principiul compromisului/coeziunii, prevederile propuse de MIDR privind consultarea în exclusivitate a localității - capăt de rută este nefondată. Cu atât mai mult această propunere este greșită și neproportională, ținând cont de conținutul discuțiilor avute loc la MIDR și CALM.

Următorul aspect- conținutul art. 37 trebuie să reglementeze la maxim toate posibilitățile tehnice de modificare a programului. Modificarea programului trebuie privită mai întâi de toate ca instrument tehnic, la care se adaugă cerințe de țin de dreptul al veto, termene etc. Din acest punct de vedere nu este clar de ce MIDR dorește să limiteze posibilitatea modificării itinerarului doar prin prelungirea rutei. De asemenea, de ce modificarea operatorului de transport este posibilă doar în rezultatul desemnării prin concurs a altui operator? Dar dacă întreprinderea a fost supusă reorganizării? Dar dacă de ex. un operator care deservește împreună cu alt operator o rută (deservire în comun) renunță la autorizație, ce fel de modificare se va efectua?

Conținutul art. 37 nu poate fi unul restrictiv. El trebuie să prevadă toate modalitățile posibile (teoretice) de modificare a programelor. Iar unele restricții trebuie să fie proporționale și să reflecte necesitatea protejării a unui din tipurile de interese

indicate mai sus (sociale sau economice) cu indicarea clară a priorităților urmărite.

Un alt aspect- unele modificări, care aduc atingere (sau pot aduce atingere) unor drepturi și interese ocrotite de CTR, trebuie să dispună de o procedură exactă și să treacă prin procedura autorizării- adică ANTA permite sau refuză. Iar alte modificări, care sunt pur tehnice și rezultă din libertățile economice garantate de alte legi, inclusiv Constituție, trebuie să dispună de o procedură simplificată și să treacă prin procedura notificării, iar ANTA să aibă doar atribuția de reperfectare a actului permisiv.

Ignorarea principiilor descrise mai sus și promovarea redacției art. 37 din proiect va crea o normă restrictivă, incompletă, confuză, pe alocuri absurdă, care ignoră alte prevederi legale adoptate în spiritul legislației europene. Modificarea intervalelor la cursele interraionale de la 30 min la 15 min este un pas foarte periculos. MIDR nici în notă, nici în AIR nu explică necesitatea acestei modificări. Această modificare vine în contradicție cu toate acțiunile MIDR de până acum- MIDR începând din 2018 și până în prezent a instituit moratorii la modificarea programelor de transport și MIDR împreună cu ANTA au declarat că rețeaua de rute este supraaglomerată. Iar acum MIDR promovează posibilitatea deschiderii unui număr enorm de curse suplimentare. Devine evident că prin aceste modificări se urmărește promovarea unor interese, care nu au nimic cu buna funcționare a transportului. Acestea sunt interese corupționale. Intervalul de 30 min are un singur aspect- siguranța rutieră. Cele mai grave accidente cu implicarea transportului regulat de pasageri au avut loc la rutele care concureau cu rute cu o

<p>diferență de 5-15 minute. Intervalul astăzi constituie un pilon al siguranței rutiere. Iar siguranța rutieră nu poate fi jertfită în interesele corupționale a unor grupuri. MIDR nu a considerat necesar să argumenteze în Nota și AIR la proiect modificările esențiale care vor diminua substanțial din siguranța rutieră și care în mod evident contravin scopurilor din Carta Albă a transporturilor.</p> <p>De asemenea MIDR evită să reglementeze problemele existente din transportul internațional. Unele din aceste probleme au fost create datorită incompetenței funcționarilor MIDR și ANTA.</p> <p>Aceste probleme riscă să producă distrugerea mai multor companii ce activează pe segmentul internațional. În cadrul ședințelor la MIDR a fost discutat conceptul de a crea două mecanisme de reglementare-cu țările cu care va fi semnat regimul de liberalizare și cu țările cu care acest regim nu va fi instituit. MIDR în loc să vină cu propuneri de a îmbunătăți redacția inițială, a exclus integral alineatul discutat, prefăcându-se că problema nu există.</p> <p>Redacția propusă de noi și modificată în cadrul ședințelor la MIDR este:</p> <p>(1) În decursul perioadei de valabilitate, programele de transport rutier pot fi actualizate exclusiv conform prevederilor prezentului Cod.</p> <p>(2) Programele de transport rutier municipal/local pot fi actualizate (modificate) prin:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) introducerea de noi rute;</li><li>b) modificarea itinerarului rutelor existente;</li><li>c) modificarea orarului de circulație;</li><li>d) modificarea regimului de deservire;</li></ul>		
---	--	--

<p>e) modificarea cerințelor față de capacitatea minimă de îmbarcare a unităților de transport;</p> <p>f) excluderea rutelor;</p> <p>g) modificarea operatorului de transport.</p> <p>(3) Actualizarea programului de transport municipal/local în temeiul p. b)-e) alin (1) din prezentul articol se efectuează de către Consiliul municipal/local cu acceptul operatorului de transport rutier care deservește ruta. Actualizarea programului de transport municipal/local în temeiul p. a), f), g) alin. (1) din prezentul articol se efectuează de către autoritatea executivă publică locală.</p> <p>(4) Decizia autorității publice locale de actualizare a programului de transport, împreună cu acceptul/cererea operatorului de transport, dacă este cazul, se transmite Agenției în termen de 30 zile de la data adoptării. Agenția în temeiul deciziei Consiliului municipal/local, în baza cererii operatorului de transport, în termenele prevăzute de legislație va elibera autorizația pentru deservirea rutei. (acest alineat poate fi exclus ținând cont de propunerile noi apărute ale MIDR, dar este necesară apariția normelor noi-comentariile precedente).</p> <p>(5) Programele de transport rutier raional și interraional pot fi actualizate (modificate) prin:</p> <p>a) introducerea de noi rute;</p> <p>b) deschiderea curselor noi;</p> <p>c) modificarea itinerarului curselor prin prelungirea/prescurtarea cursei din punctul-capăt de rută inițial până la alt punct-capăt de rută nou și/sau modificarea unei porțiuni a traseului inițial dintre punctele capăt de rută,</p>		
---	--	--

	<p>cu sau fără introducerea punctelor noi de tranzit și modificarea orarului de circulație;</p> <p>d) modificarea orarului de circulație prin modificarea orelor de pornire din punctele-capăt de rută, modificarea orelor de pornire și/sau perioadelor de staționare din/în punctele de tranzit;</p> <p>e) modificarea regimului de deservire a cursei prin modificarea numărului de zile săptămânale și/sau a perioadelor anuale când cursa este deservită;</p> <p>f) modificarea cerințelor față de capacitatea minimă de îmbarcare a unităților de transport;</p> <p>g) excluderea rutelor/curselor;</p> <p>i) includerea/excluderea punctelor de tranzit (intermediare de coordonat cu noțiunile din art. 5) fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin includerea/excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare incluse/excluse;</p> <p>k) modificarea autogărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate fără modificarea itinerarului și a orarului de circulație;</p> <p>l) modificarea operatorului de transport rutier, prin înlocuirea unui operator de transport cu alt operator apărut în rezultatul reorganizării (succesiunii) întreprinderii/în rezultatul modificării numărului de operatori rutieri ce deserveșc ruta în comun, sau înlocuirea unui operator de transport de la care a fost retrasă autorizația cu alt operator nou căruia i-a fost atribuită ruta/cursa prin concursul organizat conform prevederilor prezentului Cod.</p> <p>(6) Introducerea de rute noi prevăzută la p a) al alin.(5) al prezentului articol reprezintă actualizarea programului de</p>		
--	--	--	--

<p>transport prin care se introduce o legătură nouă între două localități capăt de rută, care nu există în programul de transport raional/interraional, sau legătura între aceleași localități-capăt de rută, dar pe un itinerar nou, altul decât itinerarul rutei existente, care face legătura dintre aceleași localități. Se consideră itinerare diferite, dacă acestea diferă mai mult de 10% din lungime. Criteriile de diferențiere a itinerarelor vor fi aprobate de organul central de specialitate.</p> <p>Introducerea rutelor noi în programul de transport raional/interraional poate fi efectuată dacă una din localitățile capăt de rută cu statut de primărie nu este deservită prin curse directe sau în tranzit de nici o cursă existentă, sau în cazul în care localitatea dată este deservită prin intermediul curselor regulate raionale/interraionale, în baza analizei fluxului de călători întocmită în conformitate cu prevederile prezentului Cod s-a stabilit insuficiența acestora și necesitatea deschiderii unei rute noi din această localitate. Rutele noi vor corespunde criteriilor prevăzute la art. 36 al prezentului Cod și vor fi atribuite în rezultatul concursului organizat și desfășurat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(7) Deschiderea curselor noi prevăzută la p b) al alin. (5) al prezentului articol reprezintă introducerea în programul de transport rutier raional/interraional a unor curse noi care au un itinerar identic cu cursele existente (fără a ține cont de punctele de tranzit), dar care se efectuează la alte ore din punctele capăt de rută. Deschiderea curselor noi poate fi efectuată doar în temeiul analizei fluxului de călători întocmită în conformitate cu prevederile prezentului Cod, care a stabilit insuficiența serviciilor de transport în localitățile-capăt de rută și/sau tranzit. Cursa nou deschisă va fi atribuită operatorului</p>		
--	--	--

de transport care deservește cursa următoare din localitatea rurală, iar în cazul refuzului acestuia, va fi atribuită în rezultatul concursului organizat și desfășurat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.

(8) Grupurile de lucru formate de autoritățile competente pentru efectuarea studiului fluxului de călători, care vor stabili deficitul/insuficiența de servicii de transport rutier regulat în trafic raional sau interraional și vor argumenta necesitatea aprobării modificărilor în programele de transport, vor opta pentru una din opțiunile de modificare ținând cont de următoarea ordine de prioritate- majorarea capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului la cursa/cursele existente, modificarea itinerarului unei curse existente prin care se include localitatea/localitățile în care este înregistrat deficit de servicii de transport rutier regulat, deschiderea unei curse noi, introducerea unei rute noi. Majorarea capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului și modificarea itinerarului unei curse existente prin care se include localitatea/localitățile în care este înregistrat deficit/insuficiență de servicii de transport rutier regulat se va efectua cu acordul operatorului de transport, care deservește cursa.

(9) Studiul fluxului de călători va fi inițiat de autoritatea competentă la cererea operatorului de transport sau a organului public local de nivelul I.

(10) Actualizarea programului de transport raional sau interraional în temeiul p. a)-l) alin (5) din prezentul articol se efectuează de către Agenție în următoarele termene:

a) în cazul actualizării programului de transport, ca rezultat al constatării faptului deficitului serviciilor de transport rutier

<p>regulat- în termen de 90 zile de la data întocmirii studiului fluxului de călători,</p> <p>b) în cazul actualizării programului de transport în temeiul cererii operatorului de transport- în termen de 30 zile de la data depunerii cererii, cu excepția prevăzută la lit. c) din prezentul alineat. Operatorul de transport rutier poate depune cereri de actualizare a programelor de transport doar în privința rutelor/curselor deservite de acesta după expirarea termenului de un an de la data adoptării deciziei Agenției prin care a fost actualizat programul de transport rutier în privința aceleiași curse/rute. Examinarea cererilor operatorilor de transport de actualizare a programului de transport se efectuează pe principiul autorizării (inclusiv acceptarea tacită), cu excepțiile prevăzute la lit. c) din prezentul alineat.</p> <p>c) în cazul actualizării programului de transport în temeiul cererii operatorului de transport conform prevederilor lit. i) și k) din alin. (5) - în termen de 5 zile lucrătoare de la data depunerii cererii. Actualizarea programelor de transport în temeiul prevederilor lit. i) și k) alin. (6) se efectuează pe principiul notificării.</p> <p>d) În cazul actualizării programelor de transport raional sau interraional conform prevederilor lit. c), e), f)- în cazul micșorării capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului, g), i)- în cazul excluderii punctelor de tranzit/intermediare fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare excluse, prevăzute la alin. (5) al prezentului articol, cererea operatorului de transport va fi însoțită de avizul organului public local al localității-capăt de rută, care este unul</p>		
---	--	--

<p>consultativ, cu excepția prevăzută la lit. e) din prezentul alineat.</p> <p>e) actualizarea programelor de transport raional și interraional prin prescurtarea cursei din punctul-capăt de rută inițial până la alt punct-capăt de rută nou și/sau modificarea unei porțiuni a traseului inițial dintre punctele capăt de rută, conform lit. c) alin (5), excluderea rutelor/curselor conform lit. g) alin. (5), excluderea punctelor de tranzit/intermediare conform lit. i) alin (5) va fi efectuată cu acceptul autorității publice locale a localității/localităților care sânt excluse de la deservire cu serviciul de transport regulat, ca rezultat al actualizării, dacă această cursă este unica cursă ce deservește populația acestei/acestor localități (în intervalul de 3 ore până și după ora de pornire a cursei din această localitate). Actualizarea programului de transport raional sau interraional prin modificarea regimului de deservire a cursei prevăzută la lit. e) alin (6) se va efectua cu acordul organul public local al localității rurale-capăt de rută, dacă această cursă este unica cursă ce deservește populația acestei/acestor localități (în intervalul de 3 ore până și după ora de pornire a cursei din această localitate).</p> <p>(11) Până la adoptarea Deciziei de către Președintele raionului privind actualizarea programului de transport raional, va fi solicitat avizul Agenției, care în termen de 30 zile va stabili corespunderea actualizărilor preconizate cerințelor prezentului Cod.</p> <p>(12) Autorizația de transport rutier pentru serviciile regulate raionale/interraionale va conține (se vor indica datele pe care trebuie să le conțină autorizația), la care se va anexa graficul</p>		
--	--	--

<p>de circulație care va conține (se vor indica datele pe care trebuie să le conțină graficul).</p> <p>(13) Programele de transport internațional pot fi actualizate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) introducerea de noi rute/curse noi;</li> <li>b) modificarea itinerarului curselor;</li> <li>c) modificarea orarului de circulație prin modificarea orelor de pornire din punctele-capăt de rută, modificarea orelor de pornire și/sau perioadelor de staționare din/în punctele de tranzit;</li> <li>d) modificarea regimului de deservire a cursei prin modificarea numărului de zile săptămânale și/sau a perioadelor anuale când cursa este deservită;</li> <li>f) excluderea rutelor/curselor;</li> <li>g) includerea/excluderea punctelor de tranzit/intermediare fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin includerea/excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare incluse/excluse;</li> <li>i) modificarea autogărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate fără modificarea itinerarului și a orarului de circulație;</li> <li>k) modificarea operatorului de transport rutier, prin înlocuirea unui operator de transport cu alt operator apărut în rezultatul reorganizării (succesiunii) întreprinderii sau înlocuirea unui operator de transport care activează în regim de paritate.</li> </ul> <p>Actualizarea programelor de transport internațional se efectuează în temeiul cererii operatorului/operatorilor de transport rutier.</p>		
--	--	--

(14) Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, itinerarul unei rute/curse raionale sau interraionale poate fi modificat cu maximum 30% din distanța (lungimea) sa inițială. Modalitatea de calcul al procentului de suprapunere se aprobă de organul central de specialitate.

(15) În cazul programului de transport rutier interraional, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport interraional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute, iar între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional – un interval de 15 minute, cu excepția actualizărilor programelor de transport efectuate ca rezultat al stabilirii faptului insuficienței serviciilor de transport regulat prin studiul fluxului de călători întocmit în conformitate cu prevederile prezentului Cod.

(16) În cazul programului de transport rutier raional, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional sau interraional trebuie să se asigure un interval de 15 minute, cu excepția actualizărilor

<p>programelor de transport efectuate ca rezultat al stabilirii faptului insuficienței serviciilor de transport regulat prin studiul fluxului de călători întocmit în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(17) În cazul programului de transport rutier în trafic internațional, actualizarea programului are loc în temeiul cererii operatorului de transport.</p> <p>(18) În cazul în care între Republica Moldova și alte state în baza acordurilor bilaterale sau multilaterale a fost instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane, la actualizarea programului de transport nu se va ține cont de intervalul dintre rute/curse și acestea pot fi deservite doar de către un operator autorizat național sau străin.</p> <p>(19) În sensul alineatului precedent se consideră că între Republica Moldova și alt stat/ alte state este instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane dacă acordul bilateral/multilateral prevede cumulativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lipsa intervalelor obligatorii dintre curse,</li> <li>- lipsa necesității deservirii curselor la paritate,</li> <li>- libera alegere de către operatorul de transport a oricărei localități din ambele state în calitate de capăt de rută,</li> <li>- recunoașterea reciprocă a autorizațiilor de transport pentru fiecare cursă, fiind suficientă eliberarea unei singure autorizații de către autoritatea statului emitent</li> <li>- deschiderea/modificarea rutelor/curselor nu poate fi refuzată pe motiv de lipsă a fluxului de călători sau că localitățile sunt deservite suficient prin alte servicii de transport rutier.</li> </ul> <p>(20) În cazul în care serviciile de transport internațional fac legătura cu localitățile altui stat cu care Republica Moldova nu</p>		
--	--	--

	<p>are instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport internațional trebuie să se asigure un interval de o oră. În cazul în care lungimea rutei pe teritoriul țărilor vecine nu depășește lungimea de 100 km inclusiv, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport rutier internațional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute. Serviciile internaționale ce fac legătura între localitățile din Republica Moldova și localitățile altor state cu care Republica Moldova nu are instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane vor fi efectuate la paritate.</p>		
	<p>Art. 38 - Susținem cu următoarele modificări:  Art. 38. – (2) Decizia (ordinul, dispoziția etc.) de organizare a concursului, adoptată de organul competent în conformitate cu prevederile alin. (1), poate fi contestată de către operatorii de transport rutier ale căror drepturi și interese legitime sînt afectate și/sau de către organizațiile profesionale reprezentative din care aceștia fac parte în conformitate cu prevederile Codului administrativ.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Redacția propusă vine să soluționeze problemele identificate pe termen scurt, inclusiv să asigure accesul cetățenilor la servicii de transport sigure și calitative.</p>

<p>(3) Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier sînt instituite de cître autoritatea competentă. În componența comisiilor privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier formate de organul central de specialitate vor fi incluși cu drept de vot consultativ cîte un membru de la organizațiile reprezentative, din domeniul transportului rutier de persoane. La ședința comisiilor vor fi invitați reprezentanții primăriilor localităților menționate în art. 37 alin (11) lit. d), e).</p> <p>(10) Atribuirea rutelor/curselor incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional va fi organizată după cum urmează:</p> <p>d) în cazul expirării autorizației de transport rutier, cu cel puțin 12 luni înainte de data expirării autorizației.</p> <p>(13) În cazul modificării programelor de transport rutier locale, municipale, raionale și interraionale prin majorarea numărului de curse pe o rută, cursele noi se atribuie operatorilor de transport rutier prin concurs- de exclus alineatul.</p> <p>(14) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează doar pentru rutele/cursele incluse în programele de transport rutier și atribuite conform prezentului articol, în termen de 5 zile lucrătoare de la data atribuirii. Agenția, consiliile locale, municipale și/sau raionale, în urma ședințelor de atribuire sau a prelungirii de drept a autorizației, vor notifica operatorul de transport rutier cu privire la eliberarea autorizației, acesta fiind obligat să o ridice în termen de 10 zile lucrătoare din momentul notificării și să înceapă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul</p>		
--	--	--

<p>notificării, conform graficului de circulație aprobat. În cazul nerespectării acestor condiții, ruta/curșa sau grupul de rute/curse se atribuie următorului operator de transport rutier clasat la ședință de atribuire sau se expune la concurs, după caz.</p> <p>(15) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează în corespundere cu numărul de exemplare solicitate de operatorul de transport. (16)-după redactarea finală se va verifica art. 37 alin. (1) lit. b), e), f), g), h)</p> <p>(26) După retragerea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, comisiile de concurs vor atribui ruta/curșa pentru care a fost eliberată autorizația în cadrul unei ședințe publice de atribuire în condițiile prezentului articol, urmînd ca, pînă la încheierea concursului, ruta/curșa să fie deservită de operatorul de transport rutier care o efectua pînă la retragere.</p> <p>„În cazul în care pînă la desfășurarea concursului, operatorul de transport rutier nu poate asigura deservirea serviciului regulat autoritatea responsabilă de actualizarea programului de transport rutier după consultarea autorităților publice locale de nivelul I și operatorii de transport, poate desemna un nou operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat. În acest caz termenul de valabilitate a autorizației emise nu poate depăși termenul maxim stabilit pentru desfășurarea concursului.”- norma referitor atribuirea temporară ar trebuie amplasată separat, extinsă acțiunea ei asupra cazurilor de nedeservire și limitată prin termen maxim.</p>		
--	--	--

	Valabilitatea trebuie prevăzute cu formulări mai clare. Posibil este necesar de introdus noțiunea de autorizație temporară.		
	<p>Articolul 39: Susținem cu următoarele modificări:</p> <p>(1<sup>1</sup>) În cazul transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional se interzice transportarea persoanelor între două puncte situate pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul serviciilor de transport rutier internațional de persoane în regim de tranzit pe teritoriul Republicii Moldova se interzice îmbarcarea/debarcarea pasagerilor pe teritoriul Republicii Moldova.</p> <p>(5) Modelul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje-mai trebuie acest regulament?.</p>	<b>Nu se acceptă</b>	Acțiunile descrise sunt contravin condițiilor de autorizare a serviciilor regulate. Autorizația de tranzit prevede expres interdicția de îmbarca/debarca călători.
	<p>Articolul 40 se abrogă. Împotriva. Prelungirea de drept a autorizațiilor fără organizarea concursurilor este prevăzută de legislația europeană.</p> <p>Acest drept deja a fost obținut de către operatorii de transport și nu poate fi anulat unilateral. Despre anularea unilaterală a autorizațiilor am făcut referințe la precedentele CtEDO unde R Moldova a fost condamnată. Atacul rider care se ascunde în spatele acestei inițiative nu poate fi acceptat. Amintim că în rezultatul ultimelor discuții avute loc la MIDR, de către MIDR a fost acceptată ideea ca toate autorizațiile actuale să fie prelungite de drept până la data de 01.01.2032, după care vor fi organizate concursuri.</p>	<b>Nu se acceptă</b>	Prevederile vin în contradicție cu prevederile art. 38 care stabilește că la expirarea autorizațiilor serviciile regulate se expun la concurs.

<p>Art. 41 Susținem. Prevederile acestui articol redacțional trebuie adaptate la prevederile art. 31-1, care a apărut mai târziu decât textul inițial a CTR, iar CTR nu a fost adaptat în întregime noilor modificări.</p> <p>”(1) În toate cazurile, autorizațiile de transport rutier și duplicatele acestora se eliberează în formă de documente electronice, transmise la adresele electronice ale solicitanților, dacă aceasta sunt indicate, cu respectarea, după caz, a rigorilor cu privire la documentul electronic stabilite de lege. În situațiile în care eliberarea originalului autorizației de transport rutier pe suport de hârtie este cerută de solicitant sau impusă expres de legea care reglementează regimul juridic al actului permisiv respectiv ori de un tratat/acord internațional, pe lângă emiterea actului pe suport de hârtie se eliberează și un exemplar în formă de document electronic sau, după caz, o confirmare oficială în format electronic despre emiterea actului permisiv.”</p> <p>Din sensul acestei norme rezultă că autorizația pe suport de hârtie este un document complementar și identic documentului de bază- autorizația în format electronic. Iar cea în format electronic nu poate fi pierdută, furată etc. Probabil are importanță autorizația pe suport de hârtie pentru transportul internațional.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost integrate în art. 38 alin. (15).</p>
<p>Art. 43 Susținem</p> <p>Dar insistăm să fie incluse și prevederile care au fost propuse de MIDR, discutate și acceptate de transportatori: Alin (3) se exclude ”o dată la doi ani”</p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	

	<p>Art. 46 Ministerul a exclus propunerile discutate cu transportatorii referitor la art. 46 (2) Transportul rutier contra cost de mărfuri și de persoane poate fi efectuat doar cu vehicule rutiere destinate tipului respectiv de transport, dotate cu tahografe, cu excepția vehiculelor rutiere înregistrate să efectueze transport rutier în regim de taxi, care se dotează cu aparate de taxat.</p> <p>(3) Sînt exceptate de la dotarea cu tahografe vehiculele rutiere care efectuează transport rutier de persoane în trafic național MIDR a promis că vine cu o altă redacție care va soluționa problema existentă.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>În conformitate cu prevederile Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și - a limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 475 din 20.04.2016 tahografele se instalează și se folosesc la bordul vehiculelor rutiere destinate transportului de persoane sau mărfuri înmatriculate Tahografele se instalează și se folosesc la bordul vehiculelor rutiere destinate transportului de persoane sau mărfuri înmatriculate în Republica Moldova și cărora li se aplică prevederile art.137-144 din Codul transporturilor rutiere și Acordului European relativ la munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele</p> <p>Totodată, luînd în considerare situația curentă se propune extinderea termenului privind obligativitatea dotării cu tahografe și limitatoare de viteză pînă la 01.01.2025.</p>
	<p>Articolul 49:</p> <p>Modificarea propusă la lit. b), e) m), p) o susținem. Introducerea lit. u) poate fi susținută, dar nu este completă. Trebuie de ținut cont de cazul de la Bălți când Primăria a propus un singur traseu foarte nereușit. De asemenea în acest caz va trebuie de diferențiat în Codul Contravențional pentru care tipuri de încălcări din art. 49 poartă răspundere întreprinderea și pentru care echipajul.</p> <p>Redacția propusă de MIDR a lit. s) arată că interesele clanului Vilcu-Andronachi sunt atât de puternice încât ajustarea legislației noastre la cea europeană nu este posibilă în măsură deplină. O astfel de restricție în general lipsește în legislația europeană. Norma propusă este mai bună decât cea existentă, dar este departe de reglementările europene, care</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>-Lit. c) a fost revizuită.</p> <p>- Referitor la d) menționăm că conform Codului punctele de pornire ale serviciilor regulate în localități urmează a fi autogări, dacă acestea există. Totodată, autogara este obligată să aplice, la încheierea contractelor cu operatorii de transport rutier, tarife egale pentru aceleași servicii, iar tarifele pentru aceste servicii urmează a fi reglementate;</p> <p>- referitor la tahografe și limitatoare de viteză menționăm că aceste condiții au fost introduse încă în 2014, iar operatorii de transport au beneficiat de o perioadă de grație de 3 și 5 ani pentru montarea acestora. Totodată, luînd în considerare situația curentă se propune extinderea termenului privind obligativitatea dotării cu tahografe și limitatoare de viteză pînă la 01.01.2025.</p>

<p>trebuie privite prin prisma libertăților fundamentale. Stațiile publice aprobate de autoritatea publică locală este o altă extremă. Stație publică cu flux sporit de călători apare de la sine, ca rezultat al solicitării pasagerilor, dar nu apare ca rezultat al aprobării de organul public local. Dacă ministerul nu este capabil să propună o normă europeană, sau să anuleze în general lit. s), atunci APOTA poate să elaboreze redacția integrală a acestei norme.</p> <p>Suplimentar între transportatori și MIDR sa convenit:</p> <p>a)- de exclus- este o normă care nu corespunde normelor de claritate și previzibilitate și prevederilor art. 23 din Constituție</p> <p>c) prezentarea și plecarea în cursă - de adăugat "din punctele inițiale"- prevederile art. 49 sânt legate de prevederile codului contravențional. Învinuirea în săvârșirea unei contravenții este echivalată cu învinuirea de natură penală. Conținutul lit. c) trebuie privit ca parte componentă a normei ce reglementează latura obiectivă a infracțiunii. Nu este posibil de prevăzut sancțiunea pentru neexecutarea unei obligații care de la sine nu poate fi executată. Cu atât mai mult aceasta contravine normelor legale care impun echipajul să-și adapteze viteza de deplasare condițiilor de drum. Sintagma "siguranță și confort" fie trebuie excluse, - normele privind încălcarea cerințelor de siguranță rutieră sânt prevăzute de RCA, care prevede și sancțiune pentru încălcare.</p> <p>d) de exclus- fie se adaugă noi reglementări care protejează transportatorul, fie această normă se exclude și se adaugă reglementări privind modul de efectuare a curselor. Nu este posibil să fim obligați să încheiem contracte cu autogările, însă autogările ne impun condiții inacceptabile, iar MIDR-ul se face că nu observă acest lucru. În reglementările europene nu</p>		
--	--	--

	<p>există o astfel de obligație, iar transportatorii sunt liberi de a pleca în curse și din alte locuri decât gări. MIDR s-a obligat că fie va exclude acest punct, fie va veni cu reglementări care să protejeze drepturile transportatorilor împotriva abuzurilor.</p> <p>l) de exclus sintagma ”și limitatoare de viteză”- MIDR a promis că va evalua problema existentă în prezent din care rezultă că la unitățile de transport deja importate nu este posibil tehnic de instalat limitatoare de viteză, iar tahografe trebuie instalate acolo unde există riscul de încălcare a regimului de lucru. De aceea limita de 50 km trebuie majorată.</p> <p>În caz contrar unitățile de transport trebuie excluse, iar altele nu sunt. Ignorarea acestei probleme de către MIDR urmărește scopul de a păstra corupția din ANTA (cum este acum), care permite în baza acestor prevederi să colecteze abonamente, sau urmărește scopul de a lăsa rutele fără unități de transport?</p>		
	<p>Articolul 63 Susținem, dar conținutul discuțiilor a fost mai larg.</p> <p>Alin (2) susținem.</p> <p>Alin (4) îl privim ca pe o dorință a MIDR de a depăși problema actuală, dar și o ne dorință de a găsi o soluție finală. Suplimentar insistăm: La articolul 63, aliniatul (1), sintagma „<i>Vehiculele rutiere respective vor fi echipate cu sisteme de poziționare globală conectate la sistemul de management integrat administrat de Agenție</i>” se exclude.”</p> <p>„(3) <i>Este permisă înregistrarea în Registrul Operatorilor de transport rutier, în vederea efectuării transporturilor rutiere contra cost de persoane, doar a vehiculelor rutiere destinate prin construcție pentru transportul de persoane sau reutilitate pentru transportul de persoane în ateliere</i></p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Prevederile au fost revizuite, iar obligația de a asigura conexiunea la sistemul de management integrat este doar în momentul când se derulează serviciul și doar pentru serviciile regulate și regulate speciale, precum și în regim de taxi. ”Soluția finală” urmează a fi realizată în practică odată cu aprobarea și crearea sistemului național de omologare a vehiculelor și sistemelor componente.</p>

	<p><i>specializate de autoservice înregistrate pentru desfășurarea activității de reutilizare a vehiculelor rutiere.”</i></p> <p>La articolul 63, aliniatul (4) se exclude.</p>		
	<p>Articolul 64: alineatul (2) Susținem doar ideea că această normă trebuie modificată. Redacția normei este una neproportională. Ea nu urmărește scopul ca fiecărui pasager să-i fie eliberat tichet, dar scopul este de a crea un sistem centralizat și a obliga pe toți operatorii să se conecteze la el. Nu există în UE asemenea sisteme centralizate. Cu centralizarea s-a terminat odată cu destrămarea URSS Pentru comparație ar trebui consultate normele din același domeniu din țările UE. De ex. Ordonanța de Urgență nr. 28/1999 (RO) care impune obligația utilizării aparate de marcat electronice fiscale. A se vedea că astfel de reglementări sânt completate de norme care explică cum de procedat când aparatele se defectează. Dar cel mai interesant este care activități sunt exceptate de la obligația utilizării (a se găsi și transportul public).</p> <p>Elementul esențial este că dacă această normă (în esență antieuropeană și inutilă) urmărește scopul fiscalizării, atunci acest sistem trebuie conectat și gestionat de SFS și prevăzut și în alte acte normative fiscale. Conform Constituției avem o economie de piață. Nimeni nu poate fi obligat să solicite serviciile altei persoane, cu excepția cazurilor strict necesare. Scopul legii trebuie să fie ca fiecărui pasager să-i fie eliberat bilet de călătorie. Ultima frază nu este corectă. Biletele vândute de șofer sânt bilete pe blanchetele procurate de la BNS "Statistica" care au statut de documente de strictă evidență, însă ele nu sunt bonuri fiscale.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Scopul prevederilor este transparentizarea procesului de vânzare a biletelor, inclusiv excluderea monopolului existent prin intermediul autogărilor. Condițiile actuale impun necesitatea de a oferi consumatorilor posibilitatea de a procura bilete prin diverse mijloace tehnice. Pentru eliminarea fenomenului "overbooking" este necesară crearea unui sistem unic de evidență. În cazul operatorilor de transport care deja dispun de sistemele proprii de vânzare a biletelor va exista doar schimbul de date între sisteme.</p>

<p>Art. 64 alin. (3) MIDR a avut inițiativa de a modifica art. 64 Redacțional noi am propus: (3) Pe teritoriul autogărilor vânzarea biletelor se face doar la casele de bilete sau prin intermediul terminalelor speciale. Operatorii de transport rutier care deserveșc rutele/cursele pot vinde bilete pe teritoriul autogărilor doar prin intermediul echipamentelor de casă și de control cu memorie fiscală, cu eliberarea bonului de casă sau prin eliberarea biletelor tipărite pe blanchete speciale de BNS”.</p> <p>(4) Autogările și operatorii de transport rutier pot organiza vânzarea anticipată a biletelor. La cursele naționale vânzarea anticipată a biletelor poate fi organizată din punctele-capăt de rută, iar în punctele intermediare/tranzit vânzarea biletelor poate fi începută după sosirea unității de transport în cursă. Insistăm să fie introdusă modificarea art. 64.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Alin. (3) parțial a fost introdus în proiect.</p>
<p>Articolul 80 alin. (3) - împotriva. Se promovează interese ilegale. Inițiativa nr 252 este nocivă și nu trebuie preluate ideile. Măsurarea distanței și timpului se face de aparate verificate metrologic. Aparatul de casă nu verifică distanța.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.</p>
<p>Art. 81 alin. (2) Ideea reglementării tehnice o susținem, posibil este necesar de menționat că ANTA împreună cu SFS vor elabora norme de punere în aplicare.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.</p>
<p>Art. 81 alin. (3)-(7) Susținem Remarcă: Pct. 49 și pct. 50 trebuie comasate deoarece ambele se referă la art. 81 Trebuie elaborate norme analogice pentru toate tipurile de platforme electronice ce activează pe teritoriul RM</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.</p>

	<p>Avem încă două tipuri: De car-sharing de tipul bla-bla-car De vânzare a biletelor la cursele regulate</p>		
	<p>Art. 84 alin. (2) Susținem, Dar redacțional: b) ocazional, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprindea și alte localități sau puncte de interes de pe teritoriul Republicii Moldova, la cererea persoanei transportate, doar dacă această persoană a fost îmbarcată în localitatea unde este înregistrată întreprinderea, iar la întoarcere în localitatea de înregistrare a întreprinderii, unitatea de transport va efectua cursă în gol. Se interzice prestarea pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, a serviciilor de transport rutier în regim de taxi sau staționarea în vederea prestării permanente(de exclus) a unor astfel de servicii în interiorul unei localități alta decât cea înscrisă în extrasul din Registru.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 au fost aprobate modificări la Codul transporturilor rutiere ce vizează activitatea transportului rutier în regim de taxi și activitatea platformelor mobile. Ca urmare propunerile au fost excluse din proiect.</p>
	<p>Art. 86 Susținem, dar a fost discutată și necesitatea modificării alin (1) și de adăugat alin (9): La art. 86 alin (1) sintagma "autorizate de Agenție" se substituie cu sintagma "notificate Agenției". (9)Autogările nu au dreptul de a presta servicii de autogară, inclusiv acordarea peronului pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru cursele ocazionale.(a se vedea legislația României, unde este prevăzut că cursele ocazionale nu au dreptul să folosească nici stațiile publice, acestea fiind în exclusivitate pentru transportul regulat)</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>În cazul activității de autogară acestea urmează în continuare să fie supuse regimului de autorizare. Propunerile de la alin. (9) au fost incluse în proiect.</p>

<p>Articolul 88 alineatul (3) litera g) – Susținem Dar trebuie exclus și lit. e) sau de reformulat. Acest lucru a fost discutat la MIDR. La întrebarea transportatorilor în care țară UE există asemenea cerințe (aprobarea organului public local înființarea unei noi autogări), MIDR a răspuns că - există în România.</p> <p>Pentru a înțelege exact sensul prevederilor din legislația României la acest capitol este necesar de examinat litigiile/contestațiile și procedurile administrative care au avut loc în România și modul cum aceste prevederi se aplică în prezent. Inițial, autoritățile locale (unele) prin noțiunea de "aprobare a înființării autogării" înțelegeau că ei pot permite sau interzice înființarea unei autogări. Au fost exemple când autoritatea publică locală a refuzat aprobarea înființării gării pe motiv că deja este altă gară. Litigiile apărute au stabilit că organul public local nu poate limita inițiativa economică într-o societate liberă. Organul public local poate doar să verifice respectarea normelor de încadrare în teritoriu (pentru anumite tipuri de activități legea prevede o distanță minimă de la spațiile de locuit, pentru alte tipuri de activități amplasate în anumite locuri este necesară banda de frânare și/sau banda de accelerare, etc). Din acest motiv formularea la lit. e) este una nereușită și foarte interpretabilă. Deoarece din sensul legislației noastre reiese că organul public local emite un act ce permite inițierea unei activități, acte premergător autorizăției. Redacția actuală nu conferă acestei aprobări statutul de documente tehnic, care se eliberează dacă corespunde anumitor criterii obiective de natura competențelor organului local (norme în construcție, limite de înălțime, zonă arhitecturală etc.) Pentru detalii a se vedea</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Lit. e) a fost expusă în altă redacție.</p>
--	-------------------	--

<p>procedurile administrative desfășurate în România cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- SC Intertranscom SRL , Primăria Pașcani (a fost litigiu);</li> <li>- SC Sprinter AGM SRL, Primăria Pașcani,</li> <li>- SC SDN Rental Solution SRL, Primăria Roman (înființarea unei autogări pe teren de 400 mp, în acte este indicat că solicitantul intenționează să utilizeze suprafața pentru activitatea de autogara.</li> </ul> <p>Aceasta este amplasată în zona rezidențială de tip ...,care conform normelor de urbanism permite asemenea activități, de aceea nu este temei juridic de refuz)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Societatea de Transport Loca SA, Primăria Oradea</li> <li>- SC "Dacos SRL, Primăria Râmnicul Vâlcea</li> <li>- SC Ceztrans Company SRL, Primăria Suceava, a utilizat termenul "se aprobă de principiu"</li> <li>- SC Transport Urban Călători, Primăria Râmnicul Sărat, a fost aprobată înființarea unei autogări care deservește câteva curse cu 9 microbuze și două autobuze</li> <li>- SC Intens SRL, Primăria Oltenița</li> </ul> <p>Și multe altele.</p>		
<p>Art. 90 lit. k) - redacțional- k) să admită la îmbarcarea/debarcare persoanelor doar unitățile de transport care dispun de autorizații pentru deservirea serviciului respectiv regulat.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>Art. 90 De adăugat lit. m) care a existat în varianta precedentă a MIDR „m) să nu utilizeze mijloacele financiare încasate de la pasageri destinate operatorilor de transport, în alte scopuri decât achitarea cu operatorii de transport care au prestat serviciile respective. Aceste mijloace financiare nu pot fi sechestrate pentru creanțe ale autogării.”</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

	<p>Precedente triste deja au avut loc. MIDR a demonstrat că este în incapacitate de a reacționa. Vilcu-Andronachi au utilizat mai bine de trei luni mijloacele financiare ale transportatorilor în interese proprii. Acum MIDR vine cu o soluție ca aceasta să nu se mai repete, sau MIDR obligă transportatorii să plece doar din gări, dar gărilor le deschide calea spre jefuirea transportatorilor?</p>		
	<p>În cadrul ședințelor la MIDR s-a discutat despre necesitate ajustării legislației noastre la cea europeană și în special să se țină cont că activitățile de reutilare în UE sunt activități permise. Ignorarea acestei probleme de către minister (pe parcursul a 9 ani deja) a dus la blocarea procesului de înnoire a parcului de autobuze. Problema a devenit atât de acută încât nu mai poate fi neglijată în continuare.</p> <p>La Articolul 96, se completează cu o literă nouă: „d) în cazul întreprinderilor care desfășoară activitățile specificate la art. 94 alin.(1) lit. e) și f), dețin certificat ce atestă implementarea unui Sistem de management al calității conform standardelor internaționale ISO seria 9000.”</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Prevederile au fost incluse cu remarca că vor fi aplicabile întreprinderilor desfășoară activitățile specificate la art. 94 alin.(1) lit. f) și lucrările efectuate duc la modificarea tipului.</p>
	<p>Titlul V, Cap 7 - Susținem,</p> <p>Dar nu s-a ținut cont de observațiile noastre anterioare. Există norme generale privind autorizarea, reperfectarea autorizațiilor, prelungirea autorizațiilor, suspendarea și retragerea autorizațiilor. De ce MIDR insistă ca pentru această activitatea să existe reguli specifice?</p> <p>Argumentarea dată nu o găsim nici în Notă , nici AIR.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Activitatea urmează a fi supusă regimului de autorizare similar ca și alte activități conexe transporturilor rutiere. Art. 129 alin. (1) lit e) deja prevede această activitate. Însă dotarea prevăzută la art. 126 nu permite efectuarea verificărilor necesare, iar ca urmare pentru a practica această activitate agenții economici sunt obligați să dețină utilajele necesare pentru verificarea stării tehnice a vehiculelor, dar nu capacitatea semiremorcii de a menține regimul termic.</p>
	<p>Art. 145 - Susținem parțial.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost reformulate.</p>

	<p>La alin (1) trebuie reformulat (pur redacțional). Chiar dacă aceeași greșală este și în prezent. Din sens reiese că tarifele la unele categorii de transporturi și la activități conexe este liber. Totodată la alin (2) se indică că tariful la activitatea de autogară este reglementat. Activitatea de autogară este activitate conexă. De aceea în alin (1) trebuie redactat, ” cu excepția activității de autogară”. Metodologia trebuie aprobată prin ordinul MIDR.</p>		
	<p>Articolul 148 alineatul (11) - Împotrivă. Este o propunere abuzivă. Normele aprobate cu ajutorul partenerilor externi și care corespund practicilor europene trebuie implementate. Iar prin această propunere se încearcă de exceptat aplicarea prevederilor Legii 131/2012. Această lege a introdus reguli comune generale privind controlul în scopul disciplinării organelor de control și combaterii corupției din aceste organe. MIDR prin această propunere încearcă să protejeze clanurile corupte din interiorul ANTA. Ilegalitățile pe care le comite ANTA în prezent se vor legaliza prin această normă. În NOTĂ și AIR nu este nimic argumentat despre necesitatea unor asemenea excepții de la regulile europene, care deja sunt adoptate și implementate în RM. Inițiativa reprezintă un derapaj esențial de la procesul de integrare europeană. Excepția privind examenele poate fi acceptată (acest lucru și așa reiese din cadrul actual).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost excluse</p>
	<p>Articolul 153 alineatul (1) – Împotrivă - p. s) . acesta este necesar în cazul în care va fi implementat sistemul e- bilet, pe care noi îl considerăm unul nociv și anticoncurențial.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Conform argumentelor expuse anterior</p>
	<p>S-a omis problema legată de tahografe și limitatoare de viteză Art.153 alin (1)(a) b)</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Termenul a fost extins pînă la 01.01.2025</p>

	<b>Codul Contravențional</b>		
	<p>1. La articolul 32, aliniatul (2), se completează cu litera f1, care va avea următorul conținut: „f1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare;”</p> <p>2. La articolul 32, aliniatul (3), după sintagma „dreptul special” se completează sintagma „suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare”</p> <p>3. După articolul 36 se completează cu un articol nou:  „Articolul 361. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare  (1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare de către agentul constatator și se aplică ca sancțiune complementară pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute de art. 263<sup>2</sup> al Codului Contravențional.  (2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se aplică pentru o perioadă de la o lună până la un an.”</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>

<p>Susținem, dar Alin 3) și 4) trebuie corelate cu alte norme ale Codului Contravențional. De ex. art. 199-12 prevede ”împiedicarea reprezentantului autorității din domeniul transportului naval de a efectua inspecția navei, a parcurilor ori a iernaticelor pentru nave se sancționează cu amendă de la 12 la 30 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 18 la 36 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei juridice” Deci, împiedicarea activității organului de control în domeniul transportului naval se sancționează cu 12- 30 pers. fizică, 60-90 pers juridică. Aceleași acțiuni în privința unui organ similar, care activează tot în domeniul transporturilor prevede sancțiune de două ori mai mare pentru pers. fizice și 3,5 ori mai mare pentru pers. juridice. Care este argumentarea? De asemenea conform art. 316 CC, ” (1) Neîndeplinirea cerințelor legitime ale deputatului în Parlament sau împiedicarea desfășurării activității de deputat se sancționează cu amendă de la 12 la 18 unități convenționale”, dar aceleași acțiuni în privința angajatului ANTA se sancționează de 20 ori mai aspru.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>
<p>Susținem, la art. 263-2 alin (11) de adăugat în sancțiune-ridicarea plăcuțelor pe termen de o lună. Susținem cu următoarele rectificări: Alin (1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(8)(11)- a dispărut sancțiunea de ridicare a plăcuțelor cu nr de înmatriculare. Trebuie de reintrodus În situația când MIDR și ANTA își propun să lupte cu transportul ilicit, transportatorii susțin că ANTA încasează mită de la iliciți, iar legislația României prevede ridicarea plăcuțelor cu nr de înmatriculare, excluderea sancțiunii date de către MIDR</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>

	pe ultima sută de metri reprezintă protejarea intereselor corupționale ale ANTA.		
	<p>Art. 439<sup>1</sup> Împotriva</p> <p>Fie este o greșală redacțională, fie MIDR în mod intenționat inversează valorile și scopurile pe care trebuie să le urmărească legea. Scopul separării componentelor de contravenție care constituie încălcări ale operatorilor de transport autorizați săvârșite în procesul desfășurării operațiunilor de transport legale față de contravențiile, care constituie o activitate ilegală în domeniul transporturilor a fost stabilirea sancțiunilor individuale în dependență de gradul de pericol social al faptei.</p> <p>În țările UE care prevăd sancțiunea complementară - interzicerea exploatării vehiculului prin ridicarea plăcuțelor și certificatului de înmatriculare, aceasta se aplică în <b>EXCLUSIVITATE</b> în cazul activităților ilicite. Cum este posibil ca această măsură de constrângere să fie prevăzută pentru contravențiile prevăzute la art. 197??? Mai ales cum este posibil ca această sancțiune să fie prevăzută pentru alin (3) art 197?— (împiedicarea activității angajatului ANTA) . Cunoaște oare MIDR că nivelul corupției din ANTA acum a ajuns la cel mai înalt din ultimii ani? Se urmărește ca corupția să fie totală? Sau dacă aceasta este o greșală redacțională, atunci nu s-a ținut cont de faptul că art. 197 are în totalitate redacție nouă.</p> <p>Pentru ca măsura dată să fie posibilă pentru alin (1)-(8), (11) ale art. 263-2 și art. 200-1, ele trebuie să se regăsească și în sancțiunea la aceste alineate.</p> <p>Redacția APOTA:</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luînd în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>

	<p>(1)Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. art.263<sup>2</sup> alin.(1) -(3), (6), (7) și (11).</p> <p>(2)Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică până la intrarea în vigoare a deciziei privind cazul contravențional.</p>		
	<p>ART. VII Referitor la alin (1) lit. a), c) nu vedem logica ca aceste prevederi să nu intre în vigoare la data publicării. Art. 197 intră în vigoare în 2026. Este serios sau este o omisiune redacțională? Până atunci se aplică redacția actuală a art. 197 împreună cu redacția nouă a art. 263-2? E posibil? Referitor la lit. b) art. 197- este neconstituțional și contrar practicii CtEDO.</p>	<p><b>S-a luat act</b></p>	<p>Luând în considerare avizul Ministerului Justiției nr. 04/2-9268 din 23.10.2023, propunerile de modificare a Codului Contravențional au fost excluse din proiect și urmează a fi transmise spre examinare și promovare instituției prenotate.</p>
<p><b>UNIUNEA TRANSPORTATORILOR ȘI DRUMARILOR</b> (<i>scrisoarea nr. </i>)</p>			
<p><b><i>Codul Transporturilor Rutiere</i></b></p>			
	<p>La articolul 2: nu se acceptă deoarece norma în redacția actuală este o normă generală, iar norma în redacția propusă se referă doar la operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în cont propriu. Totodată, art. 5 alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, reglementează noțiunea de transport rutier în cont propriu – operațiune de transport rutier efectuată în scopuri necomerciale și nonprofit de o persoană fizică sau juridică.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>CTR conține un și de prevederi care reglementează transportul rutier în cont propriu, inclusiv condiții de notificare și modul de efectuare a aceste categorii de servicii. În aceste context, prevederile codului urmează a fi aplicate și în raport cu aceste servicii.</p>

	<p>Astfel, dacă nu este prevăzut expres altfel, prezentul Cod se va aplica doar întreprinderilor înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova care exercită ocupația de operator de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în cont propriu și/sau desfășoară activități conexe transportului rutier, precum și operatorilor de transport rutier străini în conformitate cu acordurile bilaterale, convențiile și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte, cu excepția ....</p>		
	<p>la noțiunea „asociație profesională de profil reprezentativă” – nu se acceptă, deoarece norma în redacția propusă se referă doar la asociațiile profesionale de profil reprezentative a persoanelor juridice ce activează în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri în trafic internațional. Dar cum rămâne cu asociațiile profesionale de profil reprezentative în domeniul transporturilor rutiere de persoane? Mai mul ca atât, norma în redacția actuală este o normă generală mult mai reușită.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Noțiunea a fost revizuită.</p>
	<p>la noțiunea „itinerar” – nu se acceptă, dat fiind faptul că noțiunea în redacția propusă vizează doar serviciile regulate, pe când noțiunea în redacția existentă este una generală fiind mult mai reușită, deoarece ia în calcul toate operațiunile de transport rutier.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Noțiunea în redacția actuală prevede obligația de a deține grafic de circulație, document specific doar serviciilor regulate, dar nu și altor tipuri de transport.</p>
	<p>la noțiunea „leasing financiar” – nu se acceptă, dat fiind faptul că nu este clar la ce bun noțiunea dată trebuie să se regăsească în prezentul Cod?</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Luând în considerare că pe tot parcursul Codului această noțiune este utilizată la repartizarea autorizațiilor este necesară, reglementarea noțiunii.</p>
	<p>la noțiunea „managerul de transport rutier” - nu se acceptă, dat fiind faptul că norma în redacția actuală este mult mai reușită.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Noțiunea a fost exclusă</p>

	<p>după noțiunea „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:  „orar de circulație - informație care se conține în programul de transport rutier și în graficul de circulație atașat la autorizația de transport rutier și reflectă orele de pornire/sosire din punctele capăt de rută sau tranzit, durata de staționare în punctele intermediare pentru îmbarcarea debarcarea persoanelor, durata de staționare în punctele de traversare a frontierei;”</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Unele aspecte ale definiției au fost modificate.</p>
	<p>la noțiunea „program de transport rutier”, după cuvintele „regimul de deservire a curselor” sintagma „precum și” – de exclus.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Definiția a fost reformulată.</p>
	<p>abrogarea noțiunii „organizație patronală reprezentativă”- nu se acceptă, deoarece organizațiile patronale au o memorie și o capacitate instituțională mult mai mare decât asociațiile profesionale, pe de o parte, și reprezintă interesele unui număr mult mai mare de operatori de transport care activează preponderent în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri și/sau persoane, inclusiv a asociațiilor profesionale și mediului academic, pe de altă parte, și nu în ultimul rând sunt parte a negocierilor trilaterale.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Definiția a fost revizuită și extinsă asupra tuturor tipurilor de transport.</p>
	<p>la noțiunea „stație publică intermodală sau multimodală” - de regulă, stația publică intermodală sau multimodală permite transbordarea persoanelor de pe un tip de transport pe altul fără a părăsi perimetrul stației.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Prin transport multimodal se subînțeleg stațiile care asigură conexiunea serviciilor de transport raional, interraional cu transportul de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal.</p>
	<p>La articolul 6 alineatul (5): cuvintele „și organizațiile sindicale” – de exclus, deoarece Consiliul consultativ în domeniul transporturilor rutiere urmează să adopte sau să emită acte ce țin de politica în domeniul transporturilor rutiere,</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Consiliul este o platformă de discuții care are ca scop consultarea tuturor părților în vederea adoptării sau emiterii oricăror acte ce țin de politica în domeniul</p>

	pe când scopul de bază a organizațiilor sindicale este apărarea intereselor salariaților.		transporturilor rutiere. Astfel, prezența în consiliu a mai multor părți va fi mai reprezentativ.
	Abrogarea articolului 7 alineatelor (2) și (3) – se acceptă parțial, cu excepția alineatului (2) litera d) și f), alineatului (3), dat fiind faptul că normele date țin de competența exclusivă a organului central de specialitate.	<b>Nu se acceptă</b>	Conform atribuțiilor funcționale ministerul are competențe de elaborare a actelor normative, iar activitățile de autorizare a serviciilor regulate sunt improprii unei autorități publice centrale.
	La articolul 9 alineatul (2): litera p) – de exclus, deoarece atribuțiile date țin de competența Administrației de Stat a Drumurilor. În speță, Agenția Națională Transport Auto nu dispune de personal calificat și experiență în acest domeniu. litera r) – de exclus, dat fiind faptul că examinarea personalului din domeniul transportului rutier și activităților conexe transportului rutier țin de competența centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională acreditate și înregistrate, dar nu a personalului din cadrul Agenției Naționale Transport Auto.	<b>Nu se acceptă</b>	În conformitate cu prevederile pct. 21 din Regulamentul de organizare și funcționare a unităților de formare profesională a personalului din domeniul transportului rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 170/2023 (Anexa nr. 2) la finalizarea programelor de formare profesională cursanții susțin examene. Promovarea examenelor este certificată de către autoritatea competentă a statului – Agenția Națională Transport Auto sau Centrul Tehnologii Informaționale și Comunicaționale în Educație.
	La articolul 13 alineatul (1) lit. b) – de exclus La articolul 14 alineatul (1) lit. e) – de exclus, deoarece norma în redacția propusă modifică conceptual procedura de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local. Cu regret, atât marea majoritate a Consiliilor locale și municipale cât și Primăriile municipiilor și localităților nu dispun de specialiști în domeniu care ar putea elabora un proiect al metodologiei privind calcularea tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local.	<b>Nu se acceptă</b>	În conformitate cu prevederile Legii nr. 436/28.12.2006 privind administrația publică locală art. 43 lit. i) consiliul raional realizează în teritoriul administrat următoarele competențe de bază decide, în condițiile legii și în limitele competenței sale, organizarea serviciilor publice de interes raional și/sau regional și aprobă tarifele la serviciile cu plată prestate de acestea.
	La articolul 18:	<b>Se acceptă</b>	Prevederile au fost excluse

	<p>alineatul (1) litera d) – nu se acceptă, deoarece norma în redacția propusă dublează norma art. 18 alin. (1) lit. a) din prezentul Cod.</p> <p>alineatul (3) - nu se acceptă, dat fiind faptul că modificarea propusă va îngreuna înțelegerea normei juridice.</p>		
	<p>La articolul 21 alineatul (2) - nu se acceptă, deoarece atribuțiile funcționale a managerului de transport rutier trebuie să regăsească în Fișa postului dar nu în prezentul Cod.</p>	<b>Nu se acceptă</b>	Prevederile transpun prevederile Cărții Calității și Regulamentului UE 1071/2009.
	<p>La articolul 23 alineatul (2) litera a) primul alineat: cuvintele „(în copie)”- de exclus, dat fiind faptul că actele odată ce sunt scanate se prezumă că sunt în copie.</p>	<b>Se acceptă</b>	
	<p>Abrogarea articolului 27 alineatul (2) literele c) și d) nu se acceptă, deoarece norma în redacția actuală oferă titularului dreptul să desfășoare, fără obținerea oricărei alte autorizări, dacă tratatele și acordurile internaționale bilaterale și/sau multilaterale nu prevăd altfel, inclusiv a activităților de transport rutier în trafic internațional precum transport rutier contra cost de persoane în regim de taxi și transport de colete.</p>	<b>Nu se acceptă</b>	Acordurile bilaterale nu reglementează transportul în regim de taxi, iar practica europeană definește activitatea ca serviciu efectuat de regulă la nivel local, dar nu internațional.
	<p>La articolul 34 alineatul (5) – trebuie de luat în calcul că din momentul emiterii deciziei privind amplasarea unei stații noi și până la amenajarea acesteia, se scurge ceva timp.</p>	<b>Se acceptă</b>	Proiectul a fost completat cu obligativitatea de a menționa și data la care stația va deveni funcțională.
	<p>La articolul 36: litera b) - de exclus, deoarece dublează norma expusă în art. 36 lit. a) din redacția propusă.</p>	<b>Nu se acceptă</b>	La litera a) ca criteriu de bază sunt relațiile de interes administrativ, economic și social, iar la lit. b) ca criteriu este organizarea administrativ teritorială.

<p>La articolul 36: litera f): nu se acceptă, dat fiind faptul că potrivit art. 8 al Legii nr. 764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova: Statutul de municipiu se atribuie orașelor Chișinău, Bălți, Bender, Cahul, Ceadr-Lunga, Comrat, Edineț, Hîncești, Orhei, Soroca, Strășeni, Tiraspol și Ungheni. Dacă luăm în calcul repartizarea teritorială a acestora, atunci majoritatea localităților din Republica Moldova se vor încadra în limita razei suburbane de 50 km. În toate cazurile, limita razei suburbane de 50 km depășește cu mult raza teritorială administrativă a raionului.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au ca scop satisfacerea necesităților de transport pentru asigurarea relațiilor economice și culturale între localitățile din apropierea municipiilor, pornind de la criteriile care stau la atribuirea statului de municipiu.</p>
<p>La articolul 36: litera i): S-a făcut o analiză privind numărul localităților rurale cu o populație mai mare de 3 500 de locuitori, inclusiv repartitia teritorială a acestora? Care este ponderea acestora in rețeaua de rute?</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Principiul se regăsește și în redacția actuală.</p>
<p>La articolul 36: litera j) – de exclus, dat fiind faptul că există un șir de rute în al cărui itinerar cursele tur și retur nu coincid. Norma în redacția propusă impune modificarea acestora, modificare care, de regulă, nu este posibilă prin prisma restricțiilor intervalelor de succedare între curse. Astfel, un număr mare de curse se vor suprapune sau vor fi excluse forțat din programele de transport. Menționăm că optimizarea programelor de transport trebuie făcută natural prin prisma analizei fluxurilor de pasageri, regularității executării lor, ținând cont de asigurarea mobilității populației, dar nu artificial.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>La momentul aprobării modificărilor, autorizațiile valabile rămân în vigoare pînă la momentul expirării, cu excepția cazului cînd operatorul de transport solicită modificarea rutei. În acest caz modificarea urmează a fi examinată prin prisma prevederilor în vigoare la momentul solicitării. După expirarea autorizațiilor la expunerea la concurs a serviciului, graficele de circulație urmează a fi revizuite.</p>
<p>La articolul 36: litera k): Dar cum rămâne cu celelalte puncte de tranzit în cazul curselor/rutelor ce leagă axa nord-sud sau vest-est a țării?</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Scopul prevederii este a sistematiza fluxul de călători din zona de apropiere a punctelor capăt de rută. Astfel, ca fluxul să fie asigurat prin pasageri care circulă pe toată</p>

			lungimea rutei, inclusiv dea exclude serviciile regulate care sunt eficiente doar pe anumite sectoare din itinerar.
	La articolul 37 alineatul (3): Interval de 15 de minute pentru cursele interraionale va duce la creșterea și mai mare a numărului de curse incluse în rețeaua de rute. Astfel, trebuie de revizuit oportunitatea ca la modificarea programului de transport rutier interraional intervalul să fie până la 30 minute, în dependență de fluxul de pasageri existent.	<b>Nu se acceptă</b>	Propunerea este corelată cu principiile de organizarea a serviciilor regulate, care urmează a fi aplicate și la modificarea Programelor de transport rutier.
	La articolul 38: alineatul (11): Ce au avut în vedere autorii proiectului prin reorganizare?		Acțiunile legale realizate în conformitate cu prevederile art. 32 al Legii nr. 845 din 03.01.1992 cu privire la antreprenariat și întreprinderi
	La articolul 38: alineatul (3): a doua propoziție va avea următorul cuprins: „În componența comisiilor privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier instituite de autoritatea competentă pot fi incluși cu drept de vot consultativ membrii asociațiilor profesionale, organizațiilor patronale și organizațiilor sindicale din domeniul transportului rutier de persoane.”	<b>Nu se acceptă</b>	Pentru asigurare unui larg proces participativ în componența urmează a fi incluși și reprezentanți ai APL.
	La articolul 38: la alineatul (10) litera b) - nu se acceptă, deoarece operatorii de transport nu vor cunoaște perioada de atribuire a rutelor/curselor incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional.	<b>Nu se acceptă</b>	Alin. (8) al articolului stabilește expres că data desfășurării concursului se face publică cu 30 de zile înainte pe pagina web oficială a Agenției, a consiliilor locale, municipale și/sau raionale, după caz, precum și prin publicarea în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. Astfel urmează a fi asigurat dreptul la informație a operatorilor de transport rutier.
	La articolul 38: la alineatul (12): litera a): nu este clar care este acest termen? litera e) - de exclus, dat fiind faptul că norma în redacția propusă este una ambiguă, deoarece lasă loc de interpretare.	<b>Se acceptă</b>	Propunerile de modificare au fost excluse.

	<p>La articolul 38: alineatul (15) – nu se acceptă abrogarea, deoarece norma în redacția actuală este o normă generală care reglementează eliberarea numărului de exemplare autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional solicitate de operatorul de transport. La deservirea unei curse/rute pot fi antrenate mai multe unități de transport prin prisma procesului tehnologic operațional de deservire. Numărul de unități de transport antrenate la deservirea unei rute/curse urmează a fi determinat de către operatorul de transport luând în calcul fluxul de pasageri existent, capacitatea nominală de transportare a unității de transport, intervalul de circulație etc.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Aceste autorizații urmează a fi digitalizate, respectiv operatorul va avea posibilitatea de a și imprima numărul de autorizații necesar.</p>
	<p>La articolul 38: alineatul (26) se completează cu textul „În cazul în care până la desfășurarea concursului, operatorul de transport rutier nu poate asigura deservirea serviciului regulat, autoritatea responsabilă de actualizarea programului de transport rutier după consultarea autorităților publice locale de nivelul I, poate desemna un nou operator de transport, prin concurs, pentru asigurarea deservirii serviciului regulat. În acest caz termenul de valabilitate a autorizației emise nu poate depăși termenul maxim stabilit pentru desfășurarea concursului.”.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
	<p>La articolul 39: alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4) Termenul de valabilitate a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional este 8 ani, dacă Acordurile bilaterale din domeniul transporturilor rutiere nu stabilesc un alt termen.”</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Practica internațională stabilește un termen maxim de 5 ani pentru autorizațiile eliberate pentru serviciile regulate, inclusiv art. 6 al Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul</p>

			și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006
	La articolul 39: alineatul (7) litera i) - abrogarea lit. i) nu se acceptă, dat fiind faptul că art. 39 alin. (7) reglementează procedura de autorizare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional. Apriori, în trafic internațional nu putem include în graficul de circulație o autogară fără a avea acceptul acesteia.	<b>Se acceptă</b>	
	La articolul 39: alineatul (11) va avea următorul cuprins: „(11) Agenția respinge dosarul depus în vederea autorizării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional dacă solicitantul nu poate oferi cu vehiculele rutiere deținute confortul necesar sau dacă numărul acestor vehicule nu este suficient pentru deservirea serviciului care face obiectul cererii ori dacă nu se respectă prevederile art. 39 alin. (71).”	<b>Se acceptă</b>	
	La articolul 39: alineatul (161) – abrogarea nu se acceptă, dat fiind faptul că norma în redacția actuală este o normă generală care reglementează procedura de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a cursei/rutei	<b>Nu se acceptă</b>	Pornind de la faptul că serviciile de transport rutier în trafic internațional nu sunt atribuite prin concurs, prevederea nu este necesară.
	La articolul 39: alineatul (20) – nu se acceptă, dat fiind faptul că norma în redacția existentă este mult mai reușită. Aplicarea normei în redacția propusă nu poate fi asigurată în cazul când solicitările depuse respectă prevederile art. 39 alin. (7) sau (13), pe de o parte, aceasta nu contribuie la asigurarea transparenței și promovarea concurenței, pe de altă parte.	<b>Nu se acceptă</b>	Luând în considerare că serviciile în trafic internațional presupun deservirea serviciului regulat la paritate cu un operator străin, aplicarea procedurii de concurs nu este corectă, deoarece presupune acceptul ambelor state, ceea ce nu poate fi realizat.
	Articolul 40 – nu se acceptă abrogarea acestuia, deoarece norma în redacția actuală este una generală, iar respectarea acesteia de către operatorii de transport permite tratarea acestora drept operatori de bună credință care merită a fi	<b>Nu se acceptă</b>	Prevederile art. 40 intră în contradicție cu prevederile art.38, care stabilește că la expirarea autorizațiilor serviciile regulate se expun la concurs.

	facilitați în comparație cu operatorii de transport cărora le-a fost aplicată suspendarea înregistrării în Registru.		
	Articolul 41 alineatul (4) va avea următorul cuprins: „(4) Deteriorarea autorizației se constată la prezentarea documentului deteriorat.” Dacă solicitantul prezintă autorizația deteriorată la ce bun trebuie de solicitat o explicație în scris privind circumstanțele cazului.	<b>Nu se acceptă</b>	Explicația urmează a fi prezentată doar în cazul în care nu poate fi prezentată autorizația deteriorată.
	La articolul 44 alineatul (2) – nu este clar unde acestea urmează a fi înregistrate. Conform cadrului normativ în vigoare programele de instruire urmează a fi acreditate.	<b>Se acceptă</b>	
	La articolul 49: litera b) va avea următorul cuprins: b) să pună la dispoziția echipajului documentele în baza cărora este permisă desfășurarea activității, în funcție de tipul de transport rutier;”	<b>Se acceptă</b>	
	La articolul 49: litera e) - nu se acceptă, dat fiind faptul că nu este clar cine și cum va duce răspundere pentru deteriorarea și/sau pierderea bagajelor transportate? Această este o normă generală care apără interesele pasagerilor.	<b>Se acceptă</b>	
	La articolul 49: litera s) va avea următorul cuprins: „s) să asigure îmbarcarea/debarcarea persoanelor din localitățile unde sunt autogări numai de pe teritoriul autogărilor și/sau din stațiile intermodale, multimodale sau cu flux sporit de călători, stabilite și coordonate de Administrația publică locală, conform orarului de circulație, cu excepția transportului rutier în trafic local și municipal, respectând prevederile prezentului cod, iar din localitățile unde nu există autogări - numai din stațiile publice, iar în lipsa acestora (cu condiția includerii localității în graficul de circulație) - din locurile care să asigure securitatea persoanelor transportate;”	<b>Nu se acceptă</b>	Pentru a fi introdusă ca punct de staționare o localitate trebuie să aibă amenajată stație, sau minim un spațiu semnalizat cu indicatorul respectiv. În lipsa acestuia punctul de staționare nu poate fi introdus în graficul de circulație a serviciului regulat.

<p>În speță, există un șir de localități în care nu există și/sau nu sunt amenajate stații publice, inclusiv în mun. Chișinău cca. 25% din numărul total de stații publice nu sunt amenajate conform normativelor tehnice în vigoare, nemaivorbind de iluminare sau asigurarea accesului a diferitor categorii de persoane.</p>		
<p>La articolul 49: litera u) - de exclus, deoarece norma în redacția dată nu are nici o logică.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Norma este valabilă în special pentru municipii și are ca scop oferirea acestora posibilității de a gestiona eficient traficul pe teritoriul localității.</p>
<p>Articolul 70: litera a) - nu se acceptă, deoarece art. 70 este o normă cu caracter general care reglementează obligația operatorului de transport rutier și/sau conducătorului auto care efectuează transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional sau internațional de a deține la bordul vehiculului rutier setul de acte, pe toată durata transportului.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>În conformitate cu prevederile art. 23 din Cod Extrasul din Registrul operatorilor de transport rutier se eliberează în formă de document electronic. Astfel nu mai este necesară prezența acestuia în format fizic la bord. Menținerea redacției actuale creează premise pentru ca operatorii de transport să fie sancționați pentru lipsa acestuia la bord.</p>
<p>Articolul 70: la literele d, e și f) - excluderea textului dat prezumă că Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje în redacție nouă nu va mai fi elaborat și aprobat niciodată. În speță, Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, a devenit caduc la momentul intrării în vigoare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Documentele menționate sunt formulare care se pot modifica permanent și nu necesită a fi aprobate la nivel de Hotărâre de Guvern. Totodată, art. 3 din Cod menține obligația de a elabora Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, care urmează să reglementeze mai multe procese care nu sunt stabilite în Cod.</p>
<p>Articolul 72 litera e) – vezi comentariu de mai sus.</p>		
<p>Articolul 73 literele b) și c) - vezi comentariu de la articolul 70 literele d, e și f)</p>		
<p>Articolul 80 alineatul (3) - Ce se subînțelege prin alte servicii auxiliare prestate? Care este lista acestora? Clientul este în drept să cunoască acest lucru.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 modificările la Codul transporturilor au fost aprobate. Respectiv propunerile de modificare au fost excluse din proiect.</p>

	<p>Articolul 81 alineatul (5) - de exclus, dat fiind faptul că norma dată trebuie să se regăsească în Codul fiscal dar nu în prezentul Cod.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 modificările la Codul transporturilor au fost aprobate. Respectiv propunerile de modificare au fost excluse din proiect.</p>
	<p>Articolul 83 litera c) - vezi comentariu de la articolul 70 literele d, e și f).</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 modificările la Codul transporturilor au fost aprobate. Respectiv propunerile de modificare au fost excluse din proiect.</p>
	<p>La articolul 84 alineatul (2) litera b): cuvintele „doar dacă această persoană a fost îmbarcată în localitatea unde este înregistrată întreprinderea, la întoarcere în localitatea de înregistrare a întreprinderii, unitatea de transport va efectua cursă în gol” – de exclus, dat fiind faptul că acest lucru va contribui la creșterea costului de călătorie suportat de către pasager, inclusiv reducerea mobilității populației, pe de o parte, și diminuarea mediului de plasare a investițiilor în domeniul serviciilor în regim de taxi, pe de altă parte. În speță, țările membre ale Uniunii Europene interzice efectuarea curselor în gol, inclusiv operatorilor de transport rutier autorizați să presteze servicii în regim de taxi, pentru a reduce poluarea mediului ambiant, a diminua consumul de carburanți, a asigura mobilitatea populației, dar în cazul Republicii Moldova conform normei în redacția propusă aceștia urmează a fi sancționați.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prin Legea nr. 284/2023 modificările la Codul transporturilor au fost aprobate. Respectiv propunerile de modificare au fost excluse din proiect.</p>
	<p>Articolul 87 – nu se acceptă, norma în redacția propusă reduce cerințele minime reglementate de norma în redacția existentă, inclusiv nivelul de calitate și confort.</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prevederile conțin minimum necesar pentru activitatea de autogară. Totodată, în dependență de numărul de servicii regulate deservite agentul economic urmează să dețină capacități mai mari.</p>
	<p>Abrogarea articolului 88 alineatul (3) litera g) – nu se acceptă, deoarece norma în redacția actuală reglementează disponibilitatea fluxului de numerar (lichidități financiare) a minim 5 milioane lei, mijloace financiare necesare pentru</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Condiția obligă agenții economici să mențină pe conturi anumite sume de mijloace circulante pentru a îndeplini această condiție. Suplimentar, pentru a nu admite situațiile menționate, se</p>

<p>desfășurarea activității de autogară. În speță, în prezent, Î.S. „Gările și Stațiile Auto” se află în procedură de faliment în temeiul Încheierii Judecătorei Chișinău, sediul Central din 23.07.2021, dosar nr. 2i-349/20, pe motiv că nu a putut onora la timp și în volum deplin creanțele în sumă de cca. 7,9 mil lei, inclusiv față de operatorii de transport.</p>		<p>propune completarea art. 90 cu un punct nou, care ar garanta că aceste mijloace nu pot fi utilizate în alte scopuri.</p>
<p>Articolul 90 alineatul (1) litera l) va avea următorul cuprins: „l) să remită trimestrial Agenției și Președinților de raion informația privind regularitatea deservirii rutelor de către operatorii de transport rutier incluși în programele de transport rutier de persoane.”</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La articolul 145 se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins: „(5) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic interraional, raional și local/municipal se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei.”</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Propunerea intră în contradicție cu prevederile alin (2) și (3) din proiect.</p>
<p>Articolul 152<sup>2</sup> alineatul (3) litera b) va avea următorul cuprins: „b) achitării pentru vehiculele rutiere, cu excepția celor menționate la alin. (2), a taxei pentru folosirea drumurilor (vinieta), la ieșirea din Republica Moldova - în cazul operatorilor de transport rutier străini.”</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Conceptul inclus la monitorizarea achitării vinietei este legat cu aspectele funcționale din cadrul punctelor de frontieră. Astfel, Serviciul Vamal este responsabil pentru transporturile de mărfuri, iar Poliția de Frontieră pentru transporturile de persoane.</p>
<p>La articolul 153 alineatul (1) litera q) – de revizuit, dat fiind faptul că art. 43 alin. (4) reglementează procedura de eliberare de către Agenție a certificatului de competență profesională.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Trimiterea a fost revizuită</p>

<p>se completează cu literele t) – u) cu următorul cuprins:          „t) prevederile art. 64 alin. (2) se pun în aplicare de la 1          ianuarie 2025;          u) prevederile art. 145 alin. (5) se pun în aplicare de la 1          ianuarie 2025;”</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Conform comentariilor anterioare</p>
<p><b>Codul fiscal nr.1163/1997</b></p>		
<p>La articolul 254<sup>1</sup>          alineatul (1) - nu se acceptă, dat fiind faptul că odată cu          excluderea acestui text din art. 254<sup>1</sup> alin. (1), face ca norma          dată să-și piardă esența și va deveni o sancțiune          contravențională.          alineatul (2) - nu se acceptă, deoarece norma în redacția          propusă exclude sancțiunea privind bon de casă emis de          echipamentul de casă și de control, inclusiv pentru transportul          de pasageri.          Art. 103 alin. (1) pct. 17), art. 104 lit. a) coroborat cu art.          254<sup>1</sup> alin. (2) din Codul fiscal nr. 1163/1997, reglementează          bonul de casă și biletele de călătorie, inclusiv pentru          transportul de pasageri.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerile au fost excluse</p>

**SINTEZA**  
**obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative**  
**(ajustarea legislației în domeniul transportului rutier)**  
**(număr unic 723/MIDR/2023)**  
**(AVIZARE REPETATĂ)**

Nr. ord.	OBIECȚII	REMARCĂ	ARGUMENTE
<b>MINISTERUL EDUCAȚIEI ȘI CERCETĂRII</b> <i>(scrisoarea nr. 07-09/5687 din 27.10.2023)</i>			
	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act	
<b>CANCELARIA DE STAT</b> <i>(scrisoarea nr. 26/1-78- 11375 din 27.10.2023)</i>			
	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act	
<b>MINISTERUL MUNCII ȘI PROTECȚIEI SOCIALE</b> <i>(scrisoarea nr. 19/4320 din 27.10.2023)</i>			
	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act	
<b>MINISTERUL AFACERILOR INTERNE</b> <i>(scrisoarea nr. 38/4883 din 30.10.2023)</i>			
	Se remarcă faptul că, deși autorul a acceptat propunerea „pe tot cuprinsul proiectului, cuvântul „furt” se va substitui cu cuvântul „sustragere”, la forma gramaticală corespunzătoare (întrucât sustragerea reprezintă o noțiune generică care cuprinde toate formele de însușire ilegală a unor bunuri străine)”, precizând acest fapt în documentul Sintezelor obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiect, acesta nu a operat modificările agreate.	Se acceptă	Proiectul a fost verificat și ajustat conform obiecției.
	Art. I. În prezent, potrivit redacției actuale a art. 152 <sup>2</sup> alin. (3) lit. a) din Codul transporturilor rutiere Poliția de Frontieră realizează la punctele de trecere a frontierei de stat, în cazul	Se ia act	

operatorilor de transport străini, controlul asupra prezenței la bordul vehiculelor rutiere a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate sau ocazionale, dacă acordurile bilaterale și multilaterale prevăd obligativitatea acestora.

În context Poliția de Frontieră având competențele enunțate, nu înregistrează în Sistemul informațional integrat al Poliției de Frontieră careva informații privind autorizațiile de transport rutier de persoane, din motivul că acesta nu conține specificațiile respective.

La pct. 69, conform redacției propuse în proiect a art. 152<sup>2</sup> alin. (3) lit. a) din Codul transporturilor rutiere, Poliția de Frontieră realizează la punctele de trecere a frontierei de stat, în cazul operatorilor de transport străini, controlul asupra prezenței la bordul vehiculelor rutiere a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate sau ocazionale, dacă acordurile bilaterale și multilaterale prevăd obligativitatea acestora, precum și va verifica corectitudinea utilizării acestora.

Colaboratorul Poliției de Frontieră va înregistra numărul și seria autorizației în sistemul informațional al Poliției de Frontieră și va aplica ștampila pe aceasta. În cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul vehiculului rutier, colaboratorul Poliției de Frontieră nu va permite trecerea frontierei de stat.

Se relevă că, atribuirea unor competențe noi Poliției de Frontieră va crea deficiențe operaționale care vor afecta direct procesul de bază de autorizare a trecerii frontierei de stat.

În acest sens, opinăm asupra păstrării redacției actuale a art. 152<sup>2</sup> alin. (3) lit. a) din Codul transporturilor rutiere și

excluderea pct. 69 din proiect care transpune în redacție nouă articolul menționat.

Suplimentar în argumentarea revindicărilor expuse și ținând cont de faptul recunoașterii Republicii Moldova în calitate de candidat membru a Uniunii Europene, comunicăm că actualmente Ministerul Afacerilor Interne este în procesul de transpunere în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) 2016/399 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2016 cu privire la Codul Uniunii privind regimul de trecere a frontierelor de către persoane (Codul Frontierelor Schengen).

Astfel, Codul prenotat prevede la art. 14 că, refuzul intrării survine în cazul în care persoanele nu îndeplinesc condițiile de intrare stabilite de Cod. Totodată, în conținutul Codului nu se regăsesc temeuri de neautorizare a intrării în cazul lipsei autorizațiilor de transport rutier.

De asemenea, atragem atenția că nici conform Regulamentului (CE) nr.1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 nu este stabilit că în cazul lipsei autorizațiilor de transport la bordul vehiculului rutier nu se autorizează traversarea frontierei.

La caz, Regulamentul stabilește exhaustiv în art. 22 și 23 sancțiunile și procedura de sancționare a operatorilor de transport rutier internațional, iar acestea fiind aplicate doar în cazul constatării încălcărilor pe teritoriul țării nu și în punctele de trecere a frontierei.

Suplimentar, faptul nepermitterii trecerii frontierei de stat a vehiculului în cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul acestuia implică și neautorizarea trecerii frontierei de stat și de către pasagerii de bună credință care se deplasează cu vehiculul respectiv. În atare condiții, drept consecință, este generat riscul aflării acestora în punctul de trecere a frontierei, până la punerea la dispoziție de către compania de transport a altui mijloc de transport, fapt ce ar putea crea condiții de disconfort pentru pasageri, precum și eventuala perturbare a activității punctului de trecere a frontierei de stat.

Subsecvent, atragem atenția că, în conformitate cu prevederile articolul 24 alin. (5) al Legii cu privire la frontiera de stat a Republicii Moldova nr. 215/2011, persoana căreia nu i-a fost autorizată trecerea frontierei de stat este obligată să părăsească imediat punctul de trecere, în caz contrar acțiunile de refuz întrunesc elementele unei contravenții.

Astfel, considerăm ca fiind inoportune prevederile privind „Poliția de Frontieră va verifica corectitudinea utilizării autorizației de transport și va înregistra numărul și seria acestea în SIIPF cu aplicarea ștampilei”. Or, cele expuse nu pot fi implementate în practică, reieșind din următoarele:

1) polițistul de frontieră nu deține abilitățile necesare și nu dispune de informații privind corectitudinea utilizării autorizației emise de autoritățile altor state, respectiv nu dispune de abilități privind verificarea actelor permissive menționate, iar aceste activități nu fac parte activităților desfășurate în realizarea misiunii și atribuțiilor funcționale;

2) este afectat în mod direct timpul de așteptare în punctul de trecere a frontierei de stat, a persoanelor care traversează

<p>frontiera, deoarece presupune introducerea manuală a datelor de către polițistul de frontieră;</p> <p>3) SIIPF nu este adaptat procesului reglementat de proiect.</p> <p>La fel, nu sunt realizabile inclusiv prevederile „în cazul lipsei autorizației respective la bordul vehiculului rutiere, colaboratorul Poliției de Frontieră nu va permite trecerea frontierei de stat”, ținând cont de următoarele:</p> <p>1) norma din proiect generează echivocuri la capitolul cui nu îi este autorizată traversarea frontierei de stat, în speță, mijlocului de transport sau persoanelor;</p> <p>2) norma nu reglementează faptul dacă, pasagerii sunt vizati sau nu, precum și care sunt soluțiile în punctul de trecere a frontierei de stat rutier, în situația în care pasagerii, întrunind condițiile pentru traversarea frontierei de stat, nu o pot traversa pe jos ținând cont că punctul de trecere a frontierei este unul rutier. La caz, este generat riscul de încălcare a dreptului fundamental – dreptul la libera circulație a persoanelor.</p> <p>Concomitent nu trebuie omis și faptul că pasagerii pot fi și cetățeni ai Republicii Moldova, iar neautorizarea traversării frontierei de stat de către proprii cetățeni pe motivul că transportatorul nu și-a onorat obligațiile este, per se, un nonsens.</p>		
<p>Subsidiar, se atenționează asupra aducerii în concordanță a textului notei informative la reglementările noi propuse în proiectul actului normativ.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Nota informativă a fost revăzută.</p>
<p><b>MINISTERUL DEZVOLTĂRII ECONOMICE ȘI DIGITALIZĂRII</b> (scrisoarea nr. 08/2-3346 din 30.10.2023)</p>		
<p>Articolul I. - Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014: La punctul 5, care prevede modificarea la art. 5 alin. (1) a noțiunii de „operator al sistemului informațional „e-</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerile de modificare au fost excluse din proiect.</p>

<p>Autorizație transport” conform căreia acesta „asigură eliberarea actelor permise, inclusiv autorizațiilor repartizate electronic”, considerăm necesar de a se ține cont de prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, potrivit căreia actele permise sunt eliberate de autoritatea emitentă prin intermediul Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permise SIA GEAP.</p>		
<p><b>MINISTERUL JUSTIȚIEI</b> (scrisoarea nr. 04/2-9448 din 31.10.2023)</p>		
<p>La Art. I (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014):</p>		
<p>La pct. 3, în partea dispozitivă, textul „se expune în următoarea redacție:” se va substitui cu textul „va avea următorul cuprins:”</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 5, în dispoziția noțiunii „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport”, după cuvintele „se completează” se va introduce prepoziția „cu”, iar la sfârșitul punctului cuvintele „noțiunile se abrogă” urmează a fi excluse.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 13, după modificarea propusă a alin. (1) din art. 18, atenționăm că, dispoziția de completare cu lit. h) și i) se referă la alin. (3) din art. 18.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 22, după textul „Articolul 31<sup>24</sup> se va completa cu semnul de punctuație „ : ”, iar textul „se modifică după cum urmează:” se va exclude. Totodată, semnalăm că Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative operează cu termenul de „alineat” ca diviziune a elementelor structurale de bază a actelor normative și nu „aliniat” (observație valabilă pentru tot textul proiectului).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

<p>La pct. 26: în dispoziția de modificare a alin. (5) lit. c) textul „se expune în următoarea redacție:” se va substitui cu textul „va avea următorul cuprins:” (observație valabilă și pentru pct. 47);</p> <p>în dispoziția de modificare a alin. (6), numerotarea se va exprima între paranteze rotunde, iar termenul „sintagma”, în ambele cazuri, se va substitui cu termenele „cuvintele”, respectiv, „textul”. Se va ține cont că, în conformitate cu uzanțele de tehnică legislativă, cuvântul „sintagma” se utilizează cu referire la un grup de două sau mai multe cuvinte între care există raporturi de subordonare; cuvântul „textul” se folosește pentru individualizarea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație, iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”, după caz, termenii „cifra”/„cifrele” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 27, în dispoziția de modificare a alin. (2) și (3) din art. 31<sup>34</sup>, după cuvintele „se completează cu” se va introduce cuvântul „textul” (observație valabilă și pentru pct. 66).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 31, după textul „Articolul 34” se va completa cu semnul de punctuație „ : ”.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 35, modificările cu privire la lit. a) și lit. i) din alin. (7) se vor expune structurat, din alineate separate (observație valabilă și pentru pct. 39).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	
<p>La pct. 40, în redacția propusă a alin. (2) din art. 44, cuvintele „organul central de specialitate din domeniul transporturilor și de organul central din domeniul învățământului” se vor substitui cu cuvintele „organul central de specialitate al administrației publice în domeniul</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

	transporturilor rutiere și organul central de specialitate al administrației publice în domeniul educației”.		
	La pct. 53, în dispoziția de completare a art. 86 cu alin. 9), cuvântul „articolul” se va exclude (observație valabilă și pentru pct. 71).	<b>Se acceptă</b>	
	La pct. 56, cuprinsul art. 87 urmează a fi divizat în alineate, însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, luate între paranteze rotunde, fără utilizarea cratimelor.	<b>Se acceptă</b>	
	La Art. III, semnalăm că, prin modificarea alin. (3) art. 17 din Legea nr. 270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar și introducerea unei noi categorii de beneficiari ai sporului cu caracter specific, implementarea proiectului va genera costuri necesare achitării sporului menționat. Totodată, în nota informativă, nu se conține o analiză a impactului eventualelor cheltuieli asupra bugetului de stat. În acest context, atenționăm că, potrivit art. 131 alin. (6) din Legea Supremă, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare, iar conform art. 17 alin. (2) din Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr. 181/2014, pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget.	<b>Se acceptă</b>	Propunerea de modificarea a Legii nr. 270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar a fost exclusă.
	La Art. V: La alin. (1), dispozițiile inserate la lit. a) și lit. b) urmează a fi expuse în ordine succesivă, inițial fiind expusă referința la art. 21 alin. (2), respectiv, Anexa nr. 5 din Codul transporturilor rutiere.	<b>Se acceptă</b>	
	La Art. V: La alin. (3), pentru precizia normei, cuvintele „până la aprobarea prezentei legi” se vor substitui cu cuvintele „până la intrarea în vigoare a prezentei legi”.	<b>Se acceptă</b>	

## CONGRESUL AUTORITĂȚILOR LOCALE DIN MOLDOVA

(scrisoarea nr. 326 din 01.11.2023)

<p>În Articolul I (pct. 31. <i>Articolul 34 se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins: „(5) Decizia autorității publice executive locale sau administratorului drumului, după caz, cu privire la amplasarea unei stații noi se notifică în adresa Agenției în termen de 10 zile din momentul adoptării”</i>) urmează a fi substituit cuvântul „decizia” cu cuvântul „dispoziția”, iar cuvintele „executive locale” (urmează) să fie substituite cu cuvintele „locale executive” (autoritățile publice executive emit dispoziții, iar autoritățile publice deliberative adoptă decizii). Obiecția privind substituirea cuvintelor „executive locale” cu cuvintele „locale executive” este valabilă și pentru pct. 43 (<i>Articolul 49 lit. u</i>). Formularea actuală din proiectul de lege „<i>Decizia autorității publice executive locale</i>” nu este nici corectă și nici clară, de aceea, urmează a fi modificată, în sensul că dacă această competență revine consiliului local, formularea ar fi „<i>decizia autorității publice locale</i>”, iar dacă îi revine primarului, atunci „<i>dispoziția autorității publice locale executive</i>”. Considerăm că această măsură (<i>amplasarea unei stații noi se notifică în adresa Agenției</i>) are un caracter preponderent tehnic și, în special, necesită soluționare operativă, deci trebuie să revină autorității executive, motiv din care se reiterează propunerea în cauză.</p>	<p>Se acceptă parțial</p>	<p>Lista competențelor care pot fi delegate a fost revizuită fiind păstrată posibilitatea de a doar de a autoriza serviciile regulate și a dispune retragerea autorizațiilor. Menționăm că pentru a fi autorizat serviciul regulat urmează să se regăsească în Programul de transport rutier, astfel autoritatea publică executivă doar se limitează la implementarea prevederilor Programului de transport aprobat de Consiliu În cazul art. 49 lit. U) modificările au fost operate.</p>
<p>În Articolul I (pct. 33. <i>Articolul 37 va avea următorul cuprins: „Art.37. - (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin: (6) În situațiile prevăzute la alin. (1), dacă</i></p>	<p>Nu se acceptă</p>	<p>Conform argumentelor expuse în expertiza anticorupție.</p>

<p><i>modificarea este efectuată la cererea operatorului de transport rutier, autoritatea competentă va solicita avizul autorităților publice locale din localitățile capăt de rută. Avizul negativ al autorității publice locale poate servi temei de refuz doar dacă în rezultatul modificării locuitorilor localității nu le este garantat accesul la serviciile de transport) se propune completarea, după cuvintele „avizul autorităților publice locale”, cu sintagma „executive”. Această propunere va permite o mai mare flexibilitate și operativitate, în sensul în care, primarul dacă va considera necesară și decizia Consiliului local o va putea solicita, iar Consiliul local, la propunerea unor consilieri locali, va putea aproba corespunzător o decizie în acest sens.</i></p>		
<p>4.3. Suntem de acord cu afirmația Cancelariei de stat (în Sinteză) că <i>„delimitarea competențelor între autoritatea reprezentativă și deliberativă (consiliul) și cea executivă (președintele raionului/primarul) rezultă din rolul și misiunea acestora în procesul soluționării treburilor locale”.</i></p> <p>În acest sens, propunem operarea unor completări în Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (un Articol nou în proiectul de lege), după cum urmează:</p> <p>„Art. III. Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală se completează cu următoarele prevederi:</p> <p>1. Art. 14 alin. (2) lit. p) și lit. p<sup>1</sup>) se completează cu cuvintele „cu excepția acelor, aprobarea cărora îi este permisă, prin dispoziție legală sau prin încredințarea consiliului local, autorității publice locale executive”.</p> <p>2. Art. 43 alin. (1) lit. j) și lit. j<sup>1</sup>) se completează cu cuvintele „cu excepția acelor, aprobarea cărora îi este</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Propunerea introduce modificări esențiale în proiect, ceea ce presupune reavizarea proiectului. Propunerea poate fi obiectul de reglementare a unui proiect separat.</p>

<p>permisă, prin dispoziție legală sau prin încredințarea consiliului raional, președintelui raionului”.</p> <p>Având în vedere că „programele de transport” sunt acte normative, adoptarea acestora, în mod obligatoriu, va fi precedată de necesitatea organizării și desfășurării dezbaterilor publice, indiferent de autoritatea publică care va aproba actul administrativ cu caracter normativ, motiv din care se apreciază critic afirmațiile Cancelariei de Stat din Sinteză, că „potrivit principiului autonomiei locale și bunelor practici chestiunile ce țin de politici la nivel local (strategii, programe, planuri sectoriale de dezvoltare socio-economică, etc.) este prerogativa organului deliberativ, ori pe marginea acestora urmează să se desfășoare discuții, consultări, înainte de a fi luate careva decizii”</p>		
<b>MINISTERUL FINANTELOR</b> <i>(scrisoarea nr.07/5-09/13898 din 30.10.2023)</i>		
<p>La solicitarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.11-5440 din 26 octombrie 2023, Ministerul Finanțelor a examinat repetat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transportului rutier) și reiterează obiecțiile expuse prin scrisoarea nr. 07/5-03/2006/1460 din 06.01.2023, și anume excluderea propunerii de modificare a art. 17 alin.(3) din Legea nr.270/2018 privind sistemul unitar de salarizare în sectorul bugetar, ce vizează instituirea sporului cu caracter specific (100%) în cadrul autorităților responsabile de supraveghere și control în domeniul transporturilor rutiere. Subsidiar, propunerea de modificare a art. 17 din Legea 270/2018 va genera cheltuieli suplimentare din bugetul de stat, fapt ce urmează a fi expus, în</p>	<b>Se acceptă</b>	

<p>Nota informativă la proiect, cu informații detaliate în acest sens, ținând cont de rigorile legislative. Totodată, menționăm că măsură salarială urmează a fi analizată în complex prin prisma unei abordări sistemice în cadrul autorităților cu responsabilități similare întru aducerea nivelului salariilor acestora corespunzător volumului de lucru și nivelului de responsabilitate, urmare a evaluării și identificării criteriilor specifice, întru asigurarea echității salariale și în funcție de cadrul de resurse disponibil. Respectiv, pentru fiecare opțiune de creștere a salariilor, este important de a determina inclusiv resursele financiare suplimentare pentru a asigura principiul de sustenabilitate financiară, în sensul stabilirii nivelului de salarizare cu respectarea cadrului de resurse prevăzut în bugetele componente ale bugetului public național.</p>		
<p>Concomitent, referitor la art. I pct.69 din proiect privind modificarea art.152<sup>2</sup> alin.(2) din Codul transportatorilor: - cuvântul „colaborator” se va înlocui cu „funcționar”, întru racordarea cu terminologia utilizată în noul Cod Vamal, care a fost adoptat prin Legea nr.95/2021 și urmează să intre în vigoare începând cu data de 01.01.2024. - la alineatul (2) după cuvintele „a frontierei de stat” se completează cu textul „, în baza analizei de risc”.</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Cuvântul colaborator vamal a fost substituit cu funcționar vamal. În partea ce ține de completarea cu textul, în baza analizei de risc propunerea nu se acceptă, deoarece scopul acesteia este duce evidența actelor permissive în baza cărora este efectuat transportul de mărfuri. Introducerea sintagmei propuse nu va permite acumularea informațiilor integrale.</p>
<p><b>CENTRUL NAȚIONAL ANTICORUPȚIE</b> (Raport de expertiză nr.EL023/9168 din 03.11.2023)</p>		
<p>Art.I, punctul 7 din proiect - art.7 lit. 1) din Codul transporturilor rutiere în corelare cu art. II, punctul 2 din proiect - art.38 alin.(5) din Legea nr.131/2007 – Art. I, punctul 7 - art.7 alin.(1) se completează cu litera l) cu următorul cuprins:</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost reformulate și expuse în urătoarea redacție ” 1) elaborează și prezintă spre aprobare Guvernului reglementări tehnice, instrucțiuni, metodologii pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Cod.”</p>

„l) elaborează și aprobă reglementări tehnice, instrucțiuni, metodologii pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Cod”

Art. II, punctul 2 - art.38 alin.(5) va avea următorul cuprins:

„(5) Reutilarea vehiculelor se efectuează de către întreprinderile autorizate de către Agenția Națională Transport Auto. Reutilarea vehiculelor rutiere poate fi efectuată în conformitate cu documentațiile tehnice specifice ale producătorului vehiculului ce urmează a fi modificat, cu documentațiile tehnice specifice proprii elaborate în conformitate cu reglementările tehnice”.

Obiecții:

Potrivit art.7 alin.(1), lit.l) din Codul transporturilor rutiere organului central de specialitate îi este delegată atribuția de a „elabora și aproba reglementări tehnice, instrucțiuni, metodologii pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Cod”.

Totodată, Legea nr.131/2007 se propune a fi completată cu o normă care să permită ca reutilarea vehiculelor rutiere să poată efectua și în conformitate cu documentațiile tehnice specifice proprii elaborate în conformitate cu reglementările tehnice.

În opinia noastră, nu este clar dacă organul central de specialitate urmează să aprobe aceste reglementări tehnice, or potrivit art.7 din proiect așa reiese.

Considerăm că în această situație, există riscul ca organul central de specialitate să aprobe, în dependență de interes, reglementări tehnice în domeniu care să permită reutilarea vehiculelor rutiere doar în modul stabili de acesta. La fel,

<p>aceste reglementări vor putea fi modificate cu ușurință în dependență de interes și scop.</p> <p>Reglementările tehnice la care se referă autorul la art.38 al Legii nr.131/2007 urmează să fie clar determinate în partea ce ține de obiectul de reglementare și subiectul cu competențe de aprobare a acestora.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p><i>Propunem a stabili clar în normă despre care reglementări tehnice se face referință, precum și a indica subiectul responsabil de aprobarea acestora.</i></p> <p><i>Considerăm că normele juridice ce urmează să reglementeze modul de reutilare a vehiculelor în baza documentației specifice proprii urmează să fie corelate cu normele comunitare în acest domeniu, ceea ce impune aprobarea cadrului legal de către Guvern prin armonizarea normelor în acest scop.</i></p>		
<p>Art. I, punctul 11 și punctul 30 din proiect - art.13 și 14 în corelare cu art.33 din Codul transporturilor rutiere –</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>În competența consiliului raional este atribuită sarcina de -elaborare, aprobare și actualizare a programelor de transport rutier raionale, după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației.</p> <p>La fel, se atribuie competență consiliului local de a elabora, aproba și actualiza programele de transport rutier, locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației.</p> <p>Potrivit normei art.33 - Programele de transport rutier în trafic național și internațional se elaborează, se aprobă și se</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Condițiile privind modul de elaborare, aprobare, modificare a programelor de transport rutier este reglementat în art. 36-37 al Codului.</p>

modifică de către autoritățile competente, în condițiile prezentului Cod, ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora.

Se atestă că în competența consiliului raional și consiliului local nu este stabilit examinarea programelor de transport și prin prisma „evoluției necesităților populației”.

Pe de altă parte, normele nu stabilesc clar în ce mod, pe ce criterii și în baza căror metodologii urmează ca consiliile locale și raionale să examineze „necesitățile de transport ale populației prin prisma evoluției acestora”.

Or, ținând cont de faptul că autoritățile sus-menționate au în competența sa autorizarea activităților de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional, precum și local și municipal, în opinia noastră, există riscul, ca în lipsa unor criterii clare, condiții, metodologii, fiecare autoritate publică de la nivel local sau raional să decidă în mod diferit în privința actualizării programelor de transport.

Astfel, lacuna de drept privind lipsa unor metodologii aprobate după care să se conducă și să fie aplicate la nivel local/raional, competența de actualizare a programelor de transport „în conformitate cu necesitățile de transport ale populației prin prisma evoluției acestora” este una confuză și acordă interpretări diferite.

**Recomandări:**

*Propunem autorului completarea proiectului cu norme care să prevadă expres modalitatea și cadrul juridic aplicabil autorităților locale/raionale în vederea interpretării uniforme a modului de actualizare a programelor de transport „în conformitate cu necesitățile de transport ale populației și de evaluare a acestora”.*

<p>Art. I, punctul 11 din proiect - art.13 și 14 din Codul transporturilor rutiere - Art.13 alin.(2) - În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate, Consiliile raionale pot delega autorității executive raionale competențele stabilite la alin. (1) lit. a), b), e) și d).</p> <p>Art.14 alin.(2) - În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, Consiliile locale și municipale pot delega autorității executive competențele stabilite la alin.(1) lit. a), d), e) și f).</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>Articolul 13 și articolul 14 conferă atribuții consiliului raional și consiliului local, competențe în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional, respectiv local și municipal.</p> <p>Concomitent, prin proiect se propune acordarea dreptului consiliului raional și al consiliului local de a delega autorității executive unele competențe.</p> <p>Delegarea acestor competențe urmează să fie corelată cu prevederile Legii nr.436/2006 privind administrația publică locală, precum și evaluarea impactului acestor delegări.</p> <p>În acest sens, menționăm spre exemplu, propunerea de delegare a competenței de elaborare, aprobare și actualizare a programelor de transport nu este conformă art.14 alin.(2) lit. p/1) din Legea nr.436/2006 care prevede expres competența consiliului local de a aproba, conform necesităților comunității, programe de dezvoltare a serviciilor sociale, precum și cu art.43 alin.(1/1) lit.j/1) din aceeași lege care atribuie competența consiliului raional de aprobare a</p>	<p><b>Se acceptă parțial</b></p>	<p>Lista competențelor care pot fi delegate a fost revizuită fiind păstrată posibilitatea de a doar de a autoriza serviciile regulate și a dispune retragerea autorizațiilor. Menționăm că pentru a fi autorizat serviciul regulat urmează să se regăsească în Programul de transport rutier, astfel autoritatea publică executivă doar se limitează la implementarea prevederilor Programului de transport aprobat de Consiliu</p>
---	----------------------------------	---

<p>programele de dezvoltare a serviciilor sociale, conform necesităților raionului.</p> <p>Totodată, delegarea competenței de autorizare a activității de transport, de retragere a autorizațiilor către o singură persoană (primarul sau președintele de raion) nu se consideră a fi justificată, or, astfel, sunt create condiții propice riscului apariției fenomenului coruptibil.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Normele urmează să fie reanalizate.</i>  <i>Considerăm că odată ce prin lege se propune instituirea unor competențe exprese consiliului local și raional, acestea urmează să fie expres stabilite fără a lăsa loc și câmp manevrabil de acordare a dreptului de delegare a unor competențe autorității executive (primarul sau președintele de raion).</i></p>		
<p>Art. I, punctul 13 din proiect - art.18 din Codul transporturilor rutiere –</p> <p>Art.18 alin.(1) - Condiția privind buna reputație a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport rutier sau întreprinderea întrunește cumulativ următoarele cerințe:</p> <p>a) nu a fost condamnat/ă printr-o hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni grave în domeniul (...)</p> <p>Obiecții:</p> <p>Norma articolului 18 conține cerințe care urmează să fie întrunite cumulativ pentru îndeplinirea condiției privind buna reputație a întreprinderii.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Propunerea de modificare a fost exclusă.</p>

	<p>La lit. a) se consideră îndeplinită condiția privind buna reputație lipsa condamnărilor pentru infracțiuni grave în domeniile enumerate.</p> <p>Astfel, se poate deduce că dacă există condamnări pentru infracțiuni ușoare sau mai puțin grave acestea nu vor putea fi calificate ca lezare a bunei reputații a unei întreprinderi.</p> <p>Ținem să menționăm că potrivit art.16 din Codul penal - În funcție de caracterul și gradul prejudiciabil, infracțiunile prevăzute de prezentul cod sunt clasificate în următoarele categorii: ușoare, mai puțin grave, grave, deosebit de grave și excepțional de grave.</p> <p>Astfel - Infracțiuni grave se consideră faptele pentru care legea penală prevede pedeapsa maximă cu închisoare pe un termen de până la 12 ani inclusiv.</p> <p>Or, în redacția propusă de autor, în cazul comiterii oricăror infracțiuni (chiar și infracțiuni deosebit de grave) în domeniile enumerate în normă se consideră că buna reputație nu este știrbită. Reputația va fi periclitată doar în cazul în care va fi îndeplinită condiția de existență a unei condamnări pentru infracțiuni grave.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Propunem autorului reexaminarea categoriilor de infracțiuni a căror constatare va leza buna reputație a întreprinderii, or normele urmează să asigure și o securitate a cetățenilor urmare a prestării serviciilor de transport rutier.</i></p>		
	<p>Art.I, punctul 17 din proiect - art. 25 din Codul transporturilor rutiere - Art.25 se completează cu alin.(3/1) cu următorul cuprins:</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Pornind de la faptul că parcul de vehicule este unul din criteriile de eligibilitate pentru obținerea autorizațiilor de transport rutier, precum și că pentru acestea urmează a fi eliberate extrase din Registru, înregistrarea unui vehicul după mai mulți agenți economici nu poate fi admisă.</p>

<p>„(3/1) Nu se permite înregistrarea în registrul operatorilor de transport rutier, a unui și aceluiași vehicul rutier, concomitent de către mai mulți operatori de transport rutier”</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>Prin norma propusă nu se permite înregistrarea în registrul operatorilor de transport rutier a unui și aceluiași vehicul rutier, concomitent de către mai mulți operatori de transport rutier.</p> <p>În opinia noastră, instituirea unei asemenea interdicții urmează să fie atât justificată, cât și corelată cu normele comunitare în domeniu.</p> <p>Or, norma nu garantează libertatea de asociere în domeniul antreprenorialului.</p> <p>Totodată, norma va impune unele impedimente în dezvoltarea afacerilor în domeniul transportului rutier.</p> <p>Or, spre exemplu, o companie va dori să presteze servicii de curse regulate doar pentru două/trei destinații, în rest ar putea oferi în locațiune mijloacele de transport unui alt agent economic care, la fel, ar putea dispune de curse regulate către două sau trei destinații.</p> <p>Liberalizarea pieței domeniului serviciului de transport rutier, în special, al celui de transport pasageri urmează să fie o prioritate pentru dezvoltarea afacerilor. Or, prin instituirea unor interdicții de acest gen, deschiderea unor noi afaceri în domeniul transportului rutier de pasageri este minimalizată. Statul urmează în acest sens să creeze condiții clare, transparente, neabuzive pentru inițierea și desfășurarea afacerilor.</p> <p>Considerăm că norma, fără a fi justificată, va crea condiții excesive de exercitare a drepturilor agenților economici de a</p>		<p>Acesta va conduce la majorarea artificială a parcului de autovehicule.</p>
---	--	---

<p>se asocia în vederea dezvoltării domeniului transportului rutier în Republica Moldova.</p> <p>La fel, norma poate duce la crearea unor condiții neconcurențiale pe piață prin lipsirea unor agenți economici de a-și dezvolta afacerile într-un mediu concurențial „sănătos”.</p> <p>Totodată, norma va institui și unele pârghii coruptibile în găsirea unor „portite legislative” prin evitarea aplicării normei cu riscul apariției manifestărilor de corupție în acest sens.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p><i>Propunem autorului reexaminarea normei prenotate în vederea excluderii interdicției impuse prin aceasta.</i></p> <p><i>Oportunitatea acțiunilor propuse urmează a fi determinată în baza analizei impactului de reglementare de introducere a acestor restricții în corelare cu principiul de dezvoltare a afacerilor într-un mod concurențial.</i></p>		
<p>Art. I, punctul 20 din proiect - art.31/17 din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.31/17 se completează cu alineatele (3) și (4) cu următorul cuprins:</p> <p>„(3) În vederea utilizării eficiente a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, începând cu 1 decembrie, în situația în care conform datelor analitice există probabilitatea ca stocul de autorizații să nu fie epuizat până la sfârșitul anului, autorizațiile pot fi trecute dintr-o categorie în alta fără a ține cont de criteriile de încadrare, prin ordin al conducătorului Agenției, după consultarea și avizarea proiectului de ordin cu organul central de specialitate”.</p> <p><b>Obiecții:</b></p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost expuse în următoarea redacție</p> <p>„(3) În vederea utilizării eficiente a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, începând cu 1 decembrie, în situația în care conform datelor analitice se constată că stocul de autorizații nu va fi epuizat până la sfârșitul anului, autorizațiile se trec dintr-o categorie în alta fără a ține cont de criteriile de încadrare, prin ordin al conducătorului Agenției. Datele analitice și proiectului se expun spre consultare publică și se remit spre avizare în adresa organul central de specialitate și asociațiilor profesionale de profil reprezentative cu cel puțin 10 zile înainte de adoptare”.</p>

	<p>Textul din normă „pot fi trecute dintr-o categorie în alta” conferă prevederii caracter neclar, ceea ce poate duce la aplicarea confuză a acesteia.</p> <p>Astfel, Agenția poate decide în situații identice în mod diferit, de la caz la caz, trecerea sau nu a autorizațiilor dintr-o categorie în alta. În aceste condiții, fără a avea criterii clare de aplicabilitate a normei, aceasta va putea fi aplicată în dependență de interes.</p> <p>La fel, textul „după consultarea publică și avizarea proiectului de ordin cu organul central de specialitate” nu conferă claritate normei, or, nu se înțelege care este caracterul recomandărilor/obiecțiilor obținute urmare a consultării publice, precum și modul de acceptare sau nu a avizului obținut de la organul central de specialitate (este facultativ sau obligatoriu).</p> <p>În aceste condiții, norma nu conferă claritate la aplicare ceea ce poate duce la apariția manifestărilor de corupție prin interpretarea diferită în vederea aplicării în mod convenabil a normei.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Propunem reexaminarea normei prin excluderea caracterului confuz al acesteia.</i></p>		
	<p>Art. I, punctul 23 din proiect - art.31/30 din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.31/30 alin.(1) - Comisia CEMT este constituită anual, până în ultima zi lucrătoare a decadei a doua a lunii septembrie, prin ordinul organului central de specialitate, aceasta având următoarele atribuții:</p> <p>(...)</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

<p>(g) în cazul în care pe parcursul anului în curs intervin situații excepționale care pot influența utilizarea autorizațiilor CEMT, poate decide, justificat, asupra aspectelor ce țin de alocarea și utilizarea autorizațiilor CEMT</p> <p>(...)</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>Norma conferă ambiguitate în privința acțiunilor ce urmează să fie întreprinse de către Comisia CEMT.</p> <p>Prin sintagma „poate decide” Comisiei CEMT îi este atribuit un drept în loc de o obligație.</p> <p>Astfel, în una și aceeași situație, Comisia va putea decide diferit aplicând norma în dependență de interpretare.</p> <p>Or, atribuțiile Comisiei CEMT urmează să fie clare și transparente, fără loc de interpretări discreționare.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p><i>Propunem autorului a substitui sintagma „poate decide” cu cuvântul „decide”.</i></p>		
<p>Art. I, punctul 24 și 26 din proiect - art.31/31 alin.(2) lit. e) în corelare cu art.31/33 alin.(5) lit. c) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.31/31 alin.(2) lit. e) - „au utilizat eficient autorizațiile CEMT în perioada anului calendaristic în curs. Condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT se aprobă de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 31/32”</p> <p>Art.31/33 alin.(5) lit. c) - ultima propoziție se expune în următoarea redacție - „Autorizațiile CEMT nerestricționate se repartizează operatorilor de transport rutier care au o activitate neîntreruptă în domeniul transporturilor rutiere internaționale</p>	<p><b>Nu se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au ca scop anume împuternicirea Comisiei cu dreptul de a adopta aceste decizii. Menținerea acestor prevederi în Cod a dus , ca urmare a pandemiei și războiului din Ucraina, la situații când operatorii de transport nu au putut beneficia de unele acte permissive pentru că anterior nu au activat spre aceste piețe. Mai mult practica altor state demonstrează că aceste decizii sunt adoptate la nivel de ordin al organului central de specialitate din domeniul transporturilor (România).</p>

de mărfuri în ultimii 2 ani și întrunesc condițiile de acces aprobate de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizare specificat în articolul 31/32”.

**Obiecții:**

În opinia noastră, norma prin care se instituie atribuția Comisiei CEMT de a aproba condiții de acces nu este corelată cu prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

Art.14 din lege - Reglementarea materială și procedurală - stabilește la alin.(1) și (2) că:

„(1) Normele materiale și procedurale de inițiere, desfășurare și lichidare a afacerii, precum și de control asupra afacerii, se stabilesc prin legi.

(2) Autoritățile administrației publice nu sunt în drept să adopte norme primare pentru reglementarea inițierii, desfășurării și lichidării afacerii”.

Or, atribuirea în competența Comisiei CEMT de a aproba „condiții de acces” echivalează, în opinia noastră, cu anumite cerințe de „inițiere și desfășurare a afacerii”.

Astfel, există riscul ca, în dependență de interes și scop, aceste „condiții de acces” să fie aprobate, modificate, după caz, cu riscuri inerente apariției manifestărilor de corupție în partea ce ține de influențarea aprobării într-un anumit mod a acestor decizii, ceea ce poate să ducă la o restricționare în activitatea unor agenți economici.

**Recomandări:**

*Propunem corelarea normei cu prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.*

<p>Art. I, punctul 31 din proiect - art.34 alin.(2) și alin.(5) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.34 alin.(2) va avea următorul cuprins: „(2) Modul de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către autoritatea publică locală sau de către administratorul drumului, după caz”.</p> <p>Art.34 se completează cu alin.(5) cu următorul cuprins: „(5) Decizia autorității publice executive locale sau administratorului drumului, după caz, cu privire la amplasarea unei stații noi se notifică în adresa Agenției în termen de 10 zile din momentul adoptării. În notificare se va indica în mod obligatoriu și data de la care aceasta poate fi operată”.</p> <p><b>Obiecții:</b></p> <p>Norma nu conferă claritate în privința subiectului responsabil de aprobarea deciziei privind modul de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități.</p> <p>Textul „se stabilește de către autoritatea publică locală sau de către administratorul drumului, după caz” instituie neclaritate în aplicarea normei, nefiind cunoscute „cazurile” și responsabilitatea subiecților de aplicare a normei în vederea stabilirii modului de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități.</p> <p>Instituirea unor atribuții paralele va crește riscul în unele cazuri de eschivare de competență prin interpretarea normei în redacție favorabilă, ceea ce crește riscul confuziei în aplicare.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p><i>Propunem autorului modificarea normei în sensul instituirii obligației autorității publice locale de a lua decizia privind modul de amplasare a stațiilor publice, decizie care urmează</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>Se acceptă</b></p>	<p>Prevederile au fost reformulate.</p>
---	--	---

<p><i>să fie aprobată urmare a consultării inițiale cu administratorul drumului, precum și cu organele de poliție în vederea aprobării celei mai corecte decizii care să asigure securitatea la trafic.</i></p>		
<p>Art. I, punctul 33 și 34 din proiect - art.37 alin.(5), alin.(6), alin.(7) și art.38 alin.(1/1) , alin.(3) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>La art.37 alin.(5) se utilizează textul „poate fi operată doar la expirarea termenului de 12 luni din data autorizării serviciului regulat sau operării ultimelor modificări la acest serviciu”;</p> <p>La art.37 alin.(6) se utilizează textul „Avizul negativ al autorității publice locale poate servi temei de refuz doar dacă în rezultatul (...)”;</p> <p>La art.37 alin.(7) se utilizează textul „aprobarea poate fi efectuată doar cu acceptul operatorului de transport”;</p> <p>La art.38 alin.(1/1) se utilizează textul „pot fi desemnați doar în bază de concurs”;</p> <p>La art.38 alin.(3) se utilizează textul „În componența comisiilor (...) pot fi incluși cu drept de vot consultativ reprezentanți ai (...)”.</p> <p>Obiecții:</p> <p>Normele analizate care conțin formulări prin utilizarea verbului „a putea” conferă normelor un caracter confuz.</p> <p>Astfel, normele nu vor asigura protecția persoanelor de practici incorecte și abuzive, ceea ce va duce la aplicarea neuniformă a prevederilor.</p> <p>Normele juridice, de regulă, au un caracter prescriptiv, care impun o anumită conduită.</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

<p>Or, implementarea normelor prin atribuirea unor posibilități de interpretare discreționară și de alegere a normei convenabile crește riscul apariției manifestărilor de corupție în acest sens.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Propunem autorului –</i>  <i>La art.37 alin.(5) sintagma „poate fi operată” urmează de substituit cu sintagma „este operată”;</i>  <i>La art.37 alin.(6) sintagma „poate servi temei de refuz” urmează de substituit cu sintagma „servește temei de refuz”;</i>  <i>La art.37 alin.(7) sintagma „poate fi efectuată” urmează de substituit cu sintagma „este efectuată”;</i>  <i>La art.38 alin.(1/1) sintagma „pot fi desemnați” urmează de substituit cu sintagma „sunt desemnați”;</i>  <i>La art.38 alin.(3) sintagma „pot fi incluși” urmează de substituit cu sintagma „sunt incluși”</i></p>		
<p>Art. I, punctul 34 din proiect - art.38 alin.(26) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.38 alin.(26) se completează cu textul „În cazul în care până la desfășurarea concursului, operatorul de transport rutier nu poate asigura deservirea serviciului regulat, autoritatea responsabilă de modificarea programului de transport rutier după consultarea autorităților publice locale de nivelul I poate desemna un nou operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat. În acest caz, termenul de valabilitate a autorizației emise nu poate depăși termenul maxim stabilit pentru desfășurarea concursului”.</p> <p><b>Obiecții:</b></p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>A fost stabilit termenul maxim de valabilitate de 3 luni.</p>

<p>Norma nu stabilește o modalitate transparentă de selectare a unui operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat până la desfășurarea concursului.</p> <p>Textul „poate desemna un nou operator de transport” ar putea fi interpretat diferit de la caz la caz, generând manifestări de corupție.</p> <p>Astfel, oferă posibilitatea de a interpreta de la caz la caz care motive sunt întemeiate și care nu în vederea selectării operatorului de transport.</p> <p>În aceste condiții, nu este clar cum urmează să fie ales agentul economic, cum se va face o evaluare transparentă în cazul în care sunt pe piață mai mulți agenți economici care și-ar dori să presteze serviciile de transport în perioada respectivă până la desfășurarea concursului.</p> <p>La fel, norma nu instituie obligația ca autoritatea publică într-un anumit termen fix să stabilească concursul, astfel, existând riscul perpetuării activității agentului economic ales pentru o perioadă mai îndelungată în lipsa desfășurării concursului într-un termen rezonabil și transparent.</p> <p><b>Recomandări:</b></p> <p><i>În vederea excluderii caracterului coruptibil al normei propunem completarea acesteia cu prevederi care să asigure transparența în selectarea agentului economic.</i></p> <p><i>Această selectare urmează să fie efectuată în baza unor criterii obiective/condiții/criterii clare și transparente prestabilite.</i></p> <p><i>Transparența selectării agentului economic va înlătura interpretările privind selectarea subiectivă, discreționară și în dependență de interes.</i></p>		
--	--	--

<p>Art. I, punctul 35 din proiect - art.39 alin.(20) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.39 alin.(20) va avea următorul cuprins:</p> <p>„(20) În cazul depunerii a două sau mai multor solicitări pentru aceeași cursă, prioritate va avea prima cerere depusă care respectă prevederile art.39 alin.(7) sau (13), după caz”</p> <p>Obiecții:</p> <p>Norma art.39 alin.(20) în redacția în vigoare a Codului transporturilor rutiere prevede că: „În cazul depunerii a două sau mai multor solicitări pentru aceeași cursă, atribuirea acestora va fi efectuată prin concurs, conform criteriilor de evaluare și metodologiei de punctare prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, în termen de 45 de zile. Informația privind data desfășurării ședinței publice de atribuire se publică cu 30 de zile înainte pe pagina web oficială a organului central de specialitate, precum și în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.</p> <p>Autorul proiectului propune excluderea concursului și instituirea principiului „primul venit - primul servit”.</p> <p>Ținând cont că în prezent domeniul reglementat de normele Codului transporturilor rutiere încă este susceptibil la apariția manifestărilor de corupție, netransparentizarea oricăror acțiuni privind modul de selectare și numire a unor subiecți în ceea ce privește atribuirea unor drepturi acestora va crește și mai mult acțiunile coruptibile.</p> <p>În redacția propusă în proiect, în cazul în care „prioritatea va avea prima cerere” tinde să fie create condiții propice pentru obținerea de către un subiect prestabilit a priorității.</p>	<p>Se acceptă</p>	<p>Prevederile au fost abrogate, deoarece conform reglementării accesul la aceste servicii este liber.</p>
---	-------------------	--

	<p>Astfel, pot fi create bariere și lacune în mod artificial în vederea obținerii priorității de către un subiect prestabilit cu riscul comiterii manifestărilor de corupție în acest mod.</p> <p>La fel, norma poate atenta la libera concurență și la riscul de nealegere a celui mai bun operator care să ofere servicii de calitate în raportul cost-preț.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Propunem autorului stabilirea unei proceduri transparente de selectare a agentului economic în baza unor criterii clare, obiective și transparente.</i>  <i>Astfel, modul de alegere trebuie să fie obiectiv justificat, nediscriminatoriu, proporțional impactului și transparent.</i></p>		
	<p>Art. I, punctul 64 din proiect - art.136/5 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.136/5 alin.(2) - În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul în termen de o zi.</p> <p><b>Obiecții:</b>          Constatăm o lacună de reglementare prin nestabilirea clară și transparentă a unui termen de conformare ce urmează să fie acordat persoanei pentru a înlătura neregularitățile în documentația depusă.</p> <p>Lipsa unui termen expres stabilit de lege va permite interpretarea modului de acordare a acestuia, ceea ce poate duce la stabilirea subiectivă a termenului de către Agenție.</p> <p>Astfel, în una și aceeași situație juridică identică, după caz, Agenția va putea institui termene diferite în care unii solicitanți să fie în imposibilitate să se conformeze (<i>instituirea unor termene extrem de mici</i>).</p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	<p>A fost reglementat termenul acordat pentru remediere.</p>

	<p>Aceste posibilități cresc potențialul coruptibil prin aplicarea normei în dependență de interes și scop.</p> <p><b>Recomandări:</b>  <i>Propunem autorului stabilirea în normă a unui termen expres rezonabil pentru a putea permite solicitantului să înlăture neregularitățile în documentația depusă, iar ulterior Agenția să analizeze setul de documente în vederea examinării cererii de autorizare.</i></p>		
	<p>Art. I, punctul 64 din proiect - art.136/7 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere -</p> <p>Art.136/7 alin.(1) - Autorizația poate fi suspendată de către Agenție, pe un termen de până la 30 de zile, în cazul constatării repetate, în decurs de 12 luni consecutive, a încălcării condițiilor care au stat la baza autorizării.</p> <p><b>Obiectii:</b>  Norma urmează să fie corelată cu norma art.136/7 alin.(2) care prevede expres condițiile în care survine retragerea de către Agenție a autorizației prin indicarea clară a obligației Agenției de a retrage autorizația - „Autorizația se retrage de către Agenție în cazul în care (...)”.</p> <p>Prin textul „autorizația poate fi suspendată” de la alin.(1) Agenția are instituit un drept și nu o obligație.</p> <p>Astfel, Agenția va putea sau nu va putea suspenda autorizația în cazul constatării repetate în decurs de 12 luni consecutive a încălcării condițiilor ce au stat la baza autorizării.</p> <p>Norma în redacția propusă va crea posibilități de interpretare defectuoasă a acesteia cu riscul comiterii manifestărilor de corupție.</p> <p><b>Recomandări:</b></p>	<p><b>Se acceptă</b></p>	

*Propunem autorului substituirea sintagmei „autorizația poate fi suspendată” cu sintagma „autorizația se suspendă”.*

**UNIUNEA TRANSPORTATORILOR ȘI DRUMARILOR**

(ca urmare a întrevederii din 02.11.2023)

Articolul 40 – nu se acceptă abrogarea acestuia, deoarece norma în redacția actuală este una generală, iar respectarea acesteia de către operatorii de transport permite tratarea acestora drept operatori de bună credință care merită a fi facilitați în comparație cu operatorii de transport cărora le-a fost aplicată suspendarea înregistrării în Registru.

**Se acceptă parțial**

Art. 38 alin (16) a fost expus în următoarea redacție:  
”Termenul de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este de 8 ani. În cazul în care acest lucru este justificat de condițiile de operare a serviciului regulat, autorizația poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială. Condițiile ca justifică prelungirea autorizației se aprobă de Guvern. La modificarea programului de transport conform prevederilor art. 37 alin. (1) lit. b), e), f), g), h), noile autorizații de transport se eliberează pentru termenul de valabilitate a autorizațiilor anterioare.”  
Astfel autorizațiile vor putea fi prelungite o dată cu 50 din durata lor inițială.

**Secretar general**

Digitally signed by Turcanu Angela  
Date: 2023.11.06 13:03:05 EET  
Reason: MoldSign Signature  
Location: Moldova



**Angela ȚURCANU**