

## Analiza impactului

<b>Titlul analizei impactului</b> (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative
<b>Data:</b>	28.03.2023
<b>Autoritatea administrației publice (autor):</b>	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
<b>Subdiviziunea:</b>	Direcția Politici în domeniul transportului rutier
<b>Persoana responsabilă și datele de contact:</b>	Andrei Slanina, Șef Direcție (022) 250-539, e-mail: <a href="mailto:andrei.slanina@midr.gov.md">andrei.slanina@midr.gov.md</a>
<b>Compartimentele analizei impactului</b>	
<b>1. Definirea problemei</b>	
<b>a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</b>	
<p>Ca urmare evaluării situației din domeniului transporturilor rutiere au fost identificate mai multe probleme care nu permit o dezvoltare armonioasă a domeniului, în particular acestea se referă la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- discrepanțe în competențele autorităților implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate și concentrarea competențelor de reglementare a domeniului transportului regulat de pasageri la organul central de specialitate;</li> <li>- condiții excesive la eliberarea actelor permise sau efectuarea operațiunilor de transport rutier;</li> <li>- reglementarea defectuoasă transportului rutier de persoane prin servicii regulate, inclusiv lipsa reglementărilor diferențiate a regimurilor de transport de călători pe rute regulate în trafic național și trafic internațional și excluderea normelor contradictorii care reglementează transportul rutier de persoane prin servicii regulate;</li> <li>- existența unor criterii nefuncționale de formare a rețelei de rute regulate în trafic național, în care rolul principal îl are inițiativa operatorilor de transport, iar competențele organelor publice locale nu sunt prevăzute;</li> <li>- fenomenul transporturilor ilicite și sistemul de sancționare deficient;</li> <li>- sistemul de sancționare deficient sau inexistent în cazul aspectelor ce țin de respectarea regimului de muncă și odihnă;</li> <li>- competențele Comisiei CEMT și transpunerea prevederilor Cărții Calității;</li> <li>- reglementarea defectuoasă a relațiilor dintre operatorii de transport rutier și autogară, condițiile de autorizare și statutul acestora;</li> <li>- condiții de autorizare neaplicabile pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP);</li> <li>- lipsa unor reglementări clare privind capacitatea de transportare unităților de transport destinate transportului de pasageri și condițiile minime pe care trebuie să le asigure aceste unități;</li> <li>- reglementările actuale nu sunt eficiente în domeniul fiscalizării afacerilor din domeniul transporturilor de pasageri;</li> <li>- lipsa unei corelări între prevederile ce reglementează activitatea de control în domeniul transporturilor rutiere.</li> </ul>	
<b>b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate</b>	
<p>Prin Legea nr. 150/2014 a fost aprobat Codul transporturilor Rutiere (în continuare CTR), care a armonizat în mare parte condițiile de acces la profesie la nivel național cu prevederile legislației</p>	

UE. Totodată, documentul a venit cu o nouă viziune asupra modului de reglementare a întregului domeniu, precum și corelarea acestuia cu alte domenii ale economiei.

Astfel, conform prevederilor CTR domeniul transporturilor rutiere include în sine 3 domenii specifice de activitate: transporturile rutiere de mărfuri, transporturile rutiere de persoane și serviciile conexe.

Administrarea transporturilor rutiere este exercitată prin administrare publică și managementul operatorilor de transport rutier, al întreprinderilor ce prestează activități conexe transportului rutier, precum și al asociațiilor profesionale de profil, organizațiilor patronale și sindicale reprezentative din domeniu cu respectarea următoarelor principii:

- a) promovarea concurenței loiale între operatorii de transport rutier;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier la piața serviciilor de transport rutier;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor consumatorilor de servicii de transport rutier;
- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților;
- e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport rutier proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a transportului rutier în trafic local;
- g) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate;
- h) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport rutier;
- i) susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- j) satisfacerea necesităților de transport ale populației și ale agenților economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate în conformitate cu documentele normative;
- k) accesul egal și liber al persoanelor la procurarea билетelor de călătorie pentru transportul rutier prin servicii regulate;
- l) consultarea asociațiilor profesionale de profil și a organizațiilor patronale reprezentative ale operatorilor de transport rutier, precum și a consumatorilor de servicii de transport rutier în vederea stabilirii politicilor și strategiilor de dezvoltare a transportului rutier și a activităților conexe acestuia;
- m) implementarea tehnologiilor informaționale în organizarea și controlul activităților de transport rutier și/sau activităților conexe transportului rutier în vederea optimizării managementului în domeniu și minimizării implicării factorului uman.

Administrarea publică în domeniul transporturilor rutiere este exercitată de autoritățile administrației publice centrale de specialitate, de autoritățile administrației publice locale și de alte autorități abilitate prin lege, în limitele competențelor.

În acest context, organul central de specialitate are următoarele atribuții principale în domeniul transporturilor rutiere:

- a) elaborează, promovează și monitorizează politica statului și strategiile naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere;
- b) elaborează programele de dezvoltare durabilă și de modernizare a sistemului național de transport rutier, de siguranță a transporturilor rutiere și de protecție a mediului și monitorizează implementarea acestora;
- c) elaborează proiecte de acte legislative și normative în domeniul transporturilor rutiere și al activităților conexe transportului rutier;
- d) asigură monitorizarea respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere;
- e) asigură elaborarea de studii de specialitate în domeniul transporturilor rutiere necesare elaborării politicilor publice;
- f) inițiază și negociază, în numele Guvernului, încheierea de tratate internaționale și prezintă Guvernului, în modul stabilit, propuneri privind aderarea Republicii Moldova la tratate internaționale, acorduri bilaterale sau multilaterale în domeniile de competență ori denunțarea acestora;

g) monitorizează implementarea prevederilor tratatelor internaționale în domeniul transporturilor rutiere;

h) reprezintă interesele statului și exercită dreptul de membru în cadrul organismelor internaționale pe baza convențiilor și acordurilor la care Republica Moldova este parte și dezvoltă relații de colaborare cu organe și organizații similare din alte state și organisme internaționale interesate;

i) organizează crearea, desfășurarea și documentarea comisiilor mixte și grupurilor de lucru a căror activitate este reglementată prin acorduri bilaterale și multilaterale în domeniul transporturilor rutiere;

j) constituie comisia pentru repartizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și aprobă procesele-verbale ale ședințelor comisiei;

k) administrează proprietatea de stat din domeniul transporturilor rutiere aflată în gestiune.

Organul central de specialitate are următoarele atribuții specifice în domeniul transporturilor rutiere:

a) controlează implementarea principiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier locale, municipale și raionale;

b) elaborează și aprobă programul de transport rutier internațional și programul de transport rutier internațional;

c) avizează, în termen de 20 zile, modificările propuse la programele de transport rutier raionale în vederea asigurării corelării acestora cu programul de transport rutier internațional;

d) autorizează activitățile de transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic internațional, conform prevederilor legislației în vigoare, acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte;

e) asigură realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației privind transporturile rutiere de mărfuri și de persoane;

f) elaborează și aprobă cerințele minime obligatorii față de programele de transport rutier.

Organul central de specialitate are următoarele drepturi:

a) să delege, în caz de necesitate, unele funcții autorităților administrative din subordine, cu excepția celor de promovare a politicii statului, precum și instituțiilor publice în care are calitatea de fondator;

b) să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier.

Autoritatea care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier este Agenția Națională Transport Auto (*în continuare – Agenție*).

Funcțiile de bază ale Agenției sunt:

a) supravegherea și controlul îndeplinirii de către operatorii de transport rutier autohtoni și străini pe teritoriul Republicii Moldova a prevederilor legislației naționale și ale acordurilor internaționale din domeniul transporturilor rutiere la care Republica Moldova este parte;

b) eliberarea autorizațiilor pentru activitățile de transport rutier sau pentru activitățile conexe transportului rutier, prevăzute de CTR.

Agenția are următoarele atribuții principale:

a) aplică sancțiuni contravenționale, în limitele competențelor sale, conform prevederilor legii;

b) monitorizează corectitudinea aplicării tarifelor la serviciile regulate de transport rutier în trafic național și în activitatea autogărilor;

c) implementează procesul de comandare, primire, perfectare și eliberare a autorizațiilor multilaterale CEMT, utilizate de către operatorii de transport rutier autohtoni, și elaborează dările de seamă pentru prezentarea acestora către Secretariatul CEMT;

d) implementează procesul de editare a autorizațiilor internaționale unitare, de efectuare a schimbului de autorizații de acest fel cu țările străine în conformitate cu acordurile bilaterale și de eliberare a acestor autorizații operatorilor de transport rutier din Republica Moldova;

e) verifică și sistematizează informația privind utilizarea autorizațiilor internaționale unitare de către operatorii de transport rutier;

f) 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;

g) eliberează carnetele foi de parcurs (CFP) pentru țările străine care nu au aderat la Acordul INTERBUS;

h) participă la lucrările comisiilor mixte în limitele competenței;

i) implementează prevederile protocoalelor ședințelor comisiilor mixte desfășurate și monitorizează acest proces;

k) efectuarea auditului de siguranță rutieră.

În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în CTR, consiliile locale, municipale și raionale vor crea, în conformitate cu legislația în vigoare, comisii privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și vor aproba regulamentele de funcționare a acestora în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către consilii, în dependență de atribuțiile delegate comisiilor respective de către consilii.

Autoritățile administrației publice locale elaborează și aprobă, după coordonarea cu organul central de specialitate, strategii pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și modernizarea transportului rutier, luând în considerare planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, programele de dezvoltare economico-socială a localităților și necesitățile de transport ale populației.

Consiliile raionale cooperează cu consiliile locale și municipale în vederea asigurării și dezvoltării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic raional și a corelării acestuia cu transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal.

Consiliile locale, municipale și raionale au obligația să asigure un tratament egal și nediscriminatoriu, într-un mediu concurențial și transparent, pentru toți operatorii de transport rutier.

Consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional:

a) aprobă și actualizează programele de transport rutier raionale după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;

c) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia.

Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local:

a) au dreptul să stabilească subvenții acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;

b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;

c) elaborează, aprobă și actualizează, după competență, programele de transport rutier locale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

d) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;

e) organizează serviciile de transport electric;

f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană;

g) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local.

Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe:

- a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare;
- b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență;
- c) în cazul constatării unor încălcări, să sesizeze Agenția în vederea retragerii autorizațiilor acordate;
- d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de înregistrare, autorizare sau notificare.

Astfel, analiza competențelor autorităților publice centrale scoate în evidență unele atribuții improprii pentru Ministerul Infrastructurii și Devotării Regionale, în partea ce ține de procedurile de reglementare a serviciilor regulate, inclusiv prin eliberarea unor acte permissive operatorilor de transport rutier.

În cazul autorităților publice de nivelul al doilea, analiza competențelor denotă lipsa unor atribuții de control și intervenție în cazul când operatorii de transport nu execută conform serviciile regulate.

Un alt element cheie în cadrul procesului de reglementare a transporturilor rutiere, în special transportul de persoane prin servicii regulate, este și politica tarifară, care influențează direct activitatea acestor servicii.

Competență	Transport în trafic local	Transport în trafic raional	Transport în trafic interraional	Transport în trafic internațional
Elaborarea și modificarea Programului de transport rutier	APL I	APL II	MIDR	MIDR
Autorizarea serviciilor de transport rutier	ANTA	ANTA	ANTA	ANTA
Monitorizarea serviciilor regulate	APL I	APL II	ANTA	ANTA
Control și aplicare sancțiuni	ANTA/APL I	ANTA	ANTA	ANTA
Retragerea autorizațiilor	ANTA	ANTA	ANTA	ANTA
Aprobare tarife	APL	MIDR	MIDR	- (liberalizat)
Acordare suport financiar	APL	-	-	-

Datele expuse în Tabel, scot în evidență faptul că deși conceptual fiecare autoritate ar urma să reglementeze domeniul său de competență „cap-coadă”, în realitate apare o discrepanță între aceste atribuții. Ca rezultat, în cazul unor probleme nu există claritate privind modul de intervenție a fiecărui participant precum și finalitatea acestor procese.

Astfel, în cazul deschierii unui serviciu regulat în trafic raional decizia este adoptată de către APL II (*Consiliul raional sau președintele raionului-CTR conține 2 norme contradictorii*) și remisă în adresa Agenției pentru eliberarea autorizațiilor de transport rutier. Ulterior, în cazul în care operatorul de transport admite încălcări sau suspendări, dreptul de a retrage actul permisiv deja revine Agenției. După retragerea autorizației decizia privind viitorul serviciului regulat, iar revine în competența autorităților raionale.

Un alt aspect este și politica tarifară și corelarea acesteia cu necesitatea de servicii regulate, în particular revenim la situația descrisă anterior, însă cu unele concretizări. Serviciul regulat a fost deschis la cererea unui APL I, iar operatorul de transport a început să admită suspendări din motiv că fluxul de călători existent nu acoperă cheltuielile pentru efectuarea serviciului regulat.

Astfel, în cazul închiderii serviciului regulat localitatea va rămâne fără acces la serviciile de transport rutier, deși există un număr restrâns de solicitanți. În calitate de soluție la această situație ar putea fi majorarea tarifelor pentru acest serviciu regulat sau acordarea unor subvenții din partea APL I sau II. Însă legislația actuală nu prevede aceste competențe, și ca rezultat localitățile cu o amplasare geografică îndepărtată de la principalele trasee și un număr mic de locuitori tot mai des nu au acces la aceste servicii.

O altă speță este și reglementarea serviciilor de transport în trafic interraional și internaționale, care, conform prevederilor CTR este o competență a MIDR, deși eliberarea/retragerea autorizațiilor, monitorizarea executării serviciilor regulate, precum și evidența acestora este efectuată de către Agenție.

În acest context, se poate constata că una dintre problemele existente este **discrepanța între competențele autorităților implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate.**

Prestarea serviciilor de transport rutier contra cost este condiționată de notificare și de înregistrarea prealabilă. Operatorii de transport rutier au dreptul să inițieze activitatea de transport rutier după expirarea a 10 zile lucrătoare de la data notificării.

Înregistrarea oficială a operatorului de transport rutier se efectuează în baza notificării depuse la Agenție de către operator cu cel puțin 10 zile lucrătoare înainte de începerea activității de transport rutier. Notificarea va cuprinde datele de identificare a operatorului, tipul de transport rutier pe care intenționează să îl practice. În baza notificării, operatorul va declara pe propria răspundere întrunirea cerințelor stabilite de prezentul cod pentru inițierea și desfășurarea tipului de transport specificat în notificare și, după caz, va solicita un control inopinat din partea Agenției pentru a fi atestate capacitățile notificate și întrunirea declarată a cerințelor.

La notificare se anexează, în original sau în copii autentificate prin semnătura operatorului de transport rutier, cu prezentarea ulterioară a originalelor pentru verificare, următoarele documente:

- a) actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume:
  - contractul individual de muncă din care să rezulte că persoana respectivă este angajată în funcția de manager de transport rutier;
  - certificatul de competență profesională valabil;
  - declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație;
- b) declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de capacitate financiară, în cazurile aplicabile, pentru vehiculele rutiere pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier;
- c) titlul de proprietate sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv;
- d) certificatele de înmatriculare ale vehiculelor rutiere deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere, pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier.

Totodată, prin Hotărârea Guvernului nr. 127/2020 a fost aprobat Regulamentul privind modul de ținere a registrelor de stat formate de Sistemul informațional „e-Autorizație transport”, în care se include și Registrul operatorilor de transport rutier.

Astfel, deși procesul de depunere a actelor a fost digitalizat, de la operatorii de transport în continuare sunt solicitate un șir de acte care pot fi accesate online, sau chiar sunt emise de Agenție (*certIFICATELE DE competență profesională, informația privind certificatele de înmatriculare*).

O situație similară se înregistrează și în cazul actelor care urmează a fi deținute la bordul unității de transport. În dependență de tipul serviciilor acordate lista acestor acte variază, însă unele acte comune sunt prezente la toți operatorii de transport și anume extrasul din Registru, certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil, pentru transport rutier de mărfuri în trafic național sau internațional.

Un aspect important este că în conformitate cu prevederile art. 23 alin. (7) din CTR, extrasul din Registrul operatorilor de transport rutier se eliberează în formă de document electronic și doar la cererea solicitantului se eliberează și un exemplar pe suport de hârtie.

În acest context, o altă problemă identificată este necesitatea optimizării procesului de **eliberare a actelor permissive sau de efectuarea operațiunilor de transport rutier în trafic național.**

Efectuarea transporturilor rutiere în trafic internațional, suplimentar la condițiile naționale este supusă și regimului de autorizare. În acest caz autorizațiile sunt eliberate în conformitate cu prevederile Acordurilor bilaterale și multilaterale la care este parte Republica Moldova.

Unul din principalele acorduri care reglementează serviciile de transport rutier de mărfuri în trafic internațional este International Transport Forum (CEMT). În baza acestui acord operatorii de

transport pot beneficia de un număr limitat de autorizații multilaterale cu termen de valabilitate de un an de zile, care permit efectuarea operațiunilor de transport în peste 40 de țări.

Luând în considerare numărul limitat al acestor autorizații precum și efectul economic al acestora, pentru repartizarea acestora și monitorizarea modului de utilizare a acestora, anual, până în ultima zi lucrătoare a decadei a doua a lunii septembrie, prin ordinul organului central de specialitate, este constituită Comisia CEMT cu următoarele atribuții:

a) validează lista cererilor depuse de către operatorii de transport rutier pentru participarea la repartizarea autorizațiilor CEMT în vederea corespunderii acestora cu condițiile de alocare a autorizațiilor CEMT și asigură publicarea pe portalul extern al Agenției, până în data de 20 noiembrie, a listei operatorilor de transport rutier admiși la repartizarea autorizațiilor CEMT;

b) examinează contestațiile depuse de către operatorii de transport rutier referitoare la îndeplinirea condițiilor de admitere la repartizarea autorizațiilor CEMT, precum și contestațiile depuse în toate fazele de repartizare a acestor autorizații, în conformitate cu prezentul cod.

Comisia CEMT este compusă, pe principiul parității dintre mediul privat și cel public, din:

a) 50% membri – reprezentanți ai organului central de specialitate, unul dintre ei având calitatea de președinte al Comisiei, și reprezentanți ai Agenției, toți cu drept de vot;

b) 50% membri – reprezentanți ai asociațiilor profesionale de profil reprezentative (câte un reprezentant de la fiecare asociație), toți cu drept de vot;

c) secretarul Comisiei, care este numit de către directorul Agenției și nu are drept de vot.

Numărul de membri ai Comisiei CEMT se stabilește în funcție de numărul de reprezentanți ai asociațiilor profesionale de profil reprezentative, care nu pot fi mai puțin de două. Pentru a asigura o funcționalitate minimă a Comisiei, în cazul în care există doar o singură asociație reprezentativă, în calitate de cea de-a doua asociație se va considera asociația cea mai apropiată de cerințele de reprezentare. Pentru a fi incluse în ordinul de constituire a Comisiei, asociațiile reprezentative vor prezenta actele confirmative necesare ce urmează a fi evaluate de către Agenție și confirmate la organul central de specialitate. Criteriile de reprezentativitate a asociațiilor profesionale de profil și atribuțiile secretarului Comisiei se stabilesc de către Guvern.

La prima ședință a anului în curs se alege președintele Comisiei CEMT dintre reprezentanții organului central de specialitate, printr-o majoritate simplă de voturi.

Ședințele Comisiei CEMT se convoacă de către secretarul Comisiei, prin notificarea membrilor acesteia cu cel puțin 5 zile lucrătoare înainte de ședință. Notificările se transmit la adresele electronice menționate în ordinul de constituire a Comisiei, fiind dublate prin anunțul de constituire pe pagina web oficială a Agenției și la numerele de telefon ale membrilor Comisiei. Neprezentarea la ședință a unui membru în mod repetat se consideră aprobare tacită de către acesta a oricăror hotărâri luate de Comisie.

Ședința Comisiei CEMT se consideră deliberativă dacă se asigură prezența majorității simple a membrilor cu drept de vot ai acesteia, cu excepția cazului de neprezentare menționat la alin.(5).

Hotărârea Comisiei CEMT se adoptă cu majoritatea simplă a voturilor membrilor prezenți în ședință. În caz de egalitate a voturilor, votul președintelui Comisiei este decisiv.

Lucrările ședinței Comisiei CEMT se consemnează într-un proces-verbal, semnat, în termen de 3 zile lucrătoare, de către membrii Comisiei prezenți în ședință. În cazul aprobării hotărârilor prin procedura aprobării tacite, la procesul-verbal se anexează actele ce confirmă notificarea membrilor Comisiei.

Totodată, deși în atribuțiile Comisiei este doar validarea listei cererilor depuse de către operatorii de transport și examinarea contestațiilor depuse, art. 31<sup>36</sup> alin (1) din CTR prevede că autorizațiile CEMT se retrag în baza deciziei Comisiei CEMT, fără restituirea taxei achitate de operatorii de transport rutier. Mai mult, retragerea propriu zisă, este realizată de Agenție, cu adresarea în instanța de judecată.

Concomitent, Pandemia și conflictul din Ucraina au demonstrat că în unele cazuri situația din domeniul transporturilor rutiere se poate schimba dramatic și operatorii de transport sunt obligați să își revizuiască cardinal traseele de transportare a mărfurilor, dar și să identifice noi piețe de desfacere. În aceste condiții unele criterii de eficiență de utilizare a autorizațiilor nu puteau fi nicidecum realizate, iar ca urmare o parte dintre operatorii de transport care anterior își desfășurau

activitatea preponderent cu țările CSI, nu au întrunit cerințele de eligibilitate pentru țările UE. Drept rezultat al acestei situații o parte dintre operatori nu au putut beneficia de autorizații CEMT.

Astfel, se atestă unele discrepante între competențele Comisiei, dar și condiții de eligibilitate pentru această categorie de autorizații. În acest context, se impune o **delimitare clară a competențelor Comisiei CEMT**, inclusiv dreptul de a interveni în anumite condiții pentru o utilizare mai eficientă a autorizațiilor de transport.

Transportul rutier de persoane reprezintă un domeniu cheie în raport cu alte activități, care are un impact social direct asupra cetățenilor. La nivel național transportul persoanelor este realizat prin intermediul serviciilor regulate, care sunt sistematizate în următoarele programe de transport rutier:

- a) program de transport rutier local;
- b) program de transport rutier municipal;
- c) program de transport rutier raional;
- d) program de transport rutier interraional;
- e) program de transport rutier internațional.

Totodată, programele de transport rutier se elaborează în baza următoarelor principii de legătură a curselor:

- a) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic și social intră acestea;
- b) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în cadrul raionului;
- c) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci când localitatea urbană/centrul raional străin se află mai aproape decât localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;
- d) din localități urbane/centre raionale spre municipii;
- e) între localități urbane/centre raionale;
- f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);
- g) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centrelor raionale se află în direcție opusă față de municipii, iar pînă în municipiu nu este alt centru raional;
- 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;
- i) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când numărul populației localității rurale este mai mare de 3500 de locuitori.

Este necesar de menționat că aceste principii de reglementare și conceptul de programe de transport rutier separate au fost introduse odată cu aprobarea CTR. Totodată, art. 153 al CTR stabilea expres că programele de transport rutier raionale, programul de transport interraional și programul de transport internațional, vor cuprinde afiș rețeaua de rute regulate existentă la momentul intrării în vigoare a prezentului cod, cît și rutele noi atribuite de organul central de specialitate în conformitate cu prevederile art.36 din CTR.

Astfel, se poate constata că rețeaua de rute regulate la moment s-a format în mare parte și pînă la aprobarea CTR.

Suplimentar, CTR, la art.37, prevede că programele de transport rutier pot fi modificate prin:

- a) introducerea de noi rute;
- b) prelungirea unei rute existente;
- b<sup>1</sup>) excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizației de transport și al inoportunității expunerii rutei respective la concurs;
- c) modificarea numărului de curse;
- d) modificarea graficelor de circulație;
- e) includerea, excluderea sau modificarea gărilor auto și/sau a stațiilor publice;
- f) modificarea numărului de zile în care se efectuează cursa;
- g) modificarea cerințelor minime privind capacitatea de îmbarcare și categoria de confort a vehiculului rutier.



Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, o rută poate fi modificată cu maximum 30% din lungimea sa inițială. Modalitatea de calcul al procentului de suprapunere se aprobă de organul central de specialitate.

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.

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.

În cazul programului de transport rutier în trafic internațional, 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 interraional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute.

În situațiile prevăzute la alin.(1) lit. a), b), c) și d), modificarea programului de transport rutier interraional poate fi efectuată anual numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie, cu informarea, în termen de 30 de zile calendaristice, a tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.

Operatorii de transport rutier pot depune la sediul organului central de specialitate cererile privind modificarea programului de transport rutier interraional numai în perioada 1 decembrie – 15 ianuarie. La cerere urmează a fi anexate, obligatoriu, proiectul graficului de circulație și schema serviciului regulat care se solicită a fi deschis/modificat.

În situațiile prevăzute la alin.(1) lit. e), f) și g), modificarea programelor de transport rutier poate fi efectuată trimestrial, iar în situația prevăzută la alin.(1) lit.b1) – pe parcursul întregului an calendaristic.

În situațiile prevăzute la alin.(1), modificarea programelor de transport rutier locale, municipale și raionale poate fi efectuată în perioada 1 martie – 1 mai și 1 septembrie – 1 noiembrie, cu informarea, în termen de 30 de zile calendaristice, a tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.

Ca al implementării prevederilor menționate, astăzi se pot constata mai multe probleme care țin de următoarele aspecte:

- un număr majorat de servicii regulate pe anumite trasee, unde se înregistrează un coeficient de îmbarcare redus;

- deficit de transport în cazul unor servicii regulate care fac legătura cu mun. Chișinău sau mun. Bălți, în special în orele de vîrf;

- lipsa serviciilor de transport, în special în cazul serviciilor în trafic raional;

Principalele cauze care au dus la această situație sunt:

- neaplicarea principiilor de formare a programelor de transport la modificarea programelor de transport rutier;

- politica tarifară – tarifele la serviciilor de transport rutier în trafic interraional și raional sunt plafonate și urmează a fi aprobate periodic de minister. În acest context, practica de aplicare a

tarifelor unice pentru toate serviciile regulate a condus la majorarea numărului de curse deschise spre unele destinații cu flux sporit, și la reducerea numărului de servicii regulate spre localitățile cu un număr mic de locuitori.

- lipsa coordonării între autoritățile toate autoritățile publice implicate în procesul de organizare a serviciilor regulate – deși CTR prevede o corelare între serviciile incluse în programele de transport, deseori sunt situații când deschiderea unui serviciu în trafic internațional poate afecta activitatea unui serviciu regulat rațional și invers, iar ca rezultat pe termen mediu unul dintre aceste servicii poate să se suspende. Ca urmare, tot mai des sunt înregistrate plângeri din partea autorităților publice locale privind suspendările admise de operatorii de transport rutier sau calitatea nesatisfăcătoare a acestor servicii.

- caracterul neuniform al călătoriilor – în dependență de locul de amplasare a punctelor de capăt de rută sau punctele intermediare, cererea pentru servicii de transport rutier variază. Astfel, în cazul serviciilor regulate care sunt în raza de 50 km de la mun. Chișinău și Bălți, fluxul de călători este preponderent dimineața și seara și în zilele de odihnă, iar fluxul este generat de deplasarea cetățenilor spre/de la locurile de muncă, studii. În cazul rutelor cu o lungime mai mare deplasările în mare parte sunt influențate de localitățile capăt rute și relațiile economico-sociale dintre localități.

În legislația Uniunii Europene reglementarea transporturilor de pasageri pe rute regulate naționale și internaționale este diferențiată. Serviciile de transport internațional de pasageri sînt reglementate de Regulamentul 1073/2009, iar serviciile regulate în trafic național sînt reglementate de Regulamentul 1370/2007. În unele state, de obicei cu teritoriu mare, serviciile de transport interregionale sînt reglementate similar cu serviciile de transport internațional. Conform legislației UE serviciile regulate de transport internațional sînt liberalizate, iar serviciile de transport național sînt supuse unor reglementări mai stricte, acestea fiind considerate ca servicii de interes economic general, accesul populației fiind garantat într-un anumit volum minim. Din această cauză modul de formare și de atribuire a programelor de transport internațional și național sînt diferite. În redacția actuală a CTR reglementarea transportului regulat de pasageri este aproape unificată pentru transporturile naționale și internaționale cu unele mici excepții. Această situație pe de o parte nu asigură o reglementare corespunzătoare transporturilor naționale, iar pe de altă parte impune o reglementare excesivă transporturilor internaționale. Adoptarea modificărilor care ar reglementa diferențiat transporturile naționale și cele internaționale ar asigura implementarea separată a instrumentelor specifice fiecărui din aceste domenii de transport și ar face legislația națională mai armonizată față de legislația UE.

Mai sus a fost menționat faptul că reglementarea transporturilor regulate internaționale este în mare măsură similară reglementărilor transporturilor naționale. Dacă în transportul național sînt argumentate unele reglementări mai stricte, atunci păstrarea acestora pentru transportul internațional este inutilă. Transporturile internaționale de călători au tendința de a deveni liberalizate. În statele UE acestea sînt liberalizate. Ținând cont de faptul că Republica Moldova a obținut statutul de stat candidat, ar trebui să obținem un regim uniform al transporturilor regulate cu UE. Acest statut ne permite să pretindem la semnarea unui acord Republica Moldova- Uniunea Europeană în domeniul transporturilor, care va înlocui acordurile bilaterale semnate cu fiecare stat în mod separat. Liberalizarea transporturilor internaționale va fi benefică operatorilor naționali dacă aceasta va include lipsa necesității partenerului străin (acord de paritate), recunoașterea reciprocă a autorizațiilor statului emitent și obținerea autorizațiilor statelor tranzit și statului de destinație prin regimul de notificare, reglementarea mărimii maxime a costului autorizațiilor, reglementarea legislativă a trecerii punctelor de control la frontieră la orele/perioadele indicate în autorizație, plecările din punctele inițiale și îmbarcările în punctele de tranzit la alegerea operatorului de transport, nefiind obligatorii autogările, cu condiția respectării cerințelor de siguranță a circulației. Scopul de a obține un regim uniform al serviciilor de transport internațional cu toate statele UE prin intermediul unui acord din domeniu este unul real, iar regimul reglementat ce cuprinde intervale obligatorii, restricții privind modificarea programelor va fi păstrat doar față de țările cu care în acordurile bilaterale nu este prevăzut un regim similar cu UE.

Pentru a asigura această trecere este nevoie de adaptat legislația națională, pentru a asigura aplicabilitatea instrumentelor noi.

În acest context, o altă problemă identificată în domeniu este **reglementarea defectuoasă transportului rutier de persoane prin servicii regulate.**

Un alt element important a transportului rutier de persoane este infrastructura conexă care este reprezentată de autogări și stații. CTR stabilește că operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier sunt obligați să asigure îmbarcarea persoanelor din localitățile unde sînt autogări numai de pe teritoriul autogărilor, 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.

Din momentul aprobării CTR pînă în prezent regimul de activitate al autogărilor a fost modificat permanent, de la licențiere la înregistrare prealabilă și ulterior la autorizare, iar tarifele pentru aceste servicii urmează a fi stabilite de organul central de specialitate, conform unei metodologii aprobate de Guvern.

Subsecvent, CTR stabilește că în cazul funcționării mai multor autogări în localitate, organul central de specialitate, în funcție de amplasarea teritorială a autogărilor și direcțiile de deplasare a rutelor/curselor care pornesc din aceste autogări sau le tranzitează, stabilește direcțiile prioritare de deservire a rutelor/curselor pentru autogările respective.

Localitățile-centre raionale, municipiul Bălți, municipiul Chișinău sînt amplasate pe teritorii mari. O bună parte din pasagerii zilnici vin la serviciu din suburbii. Iar prevederile actuale impun ca un pasager care finalizează serviciul în sectorul Botanica să fie obligat să vină la gară pentru a pleca în localitățile în Anenii Noi, în timp ce autobuzul pleacă prin sectorul Botanica unde sînt amenajate mai multe stații pentru transportul public, semnalizate prin marcaj și semne rutiere.

Drept rezultat deși legislația nu permite acest fapt, astăzi de foarte multe ori îmbarcarea/debarcarea călătorilor este realizată în afara autogărilor, situație care generează un și de riscuri economice și de siguranță a traficului. În acest context, se impune o colaborare cu autoritățile publice locale pentru a examina oportunitatea de a permite staționarea serviciilor regulate interraionale și raionale și în stațiile publice de pe teritoriul localității.

Un alt aspect important al acestei situații sunt relațiile dintre operatorii de transport rutier și autogări, care au la bază un comision care se reține din fiecare bilet vîndut de către autogară. Din motivul că pînă în prezent nu a fost aprobată Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de autogară valoarea acestui procent a fost un subiect de dispute între părți. La nivel european nu există o practică unică în reglementarea serviciilor dintre operatorii de transport și autogară, însă în majoritatea cazurilor pentru serviciile prestate autogara încasează un tarif pentru utilizarea infrastructurii (*taxa de peron*). Aceasta se calculează în dependență de timpul de staționare a operatorului de transport rutier, iar în cazul în care mai sunt prestate servicii suplimentare acestea sunt negociate între părți. Un element important este că tarifele sunt unice pentru toți operatorii de transport care trec prin autogară.

Concomitent, condițiile de autorizare a acestor agenți economici nu presupune obligația de a deține careva mijloace financiare circulante, pentru a îndeplini condiția de capacitate financiară, această condiție se consideră a fi îndeplinită atunci cînd întreprinderea poate, în orice moment, să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual.

Astfel, și **lipsa reglementării relațiilor dintre operatorii de transport rutier și autogară reprezintă un impediment în dezvoltarea acestui domeniu.**

Suplimentar, la aspectele ce țin de reglementarea defectuoasă a transportului rutier de persoane prin servicii regulate, domeniul este afectat și de fenomenul transporturilor ilicite de persoane.

CTR definește această activitate ca operațiune de transport rutier efectuată de către o persoană fizică sau juridică care nu este înregistrată în modul stabilit de prezentul cod sau de către o persoană înregistrată în Registrul operatorilor de transport rutier care nu deține autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate pentru ruta pe care activează ori, în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale, nu deține carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat sau lista de control, după caz. Transportul rutier de persoane în regim de taxi efectuat pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea se consideră de asemenea transport rutier ilicit.

Combaterea acestui fenomen este una din competențele Agenției care este realizată în cooperare cu Inspectoratul Național de Securitate Publică și este sancționată destul de dur.

Menționăm că în conformitate cu prevederile art. 197 alin. (1) din Codul Contravențional Efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost, cu vehicule rutiere construite și echipate cu mai puțin de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale cu sau fără 4 puncte de penalizare aplicate persoanei fizice și cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

Suplimentar, la sancțiunea pecuniară în cazul contravenției prenotate se aplică și suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni. Măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier încetează și plăcuțele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare se restituie, la cererea contravenientului, cu condiția prezentării dovezii de achitare a amenzii, după expirarea termenului de 6 luni.

Pentru combaterea acestui fenomen permanent sunt organizate campanii de informare și combatere a acestuia. Menționăm că în 2022 în decurs de două luni, în perioada 3 mai – 30 iunie, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale împreună cu organele abilitate au desfășurat mai multe acțiuni pentru combatere a traficului ilicit de mărfuri și persoane.

Astfel, în prima etapă a Campaniei au fost realizate acțiuni de informare a cetățenilor, conducătorilor auto și operatorilor de transport. Peste 2000 de participanți la trafic au fost informați despre toate condițiile de respectare a legii, pentru a evita riscurile, sancțiunile și consecințele suportate în urma practicării activităților de transport ilegal.

Cea de-a doua etapă a avut drept scop desfășurarea acțiunilor de monitorizare și control a operațiunilor de transport la punctele de traversare a frontierei de stat, precum Cahul-Oancea, Giurgiulești-Galați, Leușeni-Albița, Sculeni-Sculeni și Costești-Stânca.

La fel, au fost organizate și efectuate mai multe operațiuni de supraveghere și control în mun. Chișinău, Ungheni, Bălți, Comrat, cât și în raioanele țării, de la sud la nord, precum și în UTA Găgăuzia.

Pe parcursul Campaniei au fost aplicate sancțiuni contravenționale pentru:

- efectuarea transportului ilicit de persoane în trafic național și internațional cu vehicule rutiere cu mai puțin de 9 locuri pe scaune și, respectiv cu mai mult de 9 locuri pe scaune;
- efectuarea transportului rutier de mărfuri, fără a fi înregistrați în condițiile Codului transporturilor rutiere;
- efectuare transportului rutier de persoane în regim de taxi pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea;
- amplasarea în interiorul sau pe caroseria unui vehicul rutier, neautorizat pentru transportul rutier, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și accesoriilor specifice vehiculelor rutiere care efectuează transport rutier în regim de taxi.

Totodată, la 51 conducători auto le-au fost reținute plăcuțele cu numărul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare, pe un termen de 6 luni, iar altor 156 conducători auto – până la achitarea amenzii. În rezultatul documentării activității ilicite, în total au fost întocmite 583 de procese verbale cu privire la contravenție.

Rezultatele campaniei denotă că problema persistă, iar reglementarea actuală a acestor aspecte nu oferă rezultatele așteptate. Astfel, **transporturile ilicite** în continuare rămâne în continuare o problemă.

În conformitate cu prevederile Capitolului 6 Activitatea de inspecție periodică din CTR în funcție de destinația și masa totală maximă autorizată a vehiculelor rutiere inspectate, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică include următoarele genuri de activitate:

- a) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de până la 3,5 tone inclusiv;
- b) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone;
- c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT);

d) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR);

e) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP);

f) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS;

g) efectuarea clasificării pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor.

Deși efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP) este prezentă în Cod din 2014 nici un agent economic nu a solicitat autorizarea pentru aceste servicii. Menționăm că Republica Moldova prin Legea nr. 173/2007 a aderat la Acordul cu privire la transporturile internaționale de produse alimentare perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale destinate acestor transporturi (ATP), adoptat la Geneva la 1 septembrie 1970, cu amendamentele respective. Acordul reglementează modul de transportare a mărfurilor, dar și stabilește condițiile de verificare și control pentru unitățile de transport antrenate la efectuarea acestui tip de transporturi.

În rezultatul examinării legislației existe s-a stabilit că una din cauzele principale de ce agenți economici nu sunt interesați de prestarea acestor servicii este baza tehnico –materială solicitată pentru activitate. Conform legislației existente pentru prestarea acestor servicii stația de inspecție este obligată să dețină peste 10 utilaje și dispozitive, care permit evaluarea stării tehnice a unității de transport, dar nu sunt utilizate în procesul de verificare a capacităților termice, ori în procesul de inspecție periodică a vehiculelor destinate transportului de mărfuri perisabile se verifică în mare parte starea compartimentului de transportare a mărfurilor și capacitatea acestuia de a menține regimul termic necesar.

Astfel, menținerea situației curente nu va permite agenților economici să solicite autorizarea pentru această categorie de servicii, deoarece din start sunt obligatorii un șir de dispozitive (valoarea de circa 100 mii euro) care nu vor fi utilizate în procesul tehnologic.

În acest context, se impune necesitatea revizuirii condițiilor de acces spre această piață pentru a putea dezvolta acest domeniu, dar și a îndeplini obligațiile internaționale asumate în cadrul Acordului prenotat.

Republica Moldova cu ajutorul partenerilor externi a adoptat mai multe reglementări în domeniul eficientizării controalelor, combaterii abuzurilor și corupției. Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, reprezintă o lege-cadru care reglementează procedurile, temeiurile și alte aspecte importante ale controalelor activității economice.

Totodată Legea nr.131/2012, prevede excepție de la aplicarea sa în cazurile controalelor legate de siguranța rutieră.

În practică au existat multiple cazuri când între prevederile Legii nr.131 și cele ale CTR existau confuzii, care au generat controale excesive și învinuiri publice că unii inspectori sau instituții de control își depășesc atribuțiile.

De asemenea, Republica Moldova în scopul facilitării accesului la activitatea economică și debirocratizarea a admis ca unele activități economice să fie înfăptuite în baza principiilor notificării, în locul procedurii de autorizare. Sensul acestor modificări constă în faptul că procedura de notificare permite agentului economic să înceapă activitatea după depunerea notificării în adresa autorității de reglementare, autoritatea având funcția tehnică de confecționare a actului permisiv și de intervenție prin procedura controlului în activitatea ulterioară, iar reglementarea prin autorizare presupune mai întâi obținerea unei permisiuni de la autoritatea de reglementare, după care poate fi începută activitatea. Modificările aduse CTR după 2014 au încercat să implementeze procedura notificării, însă mai multe aspecte au rămas doar declarative. Domeniul transporturilor nu poate fi în întregime reglementat pe baza principiilor notificării, de aceea este necesar de delimitat clar cazurile când solicitanții aplică principiul notificării și în ce cazuri se păstrează principiul autorizării.

Ambele acte normative- CTR și Legea nr. 131/2012 au fost adoptate în scopul armonizării legislației naționale cu legislația UE și ambele reprezintă legi-cadru în domeniile sale.

Pentru a exclude divergențele apărute și a asigura implementarea principiilor legate de unificarea controalelor și combaterea corupției și abuzurilor pe de o parte, și pentru a asigura instrumente funcționale de intervenție în cazul existenței unor riscuri justificate, pe de altă parte, este necesar ca prevederile CTR referitoare la control să fie modificate în spiritul Legii nr. 131/2012 sau să fie introdusă o delimitare clară a acestor două acte.

Prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 02.03.1993, Republica Moldova a aderat la Acordul European relativ la munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (A.E.T.R.). Acordul reglementează strict durata de muncă zilnică și săptămânală admisă, precum și timpul minim de odihnă. La nivel național prevederile au fost transpuse odată cu aprobarea CTR, în special aspectele țin de reglementare.

În cadrul Forumului Internațional de Transport de la Leipzig, Germania, din 2015, Republica Moldova s-a alăturat Cartei Calității pentru Transportul Rutier Internațional. Pe lângă obiectivul de ridicare a calității transporturilor rutiere la un nivel internațional, aplicarea Cartei Calității reprezintă un pas important în eliminarea restricțiilor existente în cadrul sistemului de autorizații multilaterale CEMT (*Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor*). Scopul acestui document este uniformizarea pentru toate statele membre CEMT a condițiilor de acces la piața serviciilor de transport, precum și încălcărilor admise de operatorii de transport rutier. Documentul a fost elaborat pornind de la prevederile legislației Uniunii Europene și urmează a fi transpus în legislația națională de fiecare stat membru CEMT.

Dacă în cazul condițiilor de acces la profesie, cerințele specificate au fost transpuse prin CTR, în cazul reglementării încălcărilor admise de operatorii de transport rutier acestea sau rezumat la unele prevederi restrânse fără a ține cont de prevederile legislației europene și Cărții Calității. Este necesar de menționat că în conformitate cu prevederile Cărții Calității, încălcările admise de operatorii de transport, în special ce țin de încălcarea regimului de muncă și odihnă, sunt separate în trei categorii distincte:

- încălcări minore;
- încălcări grave;
- încălcări foarte grave.

La moment legislația națională nu reglementează aceste încălcări și ca rezultat se atestă o discrepanță între cadru normativ național și prevederile Cărții Calității. Astfel, o altă problemă identificată este și **sistemul de sancționare deficient sau inexistent în cazul aspectelor ce țin de respectarea regimului de muncă și odihnă.**

Atât în statele UE, cât și în Republica Moldova pasagerii pe rutele regulate sânt transportați atât pe scaune, cât și în picioare. Statele UE au adoptate reglementări tehnice din care rezultă exact cum trebuie să fie echipată unitatea de transport pentru a putea transporta pasageri în picioare, și care este limita maximală de transportare a pasagerilor în picioare, în dependență de caracteristicile tehnice ale autovehiculului. În Republica Moldova astfel de reglementări tehnice lipsesc. Această lipsă de reglementare produce două efecte negative: transportatorii încalcă normele tehnice, transportând mai mulți pasageri în picioare decât este admisibil din punct de vedere tehnic, fapt care creează riscuri de siguranță rutieră, iar pe de altă parte organele de control și supraveghere admit abuzuri și aplică sancțiuni și în cazurile când aceste normative tehnice nu sânt încălcate. Cadrul legislativ actual admite faptul transportării în picioare, enumerând doar categoria rutelor unde este admisă, însă lipsesc reglementările tehnice care ar stabili limitele acestui tip de transport.

Un alt aspect al acestei probleme este și admiterea modificărilor constructive a autovehiculelor. În acest scop sânt adoptate reglementări tehnice și instrumentele de verificare tehnică care asigură corespunderea modificărilor constructive standardelor și normelor de siguranță rutieră. În anii 90 în Republica Moldova au fost modificate constructiv un număr mare de unități de transport, care au fost utilizate, iar o parte se mai utilizează, pentru transportul regulat de persoane. Procesul de modificare constructivă, care mai era denumit ca procesul de reutilizare, era în mare parte nereglementat. Din această cauză la acea etapă au fost semnalate semnale de corupție și nerespectarea normelor tehnice. Pentru a combate aceste fenomene, inițial s-a aplicat interdicția modificărilor constructive. Însă unitățile de transport produse inițial de uzină cu destinația transportului de persoane, pe parcursul exploatării necesită anumite tipuri de intervenții, cum ar fi schimbarea parbrizelor, sticlelor, scaunelor, reînnoirea elementelor din salon etc. Lipsa

reglementărilor tehnice din acest domeniu au creat mai multe probleme, cum ar fi- transportatorii au fost lipsiți de posibilitatea reînnoirii parcului de autobuze pe baza unităților de transport modificate constructiv, iar reparațiile aduse unităților de transport existente nu asigură respectarea normelor tehnice, fapt care produce riscuri majore de siguranță rutieră. Deși formal nu se admitea modificarea constructivă pe teritoriul Republicii Moldova, în realitate multe unități de transport importate deja erau modificate constructiv, doar că aceste operațiuni se efectuau în România, Ucraina etc.

În acest context, este necesară intervenția pentru a **reglementa clar statul acestor unități de transport, modul de admitere și condițiile minime de acces.**

Multiplele controale ale activității transportatorilor relevă că fenomenul transportării călătorilor fără bilete este destul de răspândit. Pentru organizarea controalelor au fost organizate grupuri mixte cu implicarea angajaților Poliției, ANTA, SFS. Experiența acumulată în perioada a câțiva ani au scos în evidență mai multe probleme, care favorizează menținerea acestui fenomen. Legislația națională în acest domeniu este deosebită de legislația țărilor vecine și a statelor UE. Legislația noastră nu delimitează exact răspunderea echipajului unității de transport, răspunderea angajaților autogării, răspunderea operatorului de transport și răspunderea autogării. Toți acești subiecți au anumite atribuții în procesul de înregistrare a pasagerilor și a veniturilor încasate de la pasageri.

Practica a arătat că organele de control s-au concentrat mai mult pe aspectul sancționării operatorului de transport, chiar și în cazul când transportatorul este victima unor sustrageri. Pe lângă faptul constituționalității acestei practici și prevederi legale, precum și a corespunderii prevederilor CEDO (chestiuni ridicate tot mai des de transportatori), unul din aspectele importante este ineficiența mecanismului existent. Astăzi un operator de transport, care activează cu încălcări în scopul tănuirii unor venituri și un transportator care întreprinde toate măsurile prevăzute de lege pentru a asigura evidența veniturilor, dar care este victima unor sustrageri admise de șoferi sânt sancționați egal de către organele de control. De asemenea în competența unor organe de control (SFS) este atribuită aplicarea sancțiunilor pentru încălcările comise de operatorii de transport, iar în competența altor organe de control (ANTA) este atribuită aplicarea sancțiunilor comise de echipajul unității de transport. Fiecare organ de control încearcă să califice faptul neînmânării biletului de călătorie în dependență de competența sa.

Practica altor state, arată că sancțiunea se aplică asupra subiectului care a comis încălcarea care a dus la neamânarea biletului de călătorie - în cazul când echipajului nu i-au fost puse la dispoziție chitanțierul biletelor și borderoul de evidență a biletelor răspunderea o poartă operatorul de transport, în cazul în care echipajul având toate actele necesare a încasat mijloace bănești și nu a eliberat bilet de călătorie- sancțiunea se aplică echipajului și pasagerului. De asemenea ținând cont de specificul reglementărilor naționale se impune răspundere separată pentru autogări atunci când de pe teritoriul autogării unitatea de transport pleacă cu pasageri fără bilete. Modificările care necesită a fi adoptate trebuie să corespundă normelor similare din statele UE și să asigure diminuarea fenomenului de transportare fără bilete a călătorilor.

O revizuire a **cadrlui existent de fiscalizare în domeniul transporturilor** ar reduce din economia tenebră, dar și ar reduce din povara fiscală a mediului de afaceri.

Ca urmare a prezentării problemelor identificate se observă că acestea au un impact asupra tuturor participanților în cadrul procesului de transport.

În acest sens călătorii nu pot beneficia pe deplin de servicii de transport calitative, operatorii de transport nu dispun de toate oportunitățile pentru ași dezvolta afacerea, iar autoritățile publice centrale, raionale, locale nu dețin toate competențele pentru a interveni rapid în soluționarea unor probleme ad-hoc.

#### **c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei**

CTR a fost adoptat având ca obiectiv stabilirea cadrului legal pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, precum și a activităților conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice.

Pentru atingerea scopului propus, care constă în stabilirea unui mecanism de organizare și management instituțional al domeniului transportului rutier, prin delimitarea clară a competențelor



de elaborare a politicilor, puse în competența unei autorități publice separate, CTR a instituit unele prevederi ce țin de administrarea transporturilor rutiere, principale atribuții în domeniul transporturilor rutiere a organului central de specialitate, stabilirea autorității care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere.

Totodată, CTR a avut drept scop reglementarea normelor materiale și procedurale de inițiere, desfășurare, lichidare și control a afacerilor în transportul rutier și activitățile conexe acestuia.

Este de notat, ca CTR a fost adoptat prin Legea nr. 150 la 17.07.2014 și publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 247-248, art.568 din 15.08.2014 și a intrat în vigoare după o lună de la data publicării, respectiv la 15.09.2014, cu excepția unui șir de prevederi stabilite la art. 153 din Cod.

Totodată acesta de multiple ori a fost modificat, iar majoritatea modificărilor aprobate s-au focusat pe soluționarea unor probleme distincte, fără a lua în calcul modul de integrare a soluției propuse în conceputul codului și al sistemului reglementat. Majoritatea modificărilor au fost operate prin inițiative legislative, iar aspectele conceptuale care au stat la baza CTR la momentul elaborării au fost distorsionate.

Ca exemplu:

Art. 13 din CTR prevede: „*Consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional:*

*a) aprobă și actualizează programele de transport rutier raionale după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;*

*b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;*

*c) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia”.*

Totodată, art. 35 alin. (3) al Codului prenotat deja stabilește că: „*Programele de transport rutier raionale se aprobă și se modifică de către președinții de raion, programele de transport rutier locale – de către primarii localităților, iar programele de transport rutier municipale – de către primarii municipiilor*”.

Alte prevederi contradictorii au fost identificate în art. 38 alin. (1) lit. c), care stabilește că „*Rutele/cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor publice de atribuire, în următoarele cazuri:*

...

*c) expirarea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate.”*

Concomitent, art. 40 deja stabilește că „*Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate se prelungește de drept operatorului de transport rutier, la solicitare, fără desfășurarea procedurii de atribuire a rutelor/curselor prin concurs în cazul în care operatorului de transport rutier, pe parcursul termenului de valabilitate a autorizației, nu i-a fost aplicată suspendarea înregistrării în Registru*”.

Doar aceste exemple denotă că o parte din intervențiile care au fost operate în procesul de modificare a CTR au fost focusate spre soluționarea unei situații, fără a lua în calcul impactul asupra altor domenii.

Astfel, una din cauzele care au generat problemele privind discrepanțe în competențele autorităților implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate, precum și normelor contradictorii care reglementează transportul rutier de persoane prin servicii regulate sunt intervențiile care au fost efectuate după aprobarea CTR.

Un alt aspect important, care influențează negativ este și faptul că din momentul aprobării CTR, până în prezent unele procese au fost digitalizate, iar ca urmare a dispărut necesitatea prezentării unui șir de acte. De regulă la aprobarea acestor modificări au fost operate unele modificări în CTR, însă de cele mai dese ori unele aspecte au identificate doar după aplicarea în practică a prevederilor.



Ca exemplu, extrasul din registrul operatorilor de transport rutier se eliberează doar în format electronic, însă în CTR este menținută obligația de a deține la bordul unității de transport a acestui document, mei mult Codul Contravențional prevede inclusiv sancțiuni pentru lipsa acestuia la bord. În acest context, un alt factor care creează problemele atât pentru mediul de afaceri cât și autoritățile publice, este neadaptarea la timp a tuturor prevederilor legale cu implementarea sistemelor informaționale. Mai mult, în unele cazuri aceste curențe sunt identificate ca urmare a implementării prevederilor aprobate, deși la etapa de elaborare a fost efectuată o evaluare.

**d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție**

Analiza problemelor și cauzele identificate ale acestora denotă că o parte dintre aceste probleme au existat permanent, însă parțial au fost soluționate cu aprobarea CTR. În alte cazuri problemele au apărut în rezultatul intervențiilor ulterioare sau modificărilor situației curente în domeniul transporturilor rutiere și serviciilor conexe.

**a) Activitatea Comisiei CEMT** - domeniul transporturilor rutiere de mărfuri în trafic internațional este unul complex care depinde foarte mult relațiile bilaterale cu principalii parteneri externi. În acest sens Republica Moldova are încheiate peste 40 de Acorduri bilaterale privind reglementarea transporturilor rutiere, precum și este membră la principalele Acorduri multilaterale din acest domeniu.

Unul dintre aceste acorduri este Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport (*în continuare – CEMT*), din care Republica Moldova beneficiază de o cotă de autorizații anuale. Cu regret numărul acestor autorizații permanent era mai mic decât cererea din partea operatorilor de transport.

În acest context, procesul de repartizare a acestor autorizații a fost reglementat, atât prin Codul Transporturilor Rutiere, cât și prin Hotărârea Guvernului nr. 257 din 28.04.2017 pentru aprobarea Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, în acest scop fiind instituită și o Comisie specială, care realiza admiterea operatorilor de transport, repartizarea autorizațiilor, aplicarea sancțiunilor, precum și retragerea autorizațiilor eliberate.

Ulterior, ca urmare a aprobării prin Hotărârea Guvernului nr. 127 din 26.02.2020 a Regulamentului privind modul de ținere a registrelor de stat formate de Sistemul informațional „e-Autorizație transport”, repartizarea autorizațiilor de transport este realizată prin intermediul informațiilor sistemului informațional, având la bază cererea operatorului de transport și informațiile din sistemele informaționale ale Agenției Naționale Transport Auto.

În aceste condiții urmează a fi evaluate competențele deoarece deja procesul de repartizare a autorizațiilor este automatizat.

**b) discrepanțe în competențele autorităților implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate și reglementarea defectuoasă transportului rutier de persoane prin servicii regulate** - În conformitate cu prevederile CTR, programele de transport rutier se elaborează în baza următoarelor principii de legătură a curselor:

a) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic și social intră acestea;

b) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în cadrul raionului;

c) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci când localitatea urbană/centrul raional străin se află mai aproape decât localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;

d) din localități urbane/centre raionale spre municipii;

e) între localități urbane/centre raionale;

f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);

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 pînă în municipiu nu este alt centru raional;

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;

i) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când numărul populației localității rurale este mai mare de 3500 de locuitori.

Totodată, programele de transport rutier raionale, programul de transport interraional și programul de transport internațional existente au fost aprobate ca urmare a aprobării în 2014 a CTR. Acestea cuprind atât rețeaua de rute regulate existentă la momentul intrării în vigoare a Codului, cât și rutele noi atribuite de organul central de specialitate.

În acest sens putem constata că deși odată cu aprobarea CTR, urmau a fi respectate unele principii de formare, programul aprobat a fost bazat pe rețeaua de rute existente anterior, care a fost formată pe parcursul anilor și în diferite perioade a fost reglementată diferit.

Este necesar de menționat că, în conformitate cu prevederile pct. 35 și 39 a Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, la transportul în unitatea administrativ-teritorială de nivelul al doilea intervalul dintre rute (*curse*) trebuie să fie de cel puțin 15 minute, iar la rutele interurbane (*între unitățile administrativ-teritoriale de nivelul al doilea*) intervalul dintre rute (*curse*) trebuie să fie de cel puțin 30 minute.

Ulterior, la aprobarea CTR deja stabilește (art. 37) că 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 stațiile și capetele 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 stațiile și capetele de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional – un interval de 15 minute.

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 stațiile și capetele de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional sau interraional trebuie să se asigure un interval de 15 minute.

În situațiile prevăzute la alin.(1) lit. a), b), c) și d), modificarea programelor de transport rutier local, municipal, raional și interraional poate fi efectuată anual numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie și doar cu acordul tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.

La modificarea programelor de transport rutier se va ține cont de analiza fluxului de călători și se va stabili impactul modificărilor propuse asupra rutelor deja existente.

Aici este necesar de menționat că din momentul aprobării CTR până în prezent prevederile prenotate au fost modificate prin Legea nr.190 din 27.07.2018 (*în vigoare 24.09.2018*), Legea nr.179 din 21.07.2017 (*în vigoare 04.08.2017*), Legea nr.70 din 14.04.2016 (*în vigoare 13.05.2016*).

În prezent, prevederile au următoarea redacție:

*"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.*

*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."*

Astfel, ca rezultat al tuturor acestor modificări, în programele de transport rutier pot fi întâlnite situații când între serviciile regulate sunt diferite intervale, condiții de activitate, regimuri de viteze.

Mai mult, pandemia și conflictul din Ucraina au schimbat cardinal modul de deplasare a cetățenilor pe teritoriul țării, iar fluxul de călători s-a redus considerabil.

Drept urmare un număr mare de servicii regulate nu se deservesc sau se deservesc cu suspendări. Astfel se impune o evaluare a întregului sistem pentru identificarea soluțiilor de optimizare a acestuia.

O situație similară poate fi constatată și în cazul competențelor autorităților implicate în procesul de reglementare a serviciilor de transport, care pînă la aprobarea CTR erau gestionate de organul central de specialitate, iar după aprobarea CTR, în dependență de raza de acoperire, serviciile sunt gestionate de autoritățile publice raionale, locale sau organul central de specialitate. Mai mult, ca urmare a modificărilor care au fost operate în CTR, în cazul programului de transport raional, conform art. 13 această competență este a consiliului raional, iar conform art. 34 este o competență a președintelui de raion.

Drept urmare, s-a creat o situație ambiguă în reglementarea competențelor de gestionare a serviciilor regulate în trafic raional.

**c) condiții excesive la eliberarea actelor permissive sau efectuarea operațiunilor de transport rutier** – domeniul transporturilor rutiere a fost permanent supus regimului de licențiere, autorizare, notificare, iar ca rezultat pentru desfășurarea activității în acest domeniul au fost anumite documente.

Pînă la aprobarea CTR domeniul era suspus regimului de licențiere, care era gestionat de Camera de licențiere. Odată cu aprobarea CTR regimul a fost menținut, doar licența era eliberată deja de Agenția Națională Transport Auto.

Modificări majore asupra cadrului legal care reglementează activitatea de întreprinzător prin licențiere au fost operate în anul 2017, odată cu adoptarea Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative nr. 185 din 21.09.2017. Astfel, în urma modificărilor operate prin legea prenotată, multe activități de antreprenariat care necesitau licență, au fost scutite de a fi necesitatea de obținerea licențelor de activitate, drept rezultat al acestor modificări și numărul total de acte permissive pentru inițierea activității de întreprinzător, în diferite domenii de activitate, pentru anul 2017, a scăzut considerabil pînă la 180, comparativ cu anul 2015 când existau peste 400 de acte permissive (*licențe/autorizații, etc*). Ca urmare regimul de licențiere în domeniul transporturilor rutiere a fost substituit cu regimul de notificare.

Însă aceasta nu a modificat esențial lista actelor necesare a fi prezentate pentru a fi notificat în calitate de operator de transport rutier. Astfel, în conformitate cu prevederile art. 23 alin. (2) la notificare se anexează, în original sau în copii autentificate prin semnătura operatorului de transport rutier, cu prezentarea ulterioară a originalelor pentru verificare, următoarele documente:

- a) actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume:
  - contractul individual de muncă din care să rezulte că persoana respectivă este angajată în funcția de manager de transport rutier;
  - certificatul de competență profesională valabil;
  - declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație;
- b) declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de capacitate financiară, în cazurile aplicabile, pentru vehiculele rutiere pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier;
- c) titlul de proprietate sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv;
- d) certificatele de înmatriculare ale vehiculelor rutiere deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere, pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier.

O situație similară se atestă și în cazul actelor necesare pe care operatorul de transport rutier și/sau conducătorul auto trebuie să le dețină, în mod obligatoriu, la bordul vehiculului rutier. Acestea în principal includ extrasul din Registru, scrisoarea de trăsură, certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil, foaia de parcurs, autorizația de transport rutier.

Concomitent, cu aceste modificări a fost inițiată elaborarea Conceptului tehnic privind Sistemul de management integrat în domeniul transportului rutier (*în continuare SMI*) (*aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 126/2020*) care reprezintă o soluție informatică identificată pentru informatizarea proceselor de business aferente activității ANTA în scopul eficientizării exercitării de către aceasta a funcției de monitorizare, reglementare și dezvoltare a transportului rutier pe

teritoriul Republicii Moldova. Acesta constituie o soluție din categoria Guvern către Cetățean (G2C) și Guvern către Business (G2B), îndreptată spre asigurarea tranziției de la modalitățile tradiționale de procesare manuală a documentelor pe suport de hârtie spre digitizarea totală și diminuarea intermediarilor procesului de interacțiune a operatorilor de transport rutier și a cetățenilor cu ANTA. Implementarea SMI permite sporirea transparenței activității ANTA, standardizează procesele de business și documentele aferente fluxurilor de lucru ale ANTA, reduce timpul de interacțiune cu solicitanții de acte permise în domeniul transportului, asigură mecanisme eficiente de transparentizare a procesului de eliberare a actelor permise și monitorizare a activității operatorilor de transport rutier.

Drept urmare a dezvoltării sistemelor informaționale în cadrul Agenției la moment există posibilitatea de a verifica o parte din datele ce se conțin în documentele solicitate la momentul notificării sau în timpul derulării operațiunilor de transport rutier, în special actele permise eliberate de Agenție.

În acest context, se impune necesitatea revizuirii listei de informații necesare pentru procesul de notificare și activitate.

**d) Fenomenul transporturilor ilicite și sistemul de sancționare deficient** - Un alt aspect important care influențează domeniul este transportul ilicit de călători, care conform CTR este definit ca operațiune de transport rutier efectuată de către o persoană fizică sau juridică care nu este înregistrată în modul stabilit de prezentul cod sau de către o persoană înregistrată în Registrul operatorilor de transport rutier care nu deține autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate pentru ruta pe care activează ori, în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale, nu deține carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat sau lista de control, după caz. Transportul rutier de persoane în regim de taxi efectuat pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea se consideră de asemenea transport rutier ilicit.

Această noțiune a fost introdusă în CTR prin Legea nr. 70/2016, prin care au fost introduse unele reglementări privind acest fenomen, precum și a fost modificat sistemul de sancționare pentru aceste contravenții, inclusiv a fost aplicată măsura de constrângere privind retragerea plăcuțelor de înmatriculare pe un termen de 6 luni.

Denumire	Unitatea de măsură	2017	2018	2019	2020	2021
Procese-verbale	cazuri	6545	6093	5323	4630	5225
Aplicată măsura de constrângere	cazuri	1029	1946	1386	1639	1132
Suma amenzilor aplicate	mil. lei	8,1	22,9	28,12	8,7	7,9
Suma amenzilor achitate	mil. lei	8,3	10,3	13,5	9,7	8,8

Cu regret datorită faptului că în 2020-2021 am avut situația de pandemie cu anumite restricții de deplasare, cifrele nu sunt atât de relevante. Însă 2017-2019 denotă faptul că deși numărul de controale este în scădere, numărul de cazuri de transport ilicit este în creștere.

Unul din factorii care au influențat acest proces este apariția pe teritoriul Republicii Moldova a platformelor electronice de oferire a serviciilor de transport rutier în regim de taxi. Prin intermediul acestora persoanele fizice au beneficiat de acces la cererea de servicii în regim de taxi. Mai mult operatorii platformelor sunt companii care nu au o conexiune cu Republica Moldova, operațiile financiare fiind de multe ori realizate prin intermediul instituțiilor financiare internaționale.

Ca urmare apare necesitatea de a reglementa activitatea acestor platforme mobile, inclusiv introducerea obligației de a fi înregistrate în Republica Moldova și de a admite doar operatorii de transport notificați la Agenție. Menționăm că în cazul unor state aceste servicii sunt egalate cu serviciile de dispecerat și necesită autorizare suplimentară.

Un alt element important în combaterea transporturilor ilicite este sistemul de sancționare care la moment include o sancțiune contravențională de până la 250 u.c. cu sau fără puncte de penalizare și retragerea plăcuțelor de înmatriculare pe un termen de 6 luni.

Practica a demonstrat că în unele cazuri încălcarea a fost comisă din motiv că persoana nu cunoștea că această activitate este supusă regimului de notificare, dar în același timp au fost înregistrate și cazuri când plăcuțele au fost reținute pentru încălcarea repetată.

În aceste condiții pentru sporirea eficienței sistemului de sancționare ar fi oportun de a introduce o majorare graduală a sancțiunii în cazul admiterii repetate a cazurilor de transport ilicit.

**e) reglementarea aspectelor ce țin de respectarea regimului de muncă și odihnă** – după cum a fost menționat anterior, odată cu aderarea la Acordul A.E.T.R. și semnării Acordului de Asociere, Republica Moldova și-a asumat un șir de obligații pentru transpunerea acestor tratate în legislația națională.

În acest context, art. 153 al CTR stabilește că prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu tahografe a vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova pînă la intrarea în vigoare a prezentului cod se pun în aplicare după 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului cod.

Totodată, art. 152 alin. (2) stabilește că în cadrul activității de control asupra respectării regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto trebuie să se respecte următoarele cerințe minime de control:

a) să se verifice anual cel puțin 1% din numărul total de zile lucrate în cursul anului de conducătorii auto autohtoni care cad sub incidența prezentului cod;

b) să se verifice în trafic cel puțin 15% din numărul total de zile de lucru ale conducătorilor auto autohtoni verificate anual și cel puțin 25% din acest număr de zile să se verifice la sediile întreprinderilor de transport rutier.

Astfel, deși CTR stabilește aceste obligații, în Codul Contravențional se regăsesc doar trei încălcări care pot fi constatate și anume:

- depășirea cu 25% sau mai mult a limitelor maxime ale perioadei de conducere de 6 zile sau de două săptămâni.

- depășirea cu 50% sau mai mult, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a perioadei de conducere, fără o pauză sau fără o perioadă neîntreruptă de repaus de cel puțin 4,5 ore.

- efectuarea transportului rutier cu un vehicul rutier în lipsa tahografului și/sau a limitatorului de viteză ori utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice datele aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei, falsificarea foilor de înregistrare ori a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela tahografică a conducătorului auto.

Pe de altă parte, legislația europeană prevede un sistem de secționare mult mai vast care include atât sancțiuni contravenționale cât și suspendarea activității pentru încălcările foarte grave.

Indicator	2019	2020	2021	2022
Nr. de controale efectuate trafic	5323	4630	5225	4471
Nr. de controale la sediu	471	444	323	245
Nr. de încălcări depistate	246	397	248	145
Nr. de vehicule în ROTR	5851	2869	1837	1766

Informațiile prezentate denotă faptul că deși Agenția pe parcursul anilor a efectuat controale privind respectarea regimului de muncă și odihnă, aceste nu au permis atingerea limitelor stabilite de CTR, iar rezultatele s-au rezumat doar la aplicarea amenzilor, fără o modificare cardinală a situației ce ține de siguranța în trafic.

Mai mult neimplementarea acestor prevederi pune în pericol credibilitatea documentelor permise eliberate de autoritățile din Republica Moldova în fața partenerilor externi.

**f) lipsa unei corelări între prevederile ce reglementează activitatea de control în domeniul transporturilor rutiere** - În aceeași ordine de idei menționăm că Legea nr. 131/2012 reprezintă o lege-cadru care reglementează procedurile, temeiurile și alte aspecte importante ale controalelor activității economice.

Totodată Legea 131/2012 prevede excepție de la aplicarea sa în cazurile controalelor legate de siguranța rutieră.

În practică au existat multiple cazuri când între prevederile Legii nr. 131/2012 și cele ale CTR existau confuzii, care au generat controale excesive și învinuiri publice că unii inspectori sau instituții de control își depășesc atribuțiile.

Concomitent, în alte cazuri aplicarea prevederilor Legii nr. 131/2012 nu permite intervenția promptă pentru a soluționa problemele invocate de către cetățeni.

Ca exemplu în cazul controalelor în trafic inspectorii Agenției verifică mai multe aspecte ale activității economice, care în opinia operatorilor de transport ar putea fi verificate în cadrul controalelor planificate la sediu, iar activitatea de control nu vine focalizată pe anumite aspecte distincte.

Concomitent, în cazul în care operatorul de transport nu deservește un serviciu regulat Agenția nu poate retrage autorizația, fiind obligată să emită o notificare prealabilă pentru reluarea activității. Drept urmare cetățenii nu pot beneficia de servicii de transport rutier și sunt obligați să suporte consecințele.

În acest sens este necesară corelarea acestor două documente pentru a exclude situațiile de abuz din partea autorităților de control, dar în același timp autoritățile trebuie să dispună de instrumente de intervenție promptă în cazul unor încălcări care pot afecta siguranța călătorilor.

**g) reglementarea defectuoasă a relațiilor dintre operatorii de transport rutier și autogară, condițiile de autorizare și statutul acestora** – prestarea serviciilor de transport către călători a fost mereu realizată prin intermediul autogărilor care asigurau vânzarea biletelor, iar în unele cazuri exercitau și unele competențe ale autorităților publice. Această situație a fost valabilă până la aprobarea CTR, care a venit cu o nouă abordare asupra acestui domeniu prin oferirea operatorilor de transport rutier a unui grad de flexibilitate în alegerea punctului de pornire. Concomitent pentru a asigura un nivel minim de confort pentru călători, CTR stabilește că în cazul în care există autogări îmbarcarea/debarcarea ar urma a fi realizată doar din aceste puncte.

În realitate, datorită faptului că mun. Chișinău și Bălți au devenit pe parcursul anilor principalii poli economici, iar cetățenii pe o rază de peste 50 de km zilnic fac naveta spre aceste localități, s-au format mai multe puncte în care operatorii de transport rutier realizează îmbarcarea/debarcarea călătorilor. Și deși aceste acțiuni au ca scop de facilita accesul cetățenilor la aceste servicii, nu tot timpul aceste puncte asigură siguranța în procesul de îmbarcare/debarcare.

Un alt aspect, este și faptul că operatorii de transport sunt în imposibilitate de a elibera bilete de călătorie, pentru că aceste puncte nu sunt menționate în autorizația de transport sau să elibereze dar cu unele abateri de la legislația fiscală.

Astfel, se impune o clarificare a acestei situații și identificarea unei soluții pentru a crea condiții optime pentru toți participanții la acest proces (operatori de transport, autogări, călători, APL).

În aceeași ordine de idei este necesar de menționat că relațiile dintre autogară și operatorii de transport rutier au la bază un comision care este rețin din fiecare bilet vândut prin intermediul caselor autogării. Odată cu dezvoltarea serviciilor electronice urmează a fi revizuite și aceste relații, deoarece călătorul dorește să aibă posibilitatea de a procura bilete electronice.

În acest context, dispăre una din sursele de venit ale operatorilor de autogară, iar ca rezultat are de suferit calitatea serviciilor acordate. Astfel, se impune necesitatea de a identifica un mecanism care ar permite acoperirea cheltuielilor pentru de acești agenți economici, dar care ar fi echitabilă în raport cu serviciile prestate pentru operatorii de transport rutier. În acest sens posibil urmează a fi revizuite condițiile de activitate pentru simplificarea acestora sau identificarea unui mecanism nou de achitare a serviciilor prestate.

**e) lipsa unor reglementări clare privind capacitatea de transportare unităților de transport destinate transportului de pasageri și condițiile minime pe care trebuie să le asigure aceste unități** – În conformitate cu prevederile art. 63 din CTR la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane în trafic național pe o distanță mai mică de 50 km se admite transportarea persoanelor conform capacității de îmbarcare a vehiculului rutier prevăzute de producător. În trafic internațional transportarea persoanelor se admite doar pe scaune.

Totodată, la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane se interzice utilizarea vehiculelor rutiere destinate transporturilor de mărfuri reutilate pentru transporturile de persoane. Prin derogare se permite, până la 1 septembrie 2022, utilizarea vehiculelor rutiere destinate transporturilor de mărfuri reutilate în vederea efectuării transporturilor de persoane, în cazul în care

aceste vehicule erau incluse în licența de transport rutier contra cost de persoane a unui operator de transport rutier la data de 1 iunie 2017.

Concomitent, activitatea de reutilare a vehiculelor rutiere se poate efectua numai în baza cărților tehnologice pentru operațiunile de reutilare solicitate spre înregistrare conform legislației în vigoare.

Astfel, se poate constata că legislația permite aceste activități, însă în același timp, aceste unități de transport nu pot fi utilizate la efectuarea transporturilor rutiere de persoane. Această situație s-a creat deoarece lipsesc reglementări clare care ar defini condițiile care urmează a fi întrunite de către o unitate de transport pentru a fi admisă la efectuarea transporturilor rutiere de persoane.

În acest context, luând în considerare situația actuală cu parcul de autocare existent care deja este învechit, urmează a fi revizuite condițiile de admitere a unităților de transport, inclusiv prin elaborarea și aprobarea unor condiții tehnice minime.

g) reglementările actuale nu sunt eficiente în domeniul fiscalizării afacerilor din domeniul transporturilor de pasageri – datorită numărului mare de beneficiari pentru serviciile de transport rutier, aspectele fiscale au o importanță majoră. Unul din elementele cheie este biletul de călătorie, care reprezintă contractul de transport încheiat dintre operator și călător.

În condițiile când procesele de digitalizare se integrează tot mai mult în toate domeniile economiei și în cazul transporturilor rutiere urmează a se veni cu unele reglementări clare pentru a exclude cazurile de neeliberare a biletelor de călătorie de către operatorii de transport, precum și o definitivare clară a responsabilității pentru această încălcare. La efectuarea operațiunii de transport în cazul în care serviciul regulat pleacă de pe teritoriul autogării responsabilitatea pentru admiterea plecării în rută fără bilete revine autogării și urmează a fi sancționat colaboratorul acestei entități.

Însă în cazul în care îmbarcarea este realizată dintr-un alt punct menționat în autorizația de transport biletele sunt eliberate deja de conducătorul auto. Aici și intervine una din problemele enunțate de mediul de afaceri și anume faptul că în aceste cazuri este sancționat operatorul de transport deși vina pentru această încălcare a fost admisă de către conducătorul auto.

În acest context, se impune necesitatea de a veni cu o delimitare clară a competențelor conducătorului auto și operatorului de transport pentru partea sa de vină.

**e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului**

Toate problemele prezentate necesită în special modificarea următoarelor documente:

a) Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 în partea ce ține de:

- reglementarea competențelor autorităților responsabile de reglementarea domeniului (art. 7-15);
- procesul de notificare a operatorilor de transport rutier (art. 22-31);
- competențele Comisiei CEMT(art. 31<sup>26</sup>-31<sup>36</sup>);
- reglementarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate(art. 32-41);
- lista actelor obligatorii la bordul vehiculului (art. 58-62, art.70-79 );
- reglementarea activității platformelor mobile (art. 80-84)
- reglementarea regimului de muncă și odihnă a conducătorilor auto (art. 137-144);

b) Codul Contravențional nr. 218/2008:

- prevederile art. 197;

c) Codul fiscal

- prevederile art. 254<sup>1</sup> alin. (2).

d) Legea nr. 131/2007 privind siguranța rutieră

e) Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător

- lista actelor permissive privind stabilirea autorităților responsabile de eliberarea autorizațiilor în dependență de tipul serviciului regulat.

În cazul identificării în procesul de definitivare a proiectul a altor acte normative care urmează a fi modificate lista urmează a fi completată.

## **2. Stabilirea obiectivelor**

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

- simplificarea condițiilor de notificare și activitate a operatorilor de transport rutier prin excluderea obligativității de a deține la bordul unității de transport a actelor, informația despre care se conține în resursele informaționale de stat;
- delimitarea clară a competențelor autorităților implicate în procesul de reglementare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate;
- reducerea ponderii transporturilor ilicite prin reglementarea activității platformelor mobile;
- aplicarea unui mecanism de sancționare graduală pentru admiterea transportului ilicit de persoane;
- oferirea accesului la platformele mobile doar a operatorilor de transport rutier și vehiculelor notificate;
- implementarea obligațiilor internaționale asumate.
- sporirea gradului de siguranță și confort.

### 3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

Opțiunea „a nu face nimic” este descrisă la compartimentul „Definirea problemei”.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țin seama de cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Pentru realizarea obiectivelor propuse urmează a se veni cu următoarele intervenții:

#### I. Codul Transporturilor Rutiere:

- competențele de elaborare, aprobare și modificare a programului de transport interraional urmează a fi transferate de la organul central de specialitate la Agenția Națională Transport Auto;
- prevederile art. 35 alin. (3) urmează a fi ajustate cu prevederile art. 13, prin care Consiliile raionale urmează să elaboreze, aprobe și modifice programele de transport raionale. Pentru simplificarea acestui proces, Consiliul va avea posibilitatea de a delega aceste competențe Președintelui raionului. Modificările au caracter administrativ și nu implică costuri pentru mediul de afaceri. Mai mult odată cu digitalizarea autorizațiilor pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic național, operatorii de transport rutier vor fi scutiți de necesitatea de a veni la Agenția Națională Transport Auto pentru a ridica aceste acte permissive.
- în cazul condițiilor de notificare se propune excluderea din lista dementelor a actelor, informația din care deja se conține în sistemele informaționale ale Agenției (*informația privind inspecția tehnică, certificate de competență profesională, etc.*); Modificările vor facilita activitatea operatorilor de transport și vor exclude sancțiunile aplicate în trafic de către inspectorii Agenției pentru lipsa unor documente la bord. Acțiunea nu necesită costuri de conformare din partea operatorilor de transport rutier.
- în contextul implementării S.I. „E-Autorizație transport” urmează a fi revizuite competențele Comisiei CEMT, acestea fiindu-i atribuit un rol de consultativ privind modul de repartizare a autorizațiilor CEMT. Astfel, Comisia urmează să aibă dreptul de a adopta decizii privind unele aspecte operaționale privind utilizarea autorizațiilor CEMT, deciziile fiind aplicate față de toți operatorii de transport rutier care beneficiază de aceste autorizații;
- în cazul serviciilor de transport persoane prin servicii regulate se propune extinderea implicării autorităților publice locale în procesul de deschidere a noilor servicii regulate, prin consultare directă. Suplimentar, în calitate de criteriu de analiză la modificarea programelor de transport rutier se introduce coeficientul de îmbarcare;
- urmează a fi excluse contradicțiile dintre prevederile art. 38 și 40 privind modul de atribuire a serviciilor regulate în cazul expirării autorizațiilor de transport;
- reglementarea activității platformelor mobile prin introducerea obligativității de a fi înregistrați pe teritoriul Republicii Moldova, obligativitatea de a transmite informațiile privind activitatea prin intermediul acestor aplicații, obligativitatea de a admite la aceste aplicații doar operatorii de transport notificați la Agenție;



- reglementarea relațiilor dintre operatorii de transport rutier și prestatorii de servicii de autogară prin introducerea unor prevederi clare privind interacțiunea dintre aceste entități, inclusiv statul acestora, precum și partea financiară a relațiilor;
- luând în considerare că prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GPS) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate urmau a fi puse în aplicare de la 1 ianuarie 2022, iar până în prezent nici ANTA nu a reușit dezvoltarea soluției informaționale, dar și operatorii de transport nu și-au dotat unitățile de transport cu dispozitivele necesare se propune extinderea acestui termen până în 2025. Costurile estimative de conformare sunt de aproximativ 500 euro pentru fiecare unitate de transport, iar pentru atenuarea impactului se examinează ca aceste costuri să fie acoperite din resurse financiare externe sau incluse ca grupă separată de cheltuieli în tariful de transport.
- revizuirea politicii tarifare în domeniul transporturilor rutiere și serviciilor conexe, prin stabilirea competențelor de aprobare a tarifelor, inclusiv revizuirea listei serviciilor pentru care tarifele urmează a fi reglementate; Ca urmare a modificării urmează a fi liberalizate tarifele pentru serviciile de inspecție tehnică periodică, ceea ce ar trebui să sporească veniturile pentru agenții economici din domeniul, dar și crească concurența dintre aceștia; Nu au fost identificate careva cheltuieli de conformare pentru mediul de afaceri.
- divizarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile va simplifica activitatea în acest domeniu și va exonera agenții economici de obligația de a deține un șir de dispozitive și utilaje care nu sunt folosite în procesul de inspecție. Menționăm că pentru inspecția acestor vehicule este necesară o încăpere care permite reglarea regimului termic, precum și o serie de dispozitive care permit măsurarea temperaturii în interior și exterior.
- CTR urmează a fi completat cu o clasificare clară a încălcărilor din domeniul regimului de muncă și odihnă, iar clasificarea acestora va fi realizată în dependență de nivelul de gravitate. Aceasta va permite implementarea prevederilor legislației acordurilor internaționale la care Republica Moldova a aderat. Prevederile nu necesită cheltuieli de conformare din partea operatorilor de transport rutier. Ca urmare a acestor modificări urmează să crească nivelul de siguranță și confort a serviciilor de transport rutier, iar administrarea domeniului urmează a fi descentralizată. Pentru mediul de afaceri aceste modificări urmează să simplifice activitatea prin reducerea poverii administrative, precum și să stimuleze concurența sănătoasă, în special în cazul serviciilor în regim de taxi.

## II. Codul Contravențional:

- urmează a fi revizuit mecanismul de sancționare a încălcărilor din domeniul transporturilor rutiere prin separarea activităților licite de cele ilicite;
  - introducerea unor mecanisme de majorare graduală a sancțiunilor în cazul aditerii repetate a încălcărilor, inclusiv prin retragerea plăcuțelor de înmatriculare;
  - sancțiunile aplicate urmează a fi revizuite pentru a reflecta gradul de gravitate a acestora. Astfel, încălcările grave urmează să fie sancționate cu o amendă mai mare;
- Ca urmare a modificărilor operate urmează a fi eficientizat sistemul de sancționare, inclusiv aceasta ar urma să stimuleze persoanele fizice să nu admită cazurile de transportare ilicită a călătorilor. În cazul operatorilor de transport rutier, modificările ar urma să ridice gradul de responsabilitate și să sporească siguranța în trafic.

## d) Codul fiscal

- prevederile art. 254<sup>1</sup> alin. (2).

e) Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător – remarcăm că intervențiile propuse sunt determinate de modificările reflectate la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în contextul descentralizării activităților organizării transportului rutier contra cost în trafic raional/local/municipal, prin stabilirea competențelor autorităților administrației publice locale respective în acest sens. Totodată, în contextul, reglementării „activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile”, se propune completarea cu actul permisiv respectiv, care permite desfășurarea acestei activități.

În cazul identificării în procesul de definitivare a proiectului a altor acte normative care urmează a fi modificate lista urmează a fi completată.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Nu s-au identificat opțiuni alternative și nu pot fi identificate astfel de opțiuni, deoarece genul de curențe din actele normative menționate nu pot fi excluse decât prin modificarea acestor acte normative.

#### 4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Analiza problemelor identificate la lit. d) a compartimentului 1 denotă că în domeniu există mai multe neconcordanțe și bariere care nu permit dezvoltarea domeniului și prestarea unor servicii calitative care ar satisface cerințele consumatorului.

Ca urmare pot fi menționate următoarele aspecte negative condiționate de menținerea situației actuale:

- un sistem birocratizat care obligă operatorii de transport să prezinte o listă exagerată de documente și respectiv poate favoriza unele abuzuri din partea funcționarilor publici.
- discrepanțe în competențele autorităților responsabile de organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate;
- închiderea serviciilor regulate spre unele localități, în special în trafic raional;
- lipsa de previzibilitate privind direcțiile de dezvoltare a domeniului transporturilor rutiere de persoane;
- creșterea cotei serviciilor ilicite de transport rutier, prin care vor fi afectate serviciile regulate;
- neîndeplinirea obligațiilor internaționale asumate în cadrul tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte;

Luând în considerare problematica abordată nu au fost identificate efecte pozitive ale situației curente.

b) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Ca urmare a modificărilor propuse efectele urmează a fi resimțite atât de mediul de afaceri, cetățeni cât și de autoritățile publice.

Aici putem menționa că datorită revizuirii atribuțiilor autorităților implicate în organizarea serviciilor de transport rutier și revizuirea condițiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier urmează să crească accesul populației la aceste servicii, precum și calitatea și nivelul de siguranță.

În cazul operatorilor de transport rutier urmează să fie clarificate condițiile de modificare a serviciilor regulate și modul de formare, aprobare, modificare a programelor de transport rutier. Aceasta le va oferi o previzibilitate pentru gestionarea afacerii, precum și posibilitatea de gestionare eficientă a parcului antrenat la deservirea serviciilor regulate.

Totodată, autorităților publice locale urmează a le fi acordat dreptul de a interveni cu propuneri de modificare a programelor de transport rutier, ceea ce va permite o intervenție mai promptă în cazul când serviciile existente nu asigură necesitățile populației.

În cazul simplificării procedurilor birocratice și modificărilor ce se operează la Codul Contravențional pentru operatorii de transport va fi simplificată procedura de notificare, iar în trafic va simplifica lista de acte necesare pentru efectuarea serviciilor. Ca urmare va fi redus numărul de amenzi aplicate de către organele de control.

Unul din principalele beneficii de care vor beneficia clienții serviciilor de transport în regim de taxi este că vor avea certitudinea că serviciile comandate prin intermediul platformelor mobile sunt prestate de operatori de transport notificați. Sub aspect administrativ aceste modificări vor permite o evidență a operatorilor de transport antrenați la prestarea acestor servicii, iar schimbul de informații

între aceste platforma mobile și autoritățile publice vor reduce evaziunea fiscală și vor permite o intervenție mai promptă în cazul unor încălcări.

Prin revizuirea sistemului de sancționare urmează a fi delimitate acțiunile ilicite de încălcările admise de operatorii de transport notificați. Astfel, în cazul operatorilor de transport urmează a fi excluse sancțiunile pentru lipsa la bordul unității de transport a unor documente, iar din lista sancțiunilor urmează a fi excluse punctele de penalizare.

În cazul activităților ilicite introducerea sistemului de sancționare ascendent va stimula ca persoanele care practică această activitate să își legalizeze activitatea. Aceasta va conduce la reducerea numărului de cazuri de transportare ilicită a călătorilor.

Introducerea unui clasificator al încălcărilor ce ține de monitorizarea respectării regimului de muncă și odihnă, va spori siguranța în trafic și va permite aplicarea uniformă a legii, pornind de la gradul de gravitate a încălcării.

Totodată, nu au fost identificate costuri majore de conformare, pentru operatorii de transport sau utilizatorii serviciilor de transport

b<sup>2</sup>) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Opțiuni alternative nu au fost identificate.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizate în acesta

Intervențiile propuse urmează să modifice situația actuală, însă poartă și o serie de riscuri care pot duce la eșecul acțiunii, printre care se pot menționa:

- funcționalitatea limitată ale sistemelor informaționale ale autorităților publice sau lipsa interconectării între aceste sisteme. În aceste condiții la momentul solicitării unui serviciu sau în timpul unui control se poate produce situația când unele informații nu sunt disponibile.
- noile condiții de modificare programelor de transport rutier vor reorienta fluxurile de călători din localitățile rurale spre centrele raionale și vor reduce din numărul de servicii regulate spre principalele municipii. Acest factor ar putea conduce la reducerea mobilității cetățenilor din unele localități, precum și majora timpul de deplasare.
- condițiile de reglementare a platformelor mobile ar putea fi neatractive pentru dezvoltatori și ca rezultat aceștia ar putea să se retragă de pe piața Republicii Moldova.
- în cazul transmiterii competențelor de stabilire a tarifelor pentru serviciile de transport în trafic raional există riscul ca autoritățile raionale să nu dispună de capacitatea de a realiza aceste funcții. Astfel, aceasta poate conduce la incapacitatea de a aproba tarifele pentru aceste servicii;
- excluderea obligativității de a deține la bordul unității de transport mai multe documente în trafic național, poate conduce la unele sancțiuni în cazul traficului internațional, ori autoritățile de control ale altor state nu au acces la informațiile disponibile autorităților din Republica Moldova.
- majorarea amenzilor și modificarea sistemului de sancționare, ar putea conduce doar la majorarea veniturilor la bugetul de stat, dar nu la o reducere a activității ilicite.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sunt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

-

### **Concluzie**

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Ca urmare a analizei efectuate pentru soluționarea problemelor identificate, soluția optimă este operarea modificărilor în principalele documente care reglementează domeniul transporturilor rutiere (Codul Transporturilor Rutiere, Codul Contravențional). Intervențiile urmează să optimizeze procesele existente, iar în cazul aspectelor problematice urmează a fi identificate soluțiile cu impact minor asupra mediului de afaceri și cetățenilor.

<b>5. Implementarea și monitorizarea</b>
a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare
Opțiunea recomandată urmează a fi implementată prin elaborarea unui proiect de lege cu privire la modificarea unor acte normative care va cuprinde modificări ale Codului Transporturilor Rutiere, Codului Contravențional și după caz altor acte normative. Implementarea proiectului nu necesită schimbări instituționale.
b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea
Problemele identificate sunt complexe, pentru monitorizarea soluțiilor identificate se propun următorii indicatori: - numărul actelor solicitate pe suport de hârtie pentru notificarea operatorilor de transport redus cu cel puțin 15% anual; - numărul actelor necesare la bord pe suport de hârtie pentru efectuarea operațiunilor de transport redus cu cel puțin 15% anual; - numărul de încălcări depistate în trafic la efectuarea transporturilor rutiere redus cu 10% anual; - numărul de localități care au acces la serviciile regulate în trafic raional și interraional raportat la situația din 2023; - numărul de sancțiuni aplicate pentru transport ilicit și nr de plăcute suspendate majorat cu cel puțin 10% anual; - numărul de plângeri privind calitatea serviciilor de transport redus cu cel puțin 10 % anual. Indicatorii urmează a fi calculați anual, iar în calitate de cifră de referință urmează a fi utilizate datele pentru anul precedent.
c) Identificați peste cît timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea
Luînd în considerare complexitatea problemelor identificate în cazul unor intervenții rezultatele urmează a fi resimțite odată cu intrarea în vigoare a prevederilor (simplificarea condițiilor de notificare, reducerea listei actelor necesare), în cazul serviciilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate sau în regim de taxi efectele vor putea fi resimțite după o perioadă de cel puțin un an de la data intrării în vigoare a modificărilor. Luînd în considerare că majoritatea implementarea celor mai multe modificări urmează a fi realizată prin intermediul Agenției Naționale Transport Auto, efectele implementării se vor reflecta în raportul de activitate al acestei instituții, care în conformitate cu prevederile CTR Anual, pînă la data de 30 martie, se prezintă organului central de specialitate și se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
<b>6. Consultarea</b>
a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă
- Mediul de afaceri reprezentat de Asociațiile patronale din domeniu; - Autoritățile publice locale, reprezentate de CALM - Agenția Națională Transport Auto; - Serviciul Fiscal de Stat;
b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților
Pentru asigurarea unui proces transparent de elaborare a documentului prin Ordinul nr. 151 din 03.11.2021 a fost instituit Grupul de lucru pentru elaborarea proiectului Legii privind modificarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, în componența căruia au fost incluși reprezentanți ai tuturor părților interesate. Pe parcursul anului 2022 au fost organizate mai multe ședințe de lucru în cadrul cărora au fost discutate problemele din domeniul precum și posibilele soluții pentru acestea.
c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)
În rezultatul discuțiilor au fost de acord că pentru soluționarea problemelor identificate urmează a fi modificat cadrul normativ existent.

În cazul transporturilor rutiere de persoane reprezentanții asociațiilor patronale și CALM au căzut de acord asupra necesității modificării prevederilor CTR, însă pe unele aspecte au viziuni diferite asupra soluțiilor propuse. Astfel, CALM optează pentru extinderea competențelor decizionale ale autorităților publice locale de nivelul II în procesul de instituire, modificare și monitorizare a serviciilor regulate.

În cazul asociațiilor patronale acestea au menționat necesitatea introducerii coeficientului de îmbarcare în calitate de indicator pentru deschiderea și modificarea serviciilor regulate.

Referitor la modificarea atribuțiilor Comisiei CEMT, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto a susținut conceptual soluția propusă, urmând să prezinte propunerile sale la definitivarea proiectului.

În cazul serviciilor de transport în regim de taxi Asociația Transportatorilor în Regim de Taxi susține propunerile de reglementare a platformelor mobile.

În concluzie este necesar de menționat că părțile consultate susțin inițiativa de elaborare a proiectului de lege, urmând ca soluțiile finale să fie identificate în procesul de consultări publice.

#### **Anexă**

#### **Tabel pentru identificarea impacturilor**

<b>Categorii de impact</b>	<b>Punctaj atribuit</b>		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alternativă 1</i>	<i>Opțiunea alternativă 2</i>
<b>Economic</b>			
costurile desfășurării afacerilor	1		
povara administrativă	2		
fluxurile comerciale și investiționale	1		
competitivitatea afacerilor	1		
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	2		
concurența pe piață	2		
activitatea de inovare și cercetare	1		
veniturile și cheltuielile publice	1		
cadrul instituțional al autorităților publice	1		
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	2		
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	1		
situația social-economică în anumite regiuni	2		
situația macroeconomică	2		
alte aspecte economice	2		
gradul de ocupare a forței de muncă	2		
nivelul de salarizare	1		
condițiile și organizarea muncii	1		
sănătatea și securitatea muncii	1		
formarea profesională	1		
inegalitatea și distribuția veniturilor	1		
nivelul veniturilor populației	1		
nivelul sărăciei	1		
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	2		
diversitatea culturală și lingvistică	0		
partidele politice și organizațiile civice	0		
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	1		
modul sănătos de viață al populației	0		

nivelul criminalității și securității publice	0		
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	1		
accesul și calitatea serviciilor educaționale	1		
accesul și calitatea serviciilor medicale	1		
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	1		
nivelul și calitatea educației populației	1		
conservarea patrimoniului cultural	0		
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestări culturale	1		
accesul și participarea populației în activități sportive	1		
discriminarea	0		
alte aspecte sociale	0		
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	1		
calitatea aerului	1		
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0		
biodiversitatea	0		
flora	0		
fauna	0		
peisajele naturale	0		
starea și resursele solului	0		
producerea și reciclarea deșeurilor	0		
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0		
consumul și producția durabilă	0		
intensitatea energetică	0		
eficiența și performanța energetică	0		
bunăstarea animalelor	0		
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0		
utilizarea terenurilor	0		
alte aspecte de mediu	0		
<p><i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b<sup>1</sup>) și, după caz, b<sup>2</sup>), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i></p>			
<b>Anexe</b>			