



# PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

## Comisia economie, buget și finanțe

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

*13 aprilie* 2016

CEB nr. 6/210

### RAPORT

asupra proiectului de lege pentru modificarea și  
completarea unor acte legislative  
**(nr.57 din 06.03.2015), II lectură**

Comisia economie, buget și finanțe în contextul avizelor prezentate de Comisiile parlamentare, Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului și amendamentele deputaților a examinat proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative, înaintat cu drept de inițiativă legislativă de către dl Sergiu Sîrbu - deputat în Parlamentul Republicii Moldova, pentru lectura a doua.

Amendamentele și propunerile înaintate au fost puse în discuție în cadrul ședinței Comisiei, unele fiind susținute și expuse în anexa la prezentul raport.

Totodată, în proiect au fost incluse și modificări și completări cu caracter redacțional și de corelare cu prevederile Codului transporturilor rutiere și altor acte legislative.

Totodată, pentru lectura a doua proiectul de lege nr.101 din 27.03.2015 aprobat de Parlament în prima lectură se propune să fie comasat cu prezentul proiect de lege nr.57 din 06.03.2015 propus spre examinare în a doua lectură.

Pornind de la cele menționate și ținând cont de majoritatea avizelor pozitive ale comisiilor permanente și Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului, Comisia propune proiectul de lege Parlamentului spre examinare în doua lectură, luând în considerație obiecțiile și amendamentele relatate în anexă la raport.

  
**Ștefan CREANGĂ,**  
Președintele Comisiei

## **L E G E**

### **pentru modificarea și completarea unor acte legislative**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

**Art. I.** – Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17 iulie 2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247–248, art. 568) se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 5 alineatul (1):

noțiunea „autobuz” va avea următorul cuprins:

„*autobuz/autocar* – vehicul care, prin construcție și dotare, este adecvat transportului rutier a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, și este destinat acestui scop;”

noțiunea „autocar” se abrogă;

la noțiunea „autogară”, cuvântul „autobuzelor” se substituie cu cuvintele „autobuzelor/autocarelor”, iar cuvântul „autobuze”, în ambele cazuri, – cu cuvintele „autobuze/autocare”;

după noțiunea „borderou de evidență a biletelor” se introduce o noțiune nouă cu următorul cuprins:

„*bunuri divizibile* – materiale în vrac, inclusiv pulverulente, granulate sau porțiuni ale acestora, materiale fluide sau semifluide provenite din:

- producția și recuperarea de metale feroase și neferoase;
- deșeuri de orice tip rezultate din activitatea de construcții;
- exploatări forestiere sau depozite de material lemnos;
- exploatări miniere, de carieră sau balastieră;
- stații de betoane, mixturi asfaltice, aditivi și lianți în construcții;”

✓

noțiunea „cabotaj” va avea următorul cuprins:

„*cabotaj* – operațiune de transport rutier contra cost de mărfuri sau de persoane, efectuată de către un operator de transport rutier străin între cel puțin un loc de încărcare/îmbarcare și unul de descărcare/debarcare, după caz, aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Deplasarea fără încărcătură sau persoane a unui vehicul rutier între două operațiuni consecutive de transport rutier în trafic internațional nu se consideră cabotaj;”

la noțiunea „cursă”, cuvântul „autobuz” se substituie cu cuvintele „autobuz/autocar”;

după noțiunea „grafic de circulație” se introduce o noțiune nouă cu următorul cuprins:

„*itinerar* – drum, stabilit în graficul de circulație, pe care se desfășoară operațiunea de transport rutier;”

noțiunea „planul unic de facturare și decontare” se abrogă;

la noțiunea „program de transport rutier”, după cuvintele „numărul necesar de vehicule” se introduc cuvintele „ , categoria de confort”;

după noțiunea „repaus” se introduce o noțiune nouă cu următorul cuprins:

„*reutilare* – activitate specifică de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau ai produselor utilizate pentru acestea față de tipul omologat, inclusiv activitatea de completare/carosare a unui vehicul și activitatea de tuning;”

după noțiunea „rută” se introduc două noțiuni noi cu următorul cuprins:

„*sistem de management integrat* – sistem electronic de gestiune a modalității de efectuare a transporturilor rutiere în conformitate cu cerințele tehnice stabilite;

*sistem electronic de cântărire în mișcare* – sistem de instalații și aparate de cântărit verificate metrologic, instalate sau incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate, conectat on-line la serverul organului responsabil de controlul respectării maselor maxime admise ale vehiculelor rutiere; ”

după noțiunea „transport rutier” se introduce o noțiune nouă cu următorul cuprins:

*„transport rutier ilicit* – operațiune de transport rutier efectuată de către o persoană fizică sau juridică care nu deține licența de transport rutier sau de o persoană licențiată 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;”

noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” va avea următorul cuprins:

*„transport rutier de persoane prin servicii ocazionale* – serviciu de transport rutier distinct față de transportul rutier de persoane prin servicii regulate ori transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale, realizat în bază de contract și caracterizat, în principal, prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane anterior constituite la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier;”.

2. La articolul 7 alineatul (2) litera c), cifra „5” se substituie cu cifrele „20”, iar cuvîntul „efectuate” – cu cuvîntul „propuse”.

3. La articolul 9 alineatul (2):

litera j) se abrogă;

alineatul se completează cu litera k) cu următorul cuprins:

„k) efectuarea auditului de siguranță rutieră.”

4. La articolul 10 alineatul (4), cuvintele „atît a prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și legislației privind protecția consumatorilor, cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management” se substituie cu cuvintele „prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și ale legislației privind protecția consumatorilor”.

5. Articolul 11 se completează cu alineatul (10) cu următorul cuprins:

„(10) Anual, pînă la data de 31 ianuarie, prin ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, va fi format Consiliul consultativ al Agenției, care va include directorul Agenției și cîte un reprezentant al

organizațiilor patronale reprezentative din domeniu. Președintele Consiliului consultativ al Agenției se alege de către membrii consiliului din rândul acestora. Consiliul consultativ al Agenției își desfășoară activitatea în ședințe care vor fi convocate de președintele consiliului nu mai rar de o dată în trimestru. Regulamentul privind activitatea Consiliului consultativ al Agenției este aprobat prin ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.”

6. La articolul 17 litera d), cuvintele „atelier autorizat și certificat” se substituie cu cuvintele „atelier de autoservice”.

7. Articolul 19 va avea următorul cuprins:

„Art. 19. – (1) Condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate, în orice moment, să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual.

(2) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită dacă aceștia pot demonstra, la solicitarea organelor de control abilitate, că dispun de capital social și suplimentar, rezerve și total active imobilizate în valoare totală de:

a) cel puțin 9000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de cel puțin 5000 de euro pentru fiecare dintre vehiculele rutiere utilizate suplimentar, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier – în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri în trafic internațional în baza autorizațiilor multilaterale CEMT și al operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional în baza carnetelor INTERBUS;

b) cel puțin 2000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de cel puțin 1000 de euro pentru fiecare dintre vehiculele rutiere utilizate suplimentar, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier – în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, cu excepția celor specificați la lit. a).

(3) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, îndeplinirea condiției privind capacitatea financiară se demonstrează în baza conturilor anuale ale întreprinderii sau a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele de statistică ori în baza unui certificat eliberat de una sau mai multe bănci ori de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprinderea dată printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alin. (2) lit. a) și b).

(4) Valoarea în valută națională a sumelor indicate la alin. (2) lit. a) și b) se stabilește în fiecare an conform cursului valutar publicat de Banca Națională a Moldovei în prima zi lucrătoare din luna octombrie. Acest curs se aplică pe durata anului calendaristic următor începând cu data de 1 ianuarie.”

8. Articolul 23:

la alineatul (2) litera b), cuvintele „dovada că îndeplinește condiția” se substituie cu cuvintele „declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției”;

articolul se completează cu alineatul (3) cu următorul cuprins:

„(3) Autoritatea de licențiere va informa lunar Agenția despre licențele acordate, urmînd ca Agenția să introducă operatorii de transport nou-licențiați în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în vederea verificării corespunderii condițiilor de licențiere.”

9. Articolul 24 se completează cu alineatul (7) cu următorul cuprins:

„(7) Eliberarea copiei conforme a licenței de transport rutier pentru remorci și semiremorci se efectuează fără necesitatea îndeplinirii pentru acestea a condiției privind capacitatea financiară.”

10. Articolul 28:

alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Eliberarea, prelungirea și reperfectarea licenței de transport rutier, precum și eliberarea copiilor conforme ale licenței se efectuează în termen de 3 zile lucrătoare. Condițiile privind suspendarea și reluarea valabilității licenței, precum și privind retragerea licenței, sînt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.”

alineatul (7) va avea următorul cuprins:

„(7) Prin derogare de la prevederile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, licența de transport rutier nu poate fi declarată nevalabilă, cu excepția cazului cînd pentru obținerea licenței în conformitate cu prevederile art. 10 din legea menționată au fost prezentate documente cu date neveridice. Sancțiunile pentru încălcarea condițiilor de licențiere, în formă de prescripție, prescripție repetată, suspendare a licenței sau

retragere a licenței, se aplică în conformitate cu procedurile prevăzute de Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”

11. La articolul 29, cuvintele „autoritatea de licențiere poate dispune suspendarea” se substituie cu cuvintele „Agenția va solicita autorității de licențiere inițierea procedurii de suspendare a”.

12. La articolul 35, alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) 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.”

13. Articolul 37:

alineatul (1):

se completează cu litera b<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„b<sup>1</sup>) excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizației de transport și al inoportunității expunerii rutei respective la concurs;”

litera g) va avea următorul cuprins:

„g) modificarea capacității de transport și a categoriei de confort a vehiculului rutier.”

la alineatul (2), textul „de 70%” se substituie cu textul „de 80%”, iar textul „de 80%” – cu textul „de 90%”;

alineatele (7) și (8) vor avea următorul cuprins:

„(7) 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.

(8) 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. b<sup>1</sup>) – pe parcursul întregului an calendaristic.”

articolul se completează cu alineatul (8<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(8<sup>1</sup>) 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.”

14. La articolul 38:

alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„(2) Decizia (ordinul, dispoziția etc.) de organizare a concursului, adoptată de organul competent în conformitate cu prevederile alin. (1), poate fi contestată de către operatorii de transport rutier ale căror drepturi și interese legitime sînt afectate și/sau de către organizațiile patronale reprezentative din care aceștia fac parte prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ.”

alineatul (7) se abrogă;

la alineatul (8), cuvintele „, certificați de către organismele de evaluare a conformității acreditate,” se exclud;

alineatul (13) va avea următorul cuprins:

„(13) În cazul modificării programelor de transport rutier locale, municipale, raionale și interraionale prin majorarea numărului de curse pe o rută, cursele noi se atribuie operatorilor de transport rutier prin concurs.”

la alineatul (21), litera g) va avea următorul cuprins:

„g) operatorul de transport rutier, în decurs de 12 luni consecutive, a săvîrșit, la aceeași cursă, 5 încălcări ce țin de nerespectarea itinerarului, graficului de circulație, de efectuarea cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare și/sau de nerespectarea categoriei de confort prevăzute în autorizație.”

15. La articolul 39 alineatul (7), litera h) se abrogă.

16. Articolul 42 se completează cu alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:



„(2<sup>1</sup>) Sînt supuse regimului de notificare întreprinderile care desfășoară activitate de transport rutier în cont propriu cu vehicule rutiere care sînt construite și echipate pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, și cu vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone.”

la alineatul (3), litera a) se abrogă;

alineatul (7) se abrogă;

la alineatul (8) litera c), cuvintele „operatorul de transport rutier” se substituie cu cuvîntul „întreprinderea”.

#### 17. Articolul 43:

la alineatul (2), litera a) va avea următorul cuprins:

„a) să dețină permis de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte vehiculul rutier, eliberat de organele competente ale Republicii Moldova sau ale țărilor semnatare ale Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968. Pentru a putea activa în transportul rutier în trafic internațional, în transportul rutier de persoane sau de mărfuri agabaritice și de mărfuri periculoase, persoana solicitantă trebuie să aibă o vechime în muncă de cel puțin 3 ani în calitate de conducător auto;”

alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Examenul medical și concluzia consultativă narcologică pentru conducătorii auto sînt obligatorii o dată la 2 ani.”

articolul se completează cu alineatul (4<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(4<sup>1</sup>) Certificatul de competență profesională al conducătorului auto poate fi obținut în baza permisului de conducere de categoria (subcategoria) respectivă și a certificatului ce atestă absolvirea cursului privind activitatea în trafic național și/sau internațional. Certificatul de competență profesională pentru activitatea în trafic internațional permite posesorului să activeze și în trafic național.”

alineatul (7) se completează în final cu textul: „În termen de pînă la 3 ani după absolvirea studiilor superioare de specialitate în domeniul transporturilor rutiere, certificatul de competență profesională se eliberează de către Agenție fără frecventarea cursurilor de calificare inițială și fără susținerea examenului. În acest

caz, solicitantul va prezenta Agenției copia buletinului de identitate și a diplomei de studii.”

articolul se completează cu alineatul (7<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(7<sup>1</sup>) Examinarea sub formă de test-grilă a persoanelor menționate la alin. (7) poate avea loc la oricare dintre centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție, în baza cererii candidatului.”

la alineatul (12):

litera a) se completează în final cu textul „ori diplomă de absolvire a unei instituții de învățământ profesional tehnic postsecundar și postsecundar nonterțiar, cu specializarea în domeniul tehnic auto”;

la litera b), cuvintele „avizul psihofiziologic” se substituie cu cuvintele „concluzia consultativă narcologică”.

18. La articolul 44 alineatul (1), cuvintele „Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje” se substituie cu cuvintele „ordinul organului central de specialitate, conform cu standardele internaționale în domeniu”.

19. Articolul 46:

la alineatul (3), după cuvintele „cu limitatoare de viteză” se introduc cuvintele „și tahografe”;

articolul se completează cu alineatele (5) și (6) cu următorul cuprins:

„(5) Parcarea autobuzelor/autocarelor și a vehiculelor rutiere destinate transportului rutier de mărfuri cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone este permisă doar în locuri destinate pentru parcare. Este interzisă parcarea acestora pe drumurile publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice din intravilanul localității.

(6) Serviciul vamal al Republicii Moldova va permite intrarea/ieșirea operatorilor de transport rutier străini pe teritoriul Republicii Moldova (ca țară de tranzit sau de destinație) numai în baza autorizațiilor internaționale unitare bilaterale sau multilaterale de transport rutier de mărfuri sau persoane, dacă tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte prevăd obligativitatea acestora.”

20. Articolul 47 se completează cu alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) În cazul constatării efectuării unei operațiuni de cabotaj de către un operator de transport rutier străin, Agenția va retrage autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate, dacă tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte nu prevăd altfel.”

21. Articolul 48:

la litera g), cuvintele „și avizele psihofiziologice” se substituie cu cuvintele „și concluziile consultative narcologice”;

litera o) se abrogă.

22. Articolul 49:

la litera s), după cuvintele „teritoriul autogărilor,” se introduc cuvintele „cu excepția transportului rutier în trafic local și municipal,”;

litera t) se abrogă.

23. La articolul 58, litera c) se completează în final cu cuvintele „, pentru transport rutier de mărfuri în trafic național sau internațional”.

24. Articolul 59:

la litera b), cuvintele „, de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri” se exclud;

litera c) se completează în final cu cuvintele „, pentru transport rutier de mărfuri în trafic internațional”.

25. La articolul 61:

litera a) se abrogă;

litera c) se completează în final cu cuvintele „, pentru transport rutier de mărfuri în trafic național și/sau internațional, după caz”.

26. Codul se completează cu articolele 62<sup>1</sup> și 62<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

„Art. 62<sup>1</sup>. – (1) Este interzisă efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu

depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în Legea drumurilor.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), efectuarea transportului rutier de mărfuri cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise este permisă numai în baza autorizației speciale, eliberată de Agenție, în condițiile stabilite de Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite și doar pentru transportul bunurilor indivizibile sau în situația când vehiculul depășește prin construcție masele și/sau dimensiunile maxime admise.

Art. 62<sup>2</sup>. – (1) Operatorii economici ale căror bunuri divizibile sînt distribuite (furnizori de bunuri divizibile) prin rețeaua de drumuri publice cu vehicule rutiere a căror masă este egală cu sau mai mare de 12 tone au obligația:

a) să aibă în dotare, la punctele de încărcare, instalații de cîntărire a bunurilor divizibile și/sau a vehiculelor rutiere utilizate pentru transportul acestor bunuri;

b) să emită tichet de cîntar, ștampilat și semnat, pentru fiecare vehicul rutier utilizat pentru transportul bunurilor divizibile ce pleacă din punctele proprii de încărcare;

c) să țină evidența tichetelor de cîntar și a documentelor contabile privind bunurile divizibile livrate;

d) să încarce vehiculele rutiere utilizate pentru transportul bunurilor divizibile astfel încît masa totală a vehiculului să nu depășească masa totală maximă admisă corespunzătoare sectorului de drum public la care este amenajat accesul de la punctul de încărcare;

e) să asigure condiții pentru curățarea roților vehiculelor rutiere înainte de intrarea acestora pe drumul public;

f) să nu permită părăsirea punctului de încărcare și accesul la drumul public al vehiculelor rutiere din care se scurg bunuri divizibile sau reziduuri rezultate din exploatarea acestora.

(2) Beneficiarii care recepționează bunuri divizibile distribuite prin rețeaua de drumuri publice cu vehicule rutiere a căror masă este egală sau mai mare de 12 tone au următoarele obligații:

a) să nu permită intrarea în punctul de descărcare a vehiculelor utilizate pentru transportul bunurilor divizibile fără tichet de cîntar eliberat de furnizor sau cu depășiri ale masei totale maxime admise corespunzătoare sectorului de drum public la care este amenajat accesul spre punctul de descărcare, după caz, sau a vehiculelor rutiere față de care a fost aplicată măsura de suspendare a dreptului de utilizare;

b) să prezinte reprezentanților organelor de control evidența tichetelor de cântar eliberate de furnizor pentru bunurile divizibile recepționate, precum și dovada corespunderii acestora cu evidențele contabile privind bunurile divizibile recepționate;

c) să asigure condiții pentru curățarea roților vehiculelor rutiere înainte de ieșirea acestora pe drumul public.

(3) În cazul efectuării transportului rutier de bunuri divizibile cu vehicule rutiere a căror masă este egală cu sau mai mare de 12 tone, conducătorul auto este obligat:

a) să dețină la bordul vehiculului și să prezinte reprezentanților organelor de control tichetul de cântar;

b) să nu conducă vehicule care transportă bunuri divizibile neacoperite cu prelată sau din care se scurg bunuri divizibile ori reziduuri rezultate din exploatarea acestora.”

## 27. Articolul 63:

la alineatul (1), cuvintele „autobuze și autocare” se substituie cu cuvintele „autobuze/autocare”;

alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„(2) 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.”

articolul se completează cu alineatul (3) cu următorul cuprins:

„(3) La efectuarea transportului rutier contra cost de persoane se interzice utilizarea vehiculelor rutiere reutilate.”

## 28. Articolul 64:

la alineatul (2), textul „În toate cazurile, biletele trebuie să fie vândute și/sau raportate prin intermediul planului unic de facturare și deconectare contractat de Agenție.” se exclude;

alineatul (5) va avea următorul cuprins:

„(5) Transportul rutier în trafic național este gratuit pentru copiii cu vârsta de până la 7 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune. În cazul când

pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de pînă la 7 ani, pentru fiecare copil, în afară de unul transportat gratuit, pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil. Transportul rutier în trafic internațional este gratuit pentru copiii cu vârsta de pînă la 2 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune, iar în cazul cînd pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de pînă la 7 ani, pentru fiecare copil pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil.”

la alineatul (6), textul „6 ani” se substituie cu textul „7 ani”.

29. La articolul 67 alineatul (5), cuvintele „autobuzului sau autocarului” se substituie cu cuvintele „autobuzului/autocarului”.

30. La articolul 69, cuvintele „autobuzului sau autocarului” se substituie cu cuvintele „autobuzului/autocarului”.

31. La articolul 70:

litera c) se completează în final cu cuvintele „ , pentru transport rutier de persoane în trafic național sau internațional, după caz”;

litera g) se abrogă.

32. La articolul 71 alineatul (2), cuvintele „Regulamentul cu privire la clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor și autocarelor” se substituie cu cuvintele „Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”.

33. La articolul 72:

litera d) se completează în final cu cuvintele „ , pentru transport rutier de persoane în trafic național sau internațional, după caz”;

litera f) se abrogă.

34. La articolul 73:

litera e) se completează în final cu cuvintele „ , pentru transport rutier de persoane în trafic național sau internațional”;

literele f) și g) se abrogă.

35. La articolul 76 alineatul (2):

litera c) se completează în final cu cuvintele „ , pentru transport rutier de persoane în trafic internațional”;

litera e) se abrogă.

36. La articolul 78 alineatul (1):

litera a) se abrogă;

litera d) se completează în final cu cuvintele „ , pentru transport rutier de persoane în trafic național sau internațional, după caz”.

37. La articolul 81 litera a), după cuvintele „aparate de taxat” se introduc cuvintele „în stare de funcționare”.

38. La articolul 83, litera d) se abrogă.

39. Articolul 84 se completează cu alineatul (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(3<sup>1</sup>) Se interzice amplasarea, în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier pentru care nu se deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și a accesoriilor specifice vehiculelor care efectuează transport rutier în regim de taxi.”

40. La articolul 86 alineatul (3), cuvintele „consiliilor locale” se substituie cu cuvintele „de către primărie”.

41. Articolul 88 alineatul (3):

litera e) va avea următorul cuprins:

„e) copia deciziei primăriei cu privire la aprobarea înființării autogării, în cazul autogărilor noi;”

litera g) se abrogă.

42. La articolul 93 alineatul (2), textul „ , în baza autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice, care atestă dreptul de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, activitățile prevăzute la art. 94” se exclude.

43. La articolul 94:

alineatul unic devine alineatul (1);

la alineatul (1), textul „pentru care este necesară autorizația pentru desfășurarea activității” se exclude;

articolul se completează cu alineatele (2), (3) și (4) cu următorul cuprins:

„(2) Activitățile prevăzute la alin. (1) lit. e) și f) sînt supuse autorizării de către Agenție.

(3) Pentru desfășurarea activităților prevăzute la alin. (1) lit. a), b), c), d) și g) din prezentul articol, atelierele de autoservice trebuie să corespundă cerințelor stabilite la art. 96, cu notificarea Agenției, în termen de 15 zile, privind activitățile pe care le desfășoară, privind adresa și numele managerului responsabil de activitatea de autoservice, precum și privind orice modificare ulterioară a acestora.

(4) Desfășurarea activității de autoservice cu încălcarea prevederilor alin. (2) și (3) atrage răspunderea contravențională.”

44. La articolul 95, alineatele (1) și (2) vor avea următorul cuprins:

„(1) Autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice se eliberează pe un termen de 5 ani de către Agenție, singura autoritate competentă în acest sens.

(2) Modelul tip al autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice este prevăzut în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.”

45. La articolul 96:

litera b) va avea următorul cuprins:

„b) de dotare tehnică, conform Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice;”

litera d) se abrogă.

46. La articolul 97 litera c), cifra „5” se substituie cu cifra „2”.

47. La articolul 100, litera g) se abrogă.



## 48. Articolul 101:

la alineatul (1), textul „20 de zile calendaristice” se substituie cu textul „3 zile lucrătoare”;

la alineatul (2), textul „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris” se substituie cu textul „în termen de o zi”.

## 49. La articolul 111, litera f) se abrogă.

## 50. Articolul 112:

la alineatul (1), textul „20 de zile calendaristice” se substituie cu textul „3 zile lucrătoare”;

la alineatul (2), textul „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris” se substituie cu textul „în termen de o zi”;

articolul se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:

„(5) După eliberarea autorizației, Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”

## 51. Articolul 122:

la alineatul (1), textul „20 de zile calendaristice” se substituie cu textul „3 zile lucrătoare”;

la alineatul (2), textul „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris” se substituie cu textul „în termen de o zi”;

articolul se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:

„(5) După eliberarea autorizației, Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”

52. La articolul 125 alineatul (5) litera a), cuvintele „transportul persoanelor în folos public” se substituie cu cuvintele „transportul rutier de persoane”.

53. La articolul 129 alineatul (1) litera g), cuvintele „autobuzelor și autocarelor” se substituie cu cuvintele „autobuzelor/autocarelor”.

54. La articolul 130, litera b) se abrogă.

55. Articolul 131:

la alineatul (1), textul „10 zile calendaristice” se substituie cu textul „3 zile lucrătoare”;

la alineatul (2), textul „cu cel puțin 5 zile înainte de expirarea termenului prescris” se substituie cu textul „în termen de o zi”;

articolul se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:

„(4) După eliberarea autorizației, Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”

56. Articolul 145:

la alineatul (1), după cuvintele „cu excepția activității de autogară” se introduc cuvintele „și a activității de inspecție tehnică periodică”;

la alineatul (2), cuvintele „precum și la serviciile de autogară,” se substituie cu cuvintele „la serviciile de autogară și la serviciile stațiilor de inspecție tehnică”.

57. Articolul 148 se completează cu alineatele (4), (5) și (6) cu următorul cuprins:

„(4) Controalele Agenției vizează:

a) activitatea de întreprinzător în transportul rutier și în activități conexe transportului rutier;

b) combaterea, în cooperare cu Inspectoratul Național de Patrulare, a transportului rutier ilicit.

(5) În cazul controalelor ce vizează activitatea de întreprinzător în transportul rutier și în activități conexe transportului rutier, decizia de control a Agenției va cuprinde expres temeiul, durata, subiectul controlului și nu se va extinde, sub sancțiunea nulității, asupra altor circumstanțe și subiecți care nu sînt obiectul deciziei respective de control.

(6) În cazul controalelor ce vizează combaterea transportului rutier ilicit, decizia de control a Agenției va cuprinde expres obiectul controlului. Inspectorii Agenției nu au dreptul să întreprindă acțiuni ce depășesc obiectul deciziei respective de control, precum și să constate alte contravenții.”

58. La articolul 149:

alineatele (2) și (3) vor avea următorul cuprins:

„(2) La constatarea cazurilor de transport rutier ilicit, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – *măsură de suspendare*), cu întocmirea procesului-verbal corespunzător.

(3) Procesul-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se întocmește în două exemplare, dintre care unul se înmânează sau se comunică conducătorului auto, în cazul în care acesta refuză primirea.”

articolul se completează cu alineatul (8) cu următorul cuprins:

„(8) Contravenientul este responsabil pentru eventualele pierderi cauzate terților din reținerea vehiculului rutier, inclusiv persoanelor transportate, precum și pentru achitarea eventualelor cheltuieli legate de reținerea vehiculului, de îndeplinirea condițiilor pentru realizarea transportului și de conformarea la prevederile legale în vigoare.”

59. Articolul 151 va avea următorul cuprins:

„Art. 151. – (1) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise se efectuează de către inspectorii Agenției pe drumurile publice și de către angajații Serviciului Vamal în punctele de trecere a frontierei de stat la intrarea în țară.

(2) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise se realizează pe drumurile publice inclusiv prin sistemul electronic de cântărire în mișcare.

(3) În cazul în care, în urma efectuării cântăririi vehiculului rutier, nu se constată depășirea masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe, inspectorul Agenției sau angajatul Serviciului Vamal înmânează, gratuit, conducătorului auto al vehiculului rutier cântărit un tichet de cântar cu semnătura și ștampila inspectorului/angajatului respectiv.

(4) În cazul constatării depășirii masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, inspectorul Agenției

sau angajatul Serviciului Vamal întocmește un proces-verbal de constatare a contravenției, la care anexează tichetul de cântar cu semnătura și ștampila sa.

(5) Pentru încălcarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională, și contravaloarea taxelor prevăzute în Codul fiscal. Inspectorul Agenției/angajatul Serviciului Vamal consemnează în procesul-verbal de constatare a contravenției obligația de plată a acestor taxe, calculate conform prevederilor legale.

(6) Odată cu aplicarea amenzii contravenționale pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, vehiculul rutier este reținut de către inspectorii Agenției, în condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și se aplică măsura de suspendare prevăzută la art. 149 până la diminuarea, de către contravenient, a masei totale a vehiculului în conformitate cu normele stabilite și achitarea amenzii/taxelor indicate în procesul-verbal.

(7) În cazul în care la locul constatării contravenției nu se găsește un spațiu adecvat pentru reținerea vehiculului rutier în condiții de siguranță a circulației rutiere, deplasarea vehiculului până la cel mai apropiat spațiu adecvat și diminuarea masei acestuia până la limitele stabilite se efectuează pe cheltuiala contravenientului.

(8) Pe perioada reținerii, atât vehiculul rutier, cât și marfa se află sub răspunderea juridică a contravenientului.

(9) Prin excepție, reținerea vehiculului rutier nu se realizează în cazul transporturilor de animale vii și de mărfuri perisabile sau transportate la o temperatură controlată, precum și în cazul vehiculelor înmatriculate în alte state.”

#### 60. Articolul 153:

la alineatul (1):

literele c) și d) vor avea următorul cuprins:

„c) prevederile ce țin de obligativitatea deținerii de către operatorii de transport rutier a cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea cu drept de proprietate sau de leasing financiar se pun în aplicare conform următorului grafic:

– de la 1 ianuarie 2017 – cel puțin 20% din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;

– de la 1 ianuarie 2018 – cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;

d) prevederile art. 16 lit. c) și ale art. 19 se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2018;”

la litera f), textul „1 ianuarie 2016” se substituie cu textul „1 ianuarie 2018”;

litera h) se abrogă;

alineatul se completează cu literele i)–l) cu următorul cuprins:

„i) prevederile ce țin de clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor/ autocarelor se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2017;

j) prevederile ce țin de dotarea cu sisteme de poziționare globală (GPS) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2019;

k) prevederile art. 63 alin. (3) și ale art. 96 lit. e) se pun în aplicare de la 1 iunie 2017;

l) prevederile art. 151 alin. (6) se pun în aplicare de la 1 iulie 2016.”

alineatul (9) va avea următorul cuprins:

„(9) Începînd cu 1 ianuarie 2020, la efectuarea transportului rutier vor fi admise numai autobuzele/autocarele ce corespund normelor cel puțin Euro 1.”

articolul se completează cu alineatul (10) cu următorul cuprins:

„(10) Autorizațiile eliberate anterior de alte instituții sînt valabile pînă la data expirării termenului lor de valabilitate, iar deținătorii acestora au obligația de a respecta prevederile prezentului cod.”

61. La articolul 154 alineatul (1), partea introductivă va avea următorul cuprins:

„(1) Guvernul, pînă la data de 1 iunie 2017:”.

62. Anexa nr. 3 se abrogă.

**Art. II.** – Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218-XVI din 24 octombrie 2008 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr. 3–6, art. 15), cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 197 va avea următorul cuprins:

„Articolul 197. Încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri

(1) Efectuarea transportului rutier contra cost de persoane cu vehicule rutiere construite și echipate pentru transportul de persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a deține licența de transport rutier

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(2) Efectuarea transportului rutier contra cost de persoane cu vehicule rutiere construite și echipate pentru transportul de persoane care au mai puțin de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a deține licența de transport rutier

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(3) Efectuarea transportului rutier contra cost de mărfuri fără a deține licența de transport rutier

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(4) Efectuarea transportului rutier în cont propriu fără a deține declarația informativă tip

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(5) Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri fără a deține actele permissive și/sau documentele de transport specifice tipului de transport rutier efectuat, prevăzute la art. 58–62, 70, 72, 73, 76, 78 și 83 din Codul transporturilor rutiere, după caz,

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată

persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(6) Efectuarea transportului rutier fără a deține copia conformă a licenței de transport rutier pentru vehiculul rutier cu care este efectuat transportul

se sancționează cu amendă de la 100 la 130 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(7) Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri în lipsa, la bordul vehiculului rutier, a actelor permissive și/sau a documentelor de transport specifice tipului de transport rutier efectuat, prevăzute la art. 58–62, 70, 72, 73, 76, 78 și 83 din Codul transporturilor rutiere, după caz,

se sancționează cu amendă de la 70 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 70 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(8) Efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate la alte ore de pornire decât cele prevăzute în graficul de circulație, conform actului permisiv, cu excepția efectuării curselor suplimentare în conformitate cu prevederile art. 90 alin. (4) și (5) din Codul transporturilor rutiere,

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(9) Sustragerea de la control/obstrucționarea efectuării controlului în trafic

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(10) Sustragerea de la control/obstrucționarea efectuării controlului la sediu

se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere.

(11) Parcarea autobuzelor, autocarelor și a vehiculelor rutiere destinate transportului rutier de mărfuri cu masa maximă autorizată ce depășește 3,5 tone pe drumuri publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice din intravilanul localității

se sancționează cu amendă de la 100 la 130 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 250 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(12) Desfășurarea activităților conexe transportului rutier, supuse licențierii sau autorizării, după caz, prevăzute la art. 86, art. 94 alin. (1) lit. e) și f), la art. 110, 118 și 125 din Codul transporturilor rutiere, fără a deține licența/autorizația respectivă

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.

(13) Desfășurarea activităților conexe transportului rutier, supuse sau nesupuse licențierii/autorizării, după caz, cu încălcarea condițiilor de acces specificate la art. 88, 96, 110, 111, 119, 120 și 126 din Codul transporturilor rutiere

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.

(14) Nerespectarea, în cadrul desfășurării activității de transport rutier sau activității conexe transportului rutier, a obligațiilor prevăzute în Codul transporturilor rutiere

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(15) Amplasarea, în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier, pentru care nu se deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, a înscrisurilor, a dotărilor și a accesoriilor specifice vehiculelor rutiere care efectuează transport rutier în regim de taxi

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(16) Amplasarea, în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier, a indicatorului de rută cu indicarea punctelor de plecare/de destinație fără a deține autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(17) Atribuirea autorizațiilor internaționale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport cu încălcarea procedurii stabilite în Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere



se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere cu privarea de dreptul de a deține anumite funcții pe un termen de la 6 luni la un an.

(18) Efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 84 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(19) Depășirea cu 25% sau mai mult a limitelor maxime ale perioadei de conducere de 6 zile sau de două săptămâni

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(20) 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,

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(21) 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

se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(22) Efectuarea transportului rutier de mărfuri periculoase interzise pentru transportare sau care sînt transportate în condiții de izolare interzise ori neaprobată sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, creînd un risc imediat pentru siguranța circulației rutiere,

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(23) Efectuarea transportului rutier cu un vehicul rutier ce nu corespunde cerințelor tehnice în vigoare ce țin de sistemul de frînare, de mecanismul de

direcție, de roți/pneuri, de sistemul de suspensie sau de șasiu, creînd un risc imediat pentru siguranța circulației rutiere, fapt constatat în modul corespunzător la o stație de inspecție tehnică,

se sancționează cu amendă de la 120 la 140 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(24) Efectuarea transportului rutier de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20% a masei totale maxime admise pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone sau cu cel puțin 25% pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone

se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(25) Nereturnarea autorizațiilor folosite sau expirate către organele emitente în temenele prevăzute

se sancționează cu amendă de la 150 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(26) Admiterea la efectuarea curselor suplimentare în cadrul serviciilor regulate de transport rutier de persoane cu încălcarea prevederilor art. 90 alin. (4) și (5) din Codul transporturilor rutiere

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(27) Efectuarea transportului rutier în regim de cabotaj

se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”

2. Articolul 197<sup>1</sup> se abrogă.

3. Articolul 224 va avea următorul cuprins:

„Articolul 224. Încălcarea regulilor de folosire a drumurilor  
la circulația vehiculelor

(1) Circulația pe drumurile naționale a vehiculelor cu șenile, a vehiculelor echipate cu pneuri utilizate cu crampoane (în afara perioadei 1 decembrie –

1 martie), a vehiculelor cu tracțiune animală, precum și a celor neechipate corespunzător, care transportă încărcături neacoperite cu prelată a căror scurgere provoacă poluarea învelișului rutier, a terenurilor adiacente drumurilor sau încetinirea circulației rutiere

se sancționează cu amendă de la 30 la 50 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 200 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(2) Desfășurarea activității furnizorilor de bunuri divizibile fără a avea în dotare, în punctele de încărcare a vehiculelor, instalații de cântărire a bunurilor divizibile și/sau a vehiculelor rutiere sau fără a emite și ține evidența tichetelor de cântar, ștampilate și semnate, pentru fiecare vehicul utilizat pentru distribuția rutieră a bunurilor divizibile care pleacă din punctele proprii de încărcare

se sancționează cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(3) Neprezentarea de către furnizorii de bunuri divizibile, la solicitarea reprezentanților organelor de control, a tichetelor de cântar eliberate și a documentelor contabile privind bunurile divizibile livrate

se sancționează cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(4) Încărcarea de către furnizorii de bunuri divizibile a vehiculelor rutiere folosite pentru transportul bunurilor divizibile astfel încât masa totală a vehiculului depășește masa totală maximă admisă, corespunzătoare sectorului de drum public unde este amenajat accesul de la punctul de încărcare,

se sancționează cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(5) Efectuarea transportului rutier de bunuri indivizibile cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise sau în lipsa autorizației speciale de transport

se sancționează cu amendă de la 120 la 130 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(6) Efectuarea transportului rutier de bunuri indivizibile cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime înscrise în autorizația specială de transport

se sancționează cu amendă de la 100 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată

persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.

(7) Efectuarea transportului rutier de bunuri divizibile fără tichetul de cântar eliberat de furnizorul de bunuri divizibile

se sancționează cu amendă de la 100 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei fizice.

(8) Admiterea intrării, de către beneficiarul care recepționează bunuri divizibile distribuite prin rețeaua de drumuri publice, în punctul de descărcare, a vehiculelor fără tichet de cântar eliberat de furnizorul de bunuri divizibile sau a vehiculelor față de care a fost aplicată măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier

se sancționează cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(9) Neprezentarea, de către beneficiarul care recepționează bunuri divizibile, la solicitarea reprezentanților organelor de control, a documentelor contabile privind bunurile divizibile recepționate

se sancționează cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(10) Nesupunerea la dispozițiile sau la cerințele legale ale colaboratorului organului afacerilor interne sau ale persoanei cu funcție de răspundere din cadrul organului de specialitate în domeniul transportului rutier privind verificarea masei totale, maselor admise pe axe și/sau dimensiunilor vehiculului, refuzul de a prezenta actele sau împiedicarea în orice mod a activității acestora

se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de 6 luni, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 3 luni la un an, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 6 luni la un an.”

4. La articolul 396 alineatul (1), după cifrele „88” se introduce textul „art. 197 alin. (17), art.”.

5. Articolul 400:

la alineatul (1), după cifrele „197” se introduce textul „alin. (1)–(4), (9)–(13), (15), (22), (23), art.”;

la alineatele (4) și (6), cifrele „197<sup>1</sup>,” se exclud.

6. La articolul 407:

alineatul (1) va avea următorul cuprins:

„(1) Contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (1)–(10), (12)–(16), (18)–(27), art. 198–200, 204, 206, 207 și art. 224 alin. (1)–(9) se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului rutier, electric, feroviar și vamal, cu dreptul de aplicare a măsurilor procesuale de constrângere.”

la alineatul (2):

partea introductivă va avea următorul cuprins:

„(2) Sînt în drept să constate contravenții, să aplice sancțiuni și măsuri procesuale de constrângere:”

la litera a), cuvintele „transportul auto” se substituie cu cuvintele „transportul rutier”;

alineatul (3) se completează în final cu textul „, cu excepția celor cu privire la contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (1)–(10), (14)–(16), (18)–(27) și la art. 224 alin. (1)–(9), care se examinează de către organul de specialitate în domeniul transportului rutier”.

7. Articolul 432 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier.”

8. Codul se completează cu articolul 439<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„Articolul 439<sup>1</sup>. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier

(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvîrșirea contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (1)–(3), (5), (6), (9), (18), (23), (24) și la art. 224 alin. (5) și (6).

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport se efectuează în condițiile art. 149 din Codul transporturilor rutiere.”

**Art. III.** – Legea nr. 451-XV din 30 iulie 2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr. 26–28, art. 95), cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 8 alineatul (1), punctul 11) va avea următorul cuprins:

„11) transportul rutier contra cost;”.

2. Articolul 13:

la alineatul (1), cifrele „9)–32<sup>1</sup>)” se substituie cu cifrele „9), 10), 12)–32<sup>1</sup>)”;

articolul se completează cu alineatul (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(3<sup>1</sup>) Pentru genul de activitate indicat la art. 8 alin. (1) pct. 11), licența se eliberează pe un termen de 8 ani.”

**Art. IV.** – Din momentul intrării în vigoare a prezentei legi, operatorii de transport rutier cărora li s-a retras licența de transport rutier pentru neîndeplinirea condiției de capacitate financiară sînt în drept să solicite perfectarea licențelor respective.

**PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI**

## Sinteza

rezultatelor examinării amendamentelor, propunerilor și obiecțiilor la  
proiectul pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr.57 din 06.03.2015), II lectură

Conținutul normelor în vigoare	Conținutul proiectului de lege	Comisiile parlamentare, amendamentele deputaților și Direcția generală Juridică, Guvernul Republicii Moldova, conținutul obiecției sau propunerii	Rezultatele examinării în Comisia economie, buget și finanțe
1	2	3	4
<p><b>Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014</b></p> <p><b>Art.2.</b> – Dacă nu este prevăzut expres altfel, prezentul cod se aplică tuturor întreprinderilor înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova care exercită ocupația de operator de transport rutier și/sau desfășoară activități conexe transportului rutier, precum și operatorilor de transport rutier străini în conformitate cu acordurile bilaterale, convențiile și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte, cu excepția:</p> <p>a) persoanelor fizice care efectuează transporturi rutiere în interes personal cu vehicule rutiere deținute de acestea;</p> <p>b) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de transport rutier în trafic național numai cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vehicule rutiere a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h;</li> <li>– vehicule rutiere utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și forțele responsabile de menținerea ordinii publice sau</li> </ul>	<p><b>Articolul I.</b> – Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014 (<i>Monitorul Oficial al RM nr.247-248, art.568 din 15.08.2014</i>), se modifică și se completează după cum urmează:</p> <p>1. La litera b) a articolului 2 din textul „vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri în interes personal” sintagma „în interes personal” se exclude.</p>	<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Propunerea autorului la articolul 2 litera b) liniuța a 7-a din Codul transporturilor rutiere se propune a fi exclusă.</p> <p>Argumentarea excluderii propunerii se bazează pe faptul că se va pierde orice control asupra funcționării transportului comercial efectuat cu autovehicule de pînă la 3,5 tone.</p> <p>La rîndul său, asta va avea efect negativ asupra bugetului statului.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>închiriate de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuțiile proprii ale acestor servicii și se efectuează sub controlul acestora;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– vehicule rutiere, inclusiv cele pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;</li> <li>– vehicule rutiere specializate folosite în misiuni medicale;</li> <li>– vehicule rutiere specializate pentru depănări, care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;</li> <li>– vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule rutiere noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;</li> <li>– vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri <u>în interes personal</u>;</li> <li>– vehicule rutiere comerciale care au caracter istoric și care sînt utilizate pentru transportul de persoane sau de mărfuri în interes personal;</li> <li>– vehicule agricole și forestiere.</li> </ul>			
<p>Art.5.– (1) În sensul prezentului cod, următoarele noțiuni semnifică:</p> <p>transport rutier de persoane prin servicii ocazionale – serviciu de transport rutier distinct față de transportul rutier de persoane prin servicii regulate ori transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale, caracterizat în principal prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane constituite la</p>	<p>Alineatul (1) al articolului 5 :</p> <p>se completează cu noțiunea „activitate de transport ilicită – efectuarea unei operațiuni de transport rutier fără a deține licența de transport rutier, copia conformă a licenței de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate valabilă pentru itinerarul de rută în care se efectuează controlul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Considerăm că noțiunea „activitate de transport ilicită” este inutilă, dar și defectuoasă și se propune a fi exclusă din următoarele considerente. O anumită activitate este calificată drept ilicită în situația în care nu corespunde sau este contrară dispozitivului unui text de lege în</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, în următoarea redacție a noțiunii de activitate de transport ilicită:</p> <p>„<i>transport rutier ilicit</i> – operațiune de transport rutier efectuată de către o persoană fizică sau juridică care nu deține licența de transport rutier sau de o persoană licențiată care nu deține autorizația de transport rutier</p>



<p>inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier;</p>	<p>pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul încheiat cu beneficiarul de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, după caz, desfășurarea unei activități conexe transportului rutier fără a deține autorizația pentru activitate conexă transportului rutier sau în cazul efectuării transportului rutier de persoane, cu încălcarea regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea;”</p> <p>„<i>bunuri divizibile</i> - materiale vrac transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți ori materiale fluide sau semifluide provenite din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- producția și recuperarea de metale feroase și neferoase;</li> </ul>	<p>vigoare. Toate normele imperative, ce dispun de condițiile de desfășurare a anumitei activități sunt obligatorii, iar nerespectarea acestora ar determina un comportament contrar legii sau o activitate de transport ilicită (după cum propune inițiatorul proiectului). Prin urmare, orice situație de încălcare a normei legale prevăzute în Codul transporturilor rutiere va fi calificată drept activitate de transport ilicită (ilegală) și nu doar cele enunțate în cadrul definiției.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Noțiunea de „activitate de transport ilicită” se expune în următoarea redacție – „<i>activitate de transport ilicită</i> - efectuarea unei operațiuni de transport de către o persoană care nu a obținut licența de transport rutier, fie de o persoană licențiată dar care nu a obținut autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate pentru traseul unde este supus controlului, sau carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, lista de control în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale, sau încălcarea regulilor de transportare în regim taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea”.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La noțiunea „bunuri divizibile” se propune de a substitui textul „vrac transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți ori” cu textul</p>	<p>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 de asemenea se consideră transport rutier ilicit;”</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- deșeuri de orice tip rezultate din activitatea de construcții;</li> <li>- exploatări forestiere sau depozite de material lemnos;</li> <li>- exploatări miniere, de carieră sau balastieră;</li> <li>- stații de beton, mixturi asfaltice, aditivi și lianți în construcții.”;</li> </ul> <p>noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” se expune într-o nouă redacție :</p> <p>„transport rutier de persoane prin servicii ocazionale – serviciu de transport rutier distinct față de transportul rutier de persoane prin servicii regulate ori transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale caracterizat, în principal, prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane anterior constituite, la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier, pentru care operatorul de transport este responsabil de încheierea contractului și plata serviciului până la plecarea în cursă,”</p> <p>după noțiunea „întreprindere” se completează cu următoarea noțiune: „itinerar”- drum prestabilit în graficul de circulație pe care se desfășoară operațiunea de transport rutier.”</p>	<p>„în vrac, inclusiv pulverulente, granulate sau porțiuni ale acestora,”</p> <p>Motivarea este că adesea plata se efectuează prin virament și ca regulă după prestarea serviciului de transport.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La pct.2 referitor la alineatul (1) al art.5 la noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” se propune de exclus sintagma „și plata serviciului pînă la plecarea în cursă”.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La completarea cu noțiunea „itinerar” se propune de a substitui cuvîntul „prestabilit” cu cuvîntul „stabilit”.</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>la pct.3 este utilizată noțiunea „audit de siguranță rutieră”. Se propune definirea acestuia în art.5. Totodată nu este precizat</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, prin expunerea noțiunii în următoarea redacție:</p> <p><i>„transport rutier de persoane prin servicii ocazionale – serviciu de transport rutier distinct față de transportul rutier de persoane prin servicii regulate ori transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale, realizat în bază de contract și caracterizat, în principal, prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane anterior constituite, la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier;” .</i></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece noțiunea „audit de siguranță rutieră” este definită în Legea nr.131-XVI din 7.06.2007 privind siguranța traficului rutier.</p>
--	---	--	--

		metoda de efectuare a auditului de siguranță internă de către Agenția Națională de Transport Auto, nu este specificat dacă pentru noua funcție va fi necesar de noi angajați specializați în domeniu auditului.	
<p><i>cabotaj</i> – operațiune de transport rutier efectuată de către un operator de transport rutier străin între cel puțin două puncte de încărcare/descărcare sau îmbarcare/debarcare, după caz, aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Deplasarea fără încărcătură sau persoane a unui vehicul rutier între două operațiuni consecutive de transport internațional nu este considerată cabotaj;</p> <p><i>transport rutier contra cost</i> – operațiune de transport rutier de mărfuri și/sau persoane efectuată contra plată, prin încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii;</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Noțiunea de cabotaj din art.5, alineatul (1) se propune a fi expus într-o redacție nouă: „cabotaj - transportarea rutieră a mărfurilor sau persoanelor contra plată efectuată de către un operator de transport rutier străin între cel puțin un loc de încărcare/îmbarcare și unul de descărcare/debarcare, după caz, aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Deplasarea fără încărcătura sau persoane a unui autovehicul rutier între două operațiuni consecutive de transport internațional nu se consideră cabotaj.”</p> <p>La art. 5 la noțiunea transport rutier contra cost cuvântul „natură” se propune să fie substituit cu cuvântul „marfă”;</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b> cu expunerea în următoarea redacție: „cabotaj – operațiune de transport rutier contra cost de mărfuri sau de persoane, efectuată de către un operator de transport rutier străin între cel puțin un loc de încărcare/îmbarcare și unul de descărcare/debarcare, după caz, aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Deplasarea fără încărcătură sau persoane a unui vehicul rutier între două operațiuni consecutive de transport rutier în trafic internațional nu se consideră cabotaj;”</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> deoarece Codul civil, Codul fiscal operează cu asemenea noțiune „natură”.</p>
<p><i>autobuz</i> – vehicul rutier cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, care este construit și echipat pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;</p> <p><i>autocar</i> – autobuz destinat și echipat pentru transportul de persoane pe scaune, având compartimente speciale pentru transportul bagajelor la distanțe mari și</p>		<p><b><u>Dnii Lilian Carp, Corneliu Dudnic, Valerian Bejan deputați în Parlament</u></b> La alineatul (1) al articolului 5 se propune unificarea noțiunilor de „autobuz” și „autocar” se expunerea acestora printr-o noțiune unică în redacție nouă: „autobuz sau autocar - vehicul care, prin construcție și dotare, sunt adecvate transportului rutier a mai mult de 9 persoane, inclusiv șoferul și sunt destinate acestui scop.”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b> Totodată, la noțiunea „autogară”, cuvântul „autobuzelor” se substituie cu cuvintele „autobuzelor/autocarelor”, iar cuvântul „autobuze”, în ambele cazuri – cu cuvintele „autobuze/autocare”;</p>

<p>asigurînd confort sporit persoanelor transportate;</p> <p><i>planul unic de facturare și decontare</i> – sistem electronic de acumulare și stocare a datelor privind capacitățile de transportare propuse spre vânzare, privind vânzarea, raportarea și decontarea biletelor în transportul de pasageri și bagaje;</p> <p><i>program de transport rutier</i> – program care stabilește rutele și cursele necesare, graficele de circulație, capetele de rută, gările auto, stațiile publice, precum și numărul necesar de vehicule și capacitatea minimă a acestora în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate;</p>		<p>Definiția propusă este preluată din acordul INTERBUS și este mai oportună.</p> <p>La alineatul (1) al articolului 5 se propune excluderea noțiunii „<i>planul unic de facturare și decontare</i>”.</p> <p>Art. 63 alin.(1) prevede că domeniul serviciilor regulate de persoane va fi realizat prin intermediul sistemului de management integrat. Astfel la realizarea conceptului tehnic urmează a fi specificate modulele care vor face parte din acest sistem. Definirea unui sistem inexistent precum este planul unic de facturare este prematură.</p> <p>La noțiunea de „program de transport rutier” după sintagma „numărul necesar de vehicule” se propune introducerea sintagmei „, categoria de confort”.</p> <p>Motivare: În scopul stabilirii unor criterii de confort și calitate pentru serviciile regulate de persoane prin servicii regulate se propune includerea categoriei de confort a unităților de transport în cerințele aprobate față de acest serviciu.</p> <p>Se propune completarea alineatului (1) al articolului 5 cu următoarele noțiuni:</p> <p>„<i>reutilare</i>” – activitate conexă de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau a produselor utilizate la acestea față de tipul omologat, inclusiv activitățile de completare (carosare) ale unui vehicul inițial și cele de tuning.</p> <p>Motivare: Întrucît art. 94 lit. f) CTR</p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine</u>, în următoarea redacție:  <i>„reutilare</i> – activitate specifică de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau ai produselor utilizate pentru acestea față de tipul omologat, inclusiv activitatea de completare/carosare a unui vehicul și activitatea de tuning;”</p>
---	--	--	--

		<p>prevede reutilarea vehiculelor rutiere, considerăm oportun și necesar definirea noțiunii de „reutilare”.</p> <p><i>„sistem electronic de cântărire în mișcare”</i> - sistem de instalații și aparate de măsurat verificate metrologic, instalate și incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate, conectate on-line la serverul organului competent de controlul respectării maselor maxime admise ale unităților de transport”.</p> <p>Motivare: Luînd în considerație propunerea de introducere a monitorizării prin intermediul sistemelor electronice de cântărire în mișcare din inițiativa dl Sîrbu, în scopul excluderii tratării diferite a acestei noțiuni se propune completarea Codului cu noțiunea respectivă.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> În contextul normelor codului în vigoare, necesită a fi definită noțiunea de sistem de management integrat Se include noțiunea de sistem de management integrat: <i>„sistem de management integrat – sistem electronic de gestiune a modalității de efectuare a transporturilor rutiere în conformitate cu cerințele tehnice stabilite.”</i></p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
		<p><b><u>DI Nicolae Dudoglo, deputat în Parlament</u></b> Alineatul (1) al articolului 5 după noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” se completează cu următoarea noțiune „transport rutier de persoane prin</p>	<p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece proiectul de lege prevede expunerea într-o redacție nouă a noțiunii de „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale”, care include și situațiile prevăzute în amendament.</p>

		servicii ocazionale în cont propriu – operațiune de transport rutier realizată în scopuri necomerciale și nonprofit, distinct față de transportul contra cost, operat inclusiv de către instituții din domeniul sportului și culturii (federații, cluburi sportive, instituții teatrale, concertistice etc.).”	
		<p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b>  Se propune introducerea noțiunii de „sistem electronic de cîntărire în mișcare” (propus de dl S. Sîrbu la art. 151) în următoarea redacție:  „sistem electronic de cîntărire în mișcare - sistem de instalații și aparate de măsurat verificate metrologic, instalate și incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate și conectate on-line la serverul organului competent de controlul respectării maselor maxime admise ale unităților de transport”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b> în următoarea redacție:  „sistem electronic de cîntărire în mișcare – sistem de instalații și aparate de cîntărit verificate metrologic, instalate sau incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate, conectate on-line la serverul organului responsabil de controlul respectării maselor maxime admise ale vehiculelor rutiere;”</p>
<p>Art.7 alin.(2) Organul central de specialitate are următoarele atribuții specifice în domeniul transporturilor rutiere:  c) avizează, în termen de 5 zile, modificările <u>efectuate</u> în programele de transport rutier raionale în vederea asigurării corelării acestora cu programul de transport rutier interraional;</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b>  La art. 7 alin. (2) lit. c) din cod se propune substituirea cuvântul „efectuate” cu cuvântul „propuse”;  Motivare: Modificarea este necesară deoarece sunt supuse avizării modificările care urmează a fi aprobate de Consiliile raionale, dar nu cele care deja au fost aprobate.</p> <p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b>  La art.7 alin. (2) lit. c) din cod termenul de 5 zile se propune să fie substituit cu 20 zile. Astfel, cifra „5” se substituie cu cifra „20”. Se referă la termenul de avizare de către</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

		<p>minister a modificărilor la rutele naționale. Termenul de 5 zile este prea scurt, și nu se reușește.</p>	
<p>Art.8. – (2) Agenția este autoritatea administrativă din subordinea organului central de specialitate, cu statut de persoană juridică, finanțată din contul veniturilor acumulate din taxele pentru eliberarea actelor permise în conformitate cu legislația în vigoare.</p> <p>(3) Veniturile acumulate din taxele pentru eliberarea autorizațiilor de transport rutier în trafic național și internațional se virează zilnic și integral pe conturile Agenției.</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art.8 se propune de modificat după cum urmează:</p> <p>la alineatul (2) textul: „din contul veniturilor acumulate din taxele pentru eliberarea actelor permise în conformitate cu legislația în vigoare” se substituie cu textul „din contul bugetului de stat”;</p> <p>la alineatul (3) textul “se virează zilnic și integral pe conturile Agenției” se substituie cu textul “se achită integral la conturile trezoreriale ale bugetului de stat”;</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b></p> <p>Potrivit art.131 alin.(4) din Constituție orice amendament care atrage majorarea sau reducerea veniturilor sau cheltuielilor bugetare pot fi adoptate numai după ce sunt acceptate de către Guvern, ori avizul Guvernului nu este prezentat.</p> <p>Totodată, în conformitate cu prevederile articolului 2 litera c) din Legea fondului rutier nr.720-XIII din 2 februarie 1996, plățile pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi auto internaționale de mărfuri și ocazionale de călători, în limita în care acestea nu formează bugetul autorității publice responsabile de eliberarea lor, sînt una dintre sursele de constituire a Fondului rutier.</p> <p>Totodată, stocul autorizațiilor respective este negociat în cadrul comisiilor mixte bilaterale de către organul central de specialitate și Agenția Națională Transport Auto. Este important să menționăm faptul că sumele încasate sînt direct proporționale cu capacitatea Agenției de a asigura operatorilor de transport condiții de activitate corespunzătoare și, respectiv, de a negocia creșterea cotelor de autorizații repartizate pentru Republica Moldova în cadrul</p>

			<p>comisiilor mixte bilaterale cu alte state.</p> <p>În plus, odată cu intrarea în vigoare a noului Cod al transporturilor rutiere, competențele atribuite Agenției Naționale Transport Auto au crescut semnificativ prin: participarea la combaterea transportului ilicit de persoane, autorizarea stațiilor de inspecție tehnică, autorizarea stațiilor pentru certificarea autovehiculelor conform cerințelor ADR și CEMT, autorizarea centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție pentru practicarea activității de manager de transport rutier sau conducător auto în transportul rutier contra cost, participarea la examinările de calificare inițială sau periodică în cadrul centrelor de instruire respective etc. Astfel, a fost imperativ necesară operarea modificărilor în structura Agenției Naționale Transport Auto în vederea asigurării executării atribuțiilor prevăzute de lege. Drept urmare, bugetul Agenției a necesitat o finanțare adecvată. Ca rezultat al activității Agenției au fost majorate semnificativ încasările din eliberarea autorizațiilor de tranzit/bilaterale pentru deservirea rutelor regulate de călători eliberate transportatorilor străini, implementării sistemului de control al tahografelor digitale, precum și</p>
--	--	--	--



			<p>combaterii transportului ilicit de persoane și încălcărilor procesului tehnologic de transportare.</p> <p>Concomitent, ținem să menționăm că experiența statelor cu care Republica Moldova desfășoară comisii mixte în domeniul transporturilor rutiere denotă că autofinanțarea instituțiilor de control este soluția optimă pentru asigurarea funcționării eficiente a acestor instituții. În contextul practicilor internaționale, considerăm că autofinanțarea Agenției asigură eficiența maximă a autorității respective în atingerea obiectivelor, minimizarea corupției, precum și crearea și menținerea unui grad sporit de profesionalism al angajaților.</p>
<p>Art.9. –</p> <p>(2) Agenția are următoarele atribuții principale:</p> <p>i) implementează prevederile protocoalelor ședințelor comisiilor mixte desfășurate și monitorizează acest proces;</p> <p>j) verifică aplicarea procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management în domeniu.</p>	<p>La articolul 9 alineatul (2) după litera j):</p> <p>se completează cu litera k) care va avea următorul conținut:</p> <p>„k) efectuarea activității de audit de siguranță rutieră;”;</p> <p>se completează cu litera i) care va avea următorul conținut:</p> <p>„i) efectuarea inspecției tehnice în trafic a vehiculelor rutiere care sunt construite și echipate pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto și vehicule rutiere destinate transportului de marfă cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone.”.</p>	<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea lit.i) alin.(2) art.9 din proiect, dat fiind faptul că funcțiile ANTA se contrapun cu funcțiile MAI.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La articolul 9 alineatul (2) litera i) se propune de a fi substituită sintagma „inspecției tehnice” cu sintagma „controlul stării tehnice”. Practica internațională denotă atribuirea agențiilor în transporturi a competenței de control a stării tehnice a mijloacelor de transport în trafic.</p> <p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece se propune excluderea lit.i) alin.(2) art.9 din proiect.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

		<p>La articolul 9 alin.(2) litera j) din cod se propune de a fi exclusă.</p> <p>Evaluarea conformității nu este un element obligatoriu pentru serviciile de transport rutier sau activități conexe a acestora nici în conformitate cu legislația națională, cu atât mai mult cea internațională. Evaluarea conformității serviciilor este un drept facultativ al agenților economici și nu o obligație. Mai mult ca atât în contextul sistemului de licențiere, autorizare și control al serviciilor de transport rutier și activități conexe, evaluarea obligatorie a conformității este o dublare a competențelor Camerii de Licențiere și a Agenției Naționale Transport Auto, care sunt instituțiile de stat care asigură corespunderea îndeplinirii de către întreprinderi a criteriilor legii. Evaluarea conformității de către instituții private se face contra cost și pot fi încadrate doar la categoria serviciilor facultative, și pot fi incluse ca una dintre cerințe care oferă un punctaj suplimentar la desfășurarea concursurilor de atribuire a rutelor. Criteriile de punctaj urmînd a fi definite în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p> <p>În context, sistemul de licențiere, autorizare și control propus în proiectul Codului Transporturilor rutiere este suficient pentru a garanta servicii confortabile și în deplină siguranță, fără a aplica mecanisme suplimentare obligatorii de verificare din partea unor instituții private contra cost, creînd astfel presiuni nejustificate asupra mediului de afaceri.</p>	
Art.10. – (4) În vederea îndeplinirii		<b>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</b>	<b>Se sustine</b> , în următoarea redacție:

<p>prevederilor prezentului cod, Agenția colaborează cu autoritățile pentru protecția concurenței și protecția consumatorilor, în special prin furnizarea reciprocă de informații necesare aplicării atît a prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și legislației privind protecția consumatorilor, <u>cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management</u> în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri și persoane și în cel al activităților conexe transportului rutier în vederea respectării de către agenții economici a documentelor normative, de asemenea colaborează cu alte autorități publice centrale și locale.</p>		<p>La articolul 10 alineatul (4) sintagma: „, cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management” se propune de exclus.</p>	<p>La articolul 10 alineatul (4), cuvintele „atît prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și legislației privind protecția consumatorilor, cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management” se substituie cu cuvintele „prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și ale legislației privind protecția consumatorilor”.</p>
<p>Art.11. – (1) Agenția este condusă de un director, asistat de doi directori adjuncți.</p>	<p>La articolul 11 alineatul (1), cuvîntul „doi” se substituie cu cuvîntul „trei”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune de a fi exclus din proiect modificarea la art.11 alin.(1), deoarece introducerea încă a unei funcții de director adjunct ar presupune cheltuieli suplimentare nejustificate.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b> Articolul 11 se completează cu un alineat nou (10): „(10) Anual pînă la data de 31 ianuarie prin ordinul ministrului MTID va fi format Consiliul coordonator al Agenției format din Directorul Agenției și cîte un reprezentant al asociațiilor patronale reprezentative din domeniu. Consiliul coordonator va fi consultat cu cel puțin 15 zile pînă la adoptarea de către ANTA a</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> în următoarea rdație: „(10) Anual, pînă la data de 31 ianuarie, prin ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, va fi format Consiliul consultativ al Agenției care va include directorul Agenției și cîte un reprezentant al organizațiilor patronale reprezentative din domeniu. Președintele Consiliului consultativ al Agenției se alege de către membrii consiliului din rîndul</p>

		<p>oricăror acte referitoare la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- programul de controale planificate pentru trimestrul următor;</li> <li>- regulamente interne si/sau alte acte administrative de reglementare;</li> <li>- formarea comisiilor sau grupurilor de lucru specializate;</li> <li>- adoptarea deciziilor privind aplicarea sancțiunilor operatorilor de transport, inclusiv retragerea autorizațiilor de transport, efectuarea modificărilor în programele de transport.</li> </ul> <p>Consiliul coordonator își desfășoară activitatea în ședințe care vor fi convocate de președintele Consiliului nu mai rar de o dată pe lună. Președintele Consiliului coordonator se alege de către membrii consiliului din rândul membrilor acestuia. Deciziile Consiliului coordonator au caracter de recomandare pentru Directorul și directorii adjuncți ai Agenției.”</p>	<p>membrilor acestuia. Consiliul consultativ al Agenției își desfășoară activitatea în ședințe care vor fi convocate de președintele consiliului nu mai rar de o dată în trimestru. Regulamentul privind activitatea Consiliului consultativ al Agenției este aprobat prin ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.”</p>
<p>Art.16. – Întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova care intenționează să desfășoare activitatea de operator de transport rutier este licențiată dacă îndeplinește cumulativ condițiile privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) existența unei baze tehnico-materiale;</li> <li>b) buna reputație;</li> <li>c) capacitatea financiară;</li> <li>d) competența profesională.</li> </ul>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.16, litera c) – se propune a fi abrogată.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, dar se propune amânare termenului pînă la 1 ianuarie 2018 privind întrunirea capacității financiare.</p> <p>Propunerea autorilor vizînd abrogarea condiției privind capacitatea financiară pentru licențierea activității de transport rutier contra cost, prevăzută la articolul 16 litera c), articolul 19 și articolul 23 alineatul (2) litera b) din Codul transporturilor rutiere, nu ar fi în consens cu angajamentele asumate de Republica Moldova pe plan internațional, prin semnarea Acordului de Asocierie între Republica Moldova și Uniunea</p>

		<p>Europeană, la 27 iunie 2014 (ratificat prin Legea nr.112 din 2 iulie 2014). Mai mult decât atât, în conformitate cu prevederile anexei X la Acordul menționat, Republica Moldova s-a angajat să își armonizeze progresiv legislația națională de legislația Uniunii Europene și de o serie de instrumente internaționale, în termenele stipulate în această anexă. În domeniul transportului rutier, dispozițiile Regulamentului (CE) nr.1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, vizînd capacitatea financiară a întreprinderilor de transport rutier, sînt puse deja în aplicare.</p> <p>Este de menționat că licența pentru activitatea în domeniul transporturilor rutiere a fost racordată la condițiile tehnice prevăzute de aquis-ul european, iar copia conformă a licenței urmează a fi eliberată pentru fiecare unitate de transport, cu condiția de îndeplinire a capacității financiare. Aceste norme contribuie la asigurarea unui nivel mai mare de calificare profesională a operatorilor de transport rutier, la îmbunătățirea calității serviciilor prestate, precum și la sporirea siguranței circulației</p>
--	--	--

			<p>rutiere.</p> <p>Cerința privind capacitatea financiară este prevăzută în Acordul INTERBUS și funcționează deja de timp îndelungat în privința transporturilor ocazionale, fără a crea impedimente operatorilor de transport. Aceeași cerință este prevăzută în Carta calității operațiunilor internaționale rutiere în cadrul contingentului multilateral CEMT, care, a fost aprobată în aprilie 2015 la Leipzig, Germania, iar începând cu anul 2018, va deveni obligatorie inclusiv pentru operatorii de transport din afara Uniunii Europene. Astfel, capacitatea financiară este o cerință indispensabilă, fără respectarea căreia, în scurt timp, operatorii de transport nu vor avea posibilitatea de a activa în trafic internațional atât în cadrul Uniunii Europene, cât și în afara Uniunii.</p> <p>Totodată, ținând cont că Carta Calității CEMT urmează a fi obligatorie începând cu 2018, în articolul 153 se propune fixarea unei perioade de tranziție în privința implementării capacității financiare începând cu 2018.</p>
<p>Art.17. – Condiția privind existența unei baze tehnico-materiale se consideră îndeplinită dacă întreprinderea întrunește cumulativ următoarele cerințe:</p> <p>d) desfășoară operațiunile de deservire tehnică a vehiculelor rutiere deținute,</p>	<p>La articolul 17 litera d), sintagma „atelier autorizat și certificat” se substituie cu sintagma „autoservice care activează”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La modificarea literei d) din articolul 17 (pct.5 al Articolului I din proiect), se propune de a substitui sintagma</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție:</p> <p>La articolul 17 litera d), cuvintele „atelier autorizat și certificat” se substituie cu cuvintele „atelier de autoservice”.</p>



<p>bilanț contabil înregistrat la organele fiscale sau de statistică.</p>	<p>confirmate prin înscrierea din bilanțul contabil ca parte componentă a situației financiare, înregistrate la organele fiscale sau de statistică sau printr-un certificat cum ar fi garanția bancară sau polița de asigurare a riscurilor financiare, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare.”</p> <p>se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(4) În cazul vehiculelor rutiere destinate transportului de marfă determinarea capacității financiare se efectuează numai pentru autovehicule . Eliberarea copiei conforme a licenței pentru remorci și semiremorci se efectuează fără necesitatea îndeplinirii pentru acestea a capacității financiare.</p>	<p>„Art. 19.– (1) Condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual, în fața organelor de control abilitate, demonstrând pe baza conturilor anuale că dispune de capital social și suplimentar, rezerve și total active imobilizate în valoare totală de cel puțin 9000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 5000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier, la efectuarea operațiunilor de transport de marfă în trafic internațional cu utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și la transportarea călătorilor în trafic auto internațional ocazional INTERBUS.</p> <p>(2) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport în trafic internațional (fără utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și fără utilizarea foilor de parcurs (INTERBUS), condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează capacitatea sa financiară de cel puțin 2000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 1000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier.</p> <p>(3) Condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de</p>	<p>a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual.</p> <p>(2) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită dacă aceștia pot demonstra, la solicitarea organelor de control abilitate, că dispun de capital social și suplimentar, rezerve și total active imobilizate în valoare totală de:</p> <p>a) cel puțin 9000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de cel puțin 5000 de euro pentru fiecare dintre vehiculele rutiere utilizate suplimentar, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier – în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri în trafic internațional în baza autorizațiilor multilaterale CEMT și al operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional în baza carnetelor INTERBUS;</p> <p>b) cel puțin 2000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de cel puțin 1000 de euro pentru fiecare dintre vehiculele rutiere utilizate suplimentar, pentru care se</p>
---	---	---	--



		<p>transport rutier demonstrează, în fața organelor de control abilitate, capacitatea sa financiară în baza conturilor anuale sau a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele de statistică că dispune de capital social și suplimentar, rezerve și total active imobilizate în valoarea stabilită la aliniatul (1) și (2) sau printr-un certificat eliberat de o bancă comercială licențiată sau de o societate de asigurare sau de o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprinderea dată printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alineatul (1) și (2).</p> <p>(4) Valoarea euro în valuta națională se stabilește în fiecare an la cursul valutar publicat de Banca Națională a Moldovei în prima zi lucrătoare din luna octombrie și se aplică acest curs din data de 1 ianuarie ale anului calendaristic următor.”</p>	<p>solicită o copie conformă a licenței de transport rutier – în cazul operatorilor de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, cu excepția celor specificați la lit. a).</p> <p>(3) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional, îndeplinirea condiției privind capacitatea financiară se demonstrează în baza conturilor anuale ale întreprinderii sau a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele de statistică ori în baza unui certificat eliberat de una sau mai multe bănci ori de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprinderea dată printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alin. (2) lit. a) și b).</p> <p>(4) Valoarea în valută națională a sumelor indicate la alin. (2) lit. a) și b) se stabilește în fiecare an conform cursului valutar publicat de Banca Națională a Moldovei în prima zi lucrătoare din luna octombrie. Acest curs se aplică pe durata anului calendaristic următor începînd cu data de 1 ianuarie.”</p>
<p><b>Art.20.</b> – (1) Condiția privind competența profesională a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul de transport rutier al acesteia este titular al unui certificat de competență profesională eliberat în condițiile art.43.</p> <p>(2) Certificatul de competență</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.20 din cod se propune de completat cu un nou alineat (3) cu următorul cuprins:</p> <p>„(3) Certificatul de competență profesională (CCP) a conducătorului auto poate fi obținut în baza permisului de conducere de categoria respectivă și a certificatului</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție și transferarea normelor la articolul 43 din cod:</p> <p>„(4<sup>1</sup>) Certificatul de competență profesională al conducătorului auto poate fi obținut în baza permisului de conducere de categoria</p>

<p>profesională reprezintă dovada deținerii nivelului necesar de cunoștințe stabilit și se acordă în urma unei examinări scrise obligatorii.</p>		<p>privind absolvirea cursului corespunzător pentru a activa atât în trafic național cât și în trafic internațional. Deținerea CCP pentru a activa în trafic internațional, permite posesorului de a activa și în trafic național.”</p>	<p>(subcategoria) respectivă și a certificatului ce atestă absolvirea cursului privind activitatea în trafic național și/sau internațional. Certificatul de competență profesională pentru activitatea în trafic internațional permite posesorului să activeze și în trafic național.”</p>
<p>Art.23. – (2) La declarația pentru eliberarea/prelungirea licenței se anexează, în original sau în copie, cu prezentarea originalelor pentru verificare, documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente: a) actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume: – copia carnetului de muncă din care să rezulte că este angajată în funcția de manager de transport rutier; – copia certificatului de competență profesională valabil; – declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație, conform art.18 din prezentul cod; – copia contractului individual de muncă; b) dovada că îndeplinește condiția de capacitate financiară, în cazurile aplicabile, pentru vehiculele rutiere pentru care solicită copia conformă a licenței de transport rutier;</p>	<p>La articolul 23: alineatul (2) se expune într-o nouă redacție: „(2) La declarația pentru eliberarea/prelungirea licenței și/sau a copiilor conforme a licenței de transport rutier se anexează declarația pe proprie răspundere privind conformarea la condițiile de licențiere precum și următoarele documente: a) copiile certificatelor de înmatriculare a vehiculelor rutiere deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere, pentru care solicită copii conforme ale licenței de transport rutier; b) dovada că îndeplinește condiția de capacitate financiară, pentru vehiculele rutiere pentru care solicită copia conformă a licenței de transport rutier.”.  se completează cu alineatul (3) care va avea următorul conținut: „(3) Autoritatea de licențiere va informa lunar Agenția despre licențele acordate, urmînd ca Agenția, să introducă operatorii de transport nou licențiați în graficul controalelor planificate pe trimestrul următor pentru verificarea corespunderii</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> La modificarea lit.b) din alin.(2) al articolului 23 (pct.7 al Articolului I din proiect), se propune de a fi substituit cuvîntul „vehiculele” cu cuvîntul „autovehicule” pentru utilizarea terminologiei constante și uniforme prevederilor Codului Transporturilor Rutiere.  <b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.23 alineatul (2) litera b) din cod – se propune de abrogat.  <b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> La art.23 alineatul (2) litera b) din cod cuvîntul „dovada” se propune a fi substituită cu textul „declarația pe propria răspundere”.</p>	<p><b><u>Nu se susțin</u></b> modificările propuse de autor în proiectul de lege (art.23 alin.(2)) și nici amendamentul deputatului și Guvernului, deoarece varianta actuală a normei din cod este mai reușită.  <b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece nu este argumentat și se acceptă propunerea dlui Șt.Creangă.  <b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>Art.24. – (1) Pentru operatorii de transport rutier care desfășoară activități de transport în trafic internațional, autoritatea de licențiere, la prezentarea copiilor certificatelor de înmatriculare, va elibera pentru fiecare vehicul rutier pentru care este confirmată capacitatea financiară câte o copie conformă a licenței de transport rutier.</p> <p>(6) Pentru operatorii de transport rutier care desfășoară activități de transport rutier în trafic național, copia conformă a licenței de transport rutier se eliberează pentru fiecare vehicul rutier, cu indicarea expresă a numărului de înmatriculare a vehiculului.</p>	<p>condițiilor de licențiere” .</p> <p>La articolul 24: la alineatul (1) sintagma „care desfășoară activități de transport în trafic internațional” se exclude;</p> <p>alineatul (6) se exclude.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b> La articolul 24 alin.(1) nu se susține propunerea înaintată în proiect privind excluderea sintagmei „care desfășoară activități de transport în trafic internațional”. Totodată, se propune de a nu susține excluderea alin.(6).</p> <p>Propunerea va pune într-o situație complicată operatorii de transport în trafic național. În situația în care toți operatorii de transport rutieri din țară se confruntă cu probleme financiare ca rezultat al lipsei volumelor de transport și costul mare a mijloacelor financiare oferite de către instituțiile bancar-financiare această propunere va afecta și mai tare situația din ramură transport rutier.</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> La art. 24 alin. (1) și (6) se propune substituirea cuvântul „vehicul” cu „autovehicul” la cazul respectiv. Motivare: În vederea excluderii necesității prezentării garanțiilor financiare în cazul autotrenurilor formate din cap tractor și remorcă/ semiremorcă se propune modificarea menționată.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> cu transpunerea la art.27 alin.(7) în următoarea redacție: „(7) Eliberarea copiei conforme a licenței de transport rutier pentru remorci și semiremorci se efectuează fără necesitatea îndeplinirii pentru acestea a condiției privind capacitatea financiară.”</p>
<p>Art.28. –</p> <p>(3) Condițiile privind eliberarea, prelungirea, reperfectarea licenței, suspendarea temporară, reluarea valabilității și retragerea licenței sînt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de</p>	<p>Alineatul (3) al articolului 28 se expune într-o nouă redacție: „(3) Eliberarea, prelungirea și reperfectarea licenței de transport rutier și a copiilor conforme a licenței se efectuează în termen de 1 zi. Condițiile privind suspendarea temporară, reluarea</p>	<p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp deputati în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> La modificarea alineatului (3) din articolul 28 (pct.9 al Articolului I din proiect), se propune de a fi substituită sintagma „1 zi” cu sintagma „3 zile calendaristice”.</p>	<p><b><u>Se susține,</u></b> cu condiția substituirii cuvîntului „calendaristice” cu cuvîntul „lucrătoare”, pentru a exclude din calcul zilele de odihnă.</p>

<p>întreprinzător.</p> <p>(7) Licența de transport rutier poate fi anulată și își pierde valabilitatea doar prin procedura de suspendare și retragere a licenței, prevăzută de prezentul cod și de Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	<p>valabilității și retragerea licenței sînt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.”</p>	<p>Termenul de o zi este unul foarte restrîns și ar putea periclita funcționalitatea procedurii de autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La pct.9, referitor la termenul de o zi pentru eliberarea, prelungirea și reperfectarea licenței de transport rutier, menționăm că potrivit art.14 alin.(1) din Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, licența se perfectează în termen de 3 zile lucrătoare, începînd cu ziua primirii documentului care confirmă achitarea taxei pentru eliberarea licenței. De aceea este necesar revizuirea prevederilor proiectului de lege în coroborare cu prevederile Legii nr.451/2001.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Alineatul (7) al art.28 se expune în următoarea redacție:</p> <p>„(7) Prin derogare de la prevederile Legii nr.451-XV privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, licența de transport rutier nu poate fi declarată nevalabilă, cu excepția cazului cînd pentru obținerea licenței în conformitate cu prevederile art.10 al Legii nr.451- XV au fost prezentate documente neveridice. Sancțiunile aplicate pentru încălcarea condițiilor de licențiere în forma de prescripție, prescripție repetată, suspendare a licenței sau retragere a licenței se vor aplica în conformitate cu procedurile prevăzute de Legea nr. 235- XVI cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție:</p> <p>„(7) Prin derogare de la prevederile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, licența de transport rutier nu poate fi declarată nevalabilă, cu excepția cazului cînd pentru obținerea licenței în conformitate cu prevederile art. 10 din legea menționată au fost prezentate documente neveridice. Sancțiunile pentru încălcarea condițiilor de licențiere, în formă de prescripție, prescripție repetată, suspendare a licenței sau retragere a licenței, se aplică în conformitate cu procedurile prevăzute în Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”</p>
---	---	--	---

		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune completarea art.28 cu un alineat nou: „(8) Nerespectarea procedurii de reperfectare a licenței de transport rutier prevăzută în art.15 din Legea nr. 451-XV din 30 iulie 2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nu constituie temei de declarare a nevalabilității licenței de transport rutier.”</p> <p>Motivare:</p> <p>În prezent pentru nerespectarea termenilor prevăzuți la momentul de reperfectare a licențelor de către Camera de licențiere este aplicată măsura de declarare a nevalabilității licenței de transport. Ca rezultat pentru necomunicarea în termenii stabiliți a unor modificări a datelor din licența de transport activitatea de transport a agentului economic este paralizată. În acest context, în scopul excluderii unor abuzuri din partea autorității de licențiere, pentru nerespectarea termenilor prevăzuți de art. 15 din Legea nr. 451-XV din 30 iulie 2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător se propune modificarea menționată.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se acceptă varianta comisiei care este mai reușită.</p>
<p><b>Art.29.</b> – În cazul în care se constată că condiția privind capacitatea financiară, în cazurile aplicabile, nu mai este îndeplinită pentru toate vehiculele rutiere pentru care s-au emis copii conforme ale licenței de transport rutier, operatorul de transport rutier are obligația să depună, la autoritatea de licențiere, în termen de maximum 30 de zile de la data constatării, un număr de copii conforme ale licenței de transport rutier egal cu numărul</p>		<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 29 propoziția a doua se expune în felul următor:</p> <p>cuvintele „autoritatea de licențiere poate dispune suspendarea” se substituie cu cuvintele „Agenția va solicita autorității de licențiere inițierea procedurii de suspendare a”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

vehiculelor pentru care această condiție nu este îndeplinită. În caz contrar, autoritatea de licențiere poate dispune suspendarea licenței de transport rutier în conformitate cu Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.			
Art.34. – (5) Îmbarcarea/debarcarea persoanelor este permisă în toate stațiile publice care se află nemijlocit pe traseul unei rute, chiar dacă acestea nu sînt indicate în graficele de circulație aferente cursei.	La articolul 34 alineatul (5) se exclude.	<b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b> Se propune a fi exclusă din proiect abrogarea alin.(5) art.34, deoarece excluderea acestei norme va contribui direct la înrăutățirea procesului tehnologic de transport rutier a pasagerilor și va crea un șir de incomodități la indicatorii de calitate și mobilitate a publicului călător.	<b><u>Se sustine.</u></b>
Art.35. – (1) Programul de transport rutier interraional se elaborează, se aprobă și se modifică de către organul central de specialitate. (2) Programul de transport rutier internațional se elaborează, se aprobă și se modifică de către organul central de specialitate. (3) Programele de transport rutier raionale se aprobă și se modifică de către consiliile raionale, programele de transport rutier locale – de către consiliile locale, iar programele de transport rutier municipale – de către consiliile municipale. (4) În vederea corelării programului de transport rutier interraional cu cele de transport rutier raional, acestea din urmă se aprobă și se modifică după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate.		<b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> La articolul 35, alineatul (3) se propune în următoarea redacție: „(3) 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.”	<b><u>Se sustine.</u></b>
Art.37. – (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin:		<b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b>	<b><u>Se sustine</u></b> doar propunerea de la litera h) cu expunerea normelor la

<p>a) introducerea de noi rute;  b) prelungirea unei rute existente;  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 capacității de transport a vehiculului rutier.</p> <p>(8) În situațiile prevăzute la alin.(1) lit.e), f) și g), modificarea programelor de transport rutier poate fi efectuată trimestrial.</p> <p><b>Art.37. –</b>  (2) O rută nu poate fi introdusă ca rută nouă în programul de transport raional sau interraional dacă mai mult de 70% din lungimea rutei propuse se suprapune cu o rută deja existentă în programul de transport rutier respectiv, iar în cazul programului de transport rutier internațional, acest lucru nu este posibil dacă mai mult de 80% din lungimea rutei propuse se suprapune cu o rută deja existentă în programul de transport rutier respectiv.</p>		<p>Se propune completarea proiectului cu amendamentul în următoarea redacție:  La articolul 37:  alineatul (1) se completează literele h) și i) cu următorul cuprins:  „h) excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizației de transport și inoportunității expunerii rutei respective la concurs;”,  i) modificarea operatorului de transport care deservește cursa, în cazul reorganizării sau schimbării denumirii întreprinderii.”</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b>  Se propune ca art. 37 alin. (1) lit.g) să fie expus în următoarea redacție: „<i>modificarea categoriei de confort și capacității de transport a vehiculului rutier</i>”;  Motivare: În scopul stabilirii unor criterii de confort și calitate pentru serviciile regulate de persoane prin servicii regulate se propune includerea categoriei de confort a unităților de transport în cerințele aprobate față de acest serviciu.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b>  La art. 37 alin.(2) se propune ca sintagma „70%” să fie substituită cu sintagma „80%”, iar sintagma „80%” să fie substituită cu sintagma „90%”.</p> <p><b><u>DI Valerian Bejan, deputat în Parlament</u></b>  Art. 37 alin. (2) se exclude.  Excluderea este necesară deoarece conform prevederilor existente unele localități nu pot fi asigurate cu transporturi regulate deoarece în localitățile din apropiere există servicii regulate.</p>	<p>litera b<sup>1</sup>.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece propunerea dată afectează pozitiv localitățile care nu pot fi asigurate cu transporturi regulate, dar afectează negativ localitățile unde rutele se suprapun sută la sută cu alte rute existente sau care vor deschise.</p>
---	--	--	---

<p>(7) În situațiile prevăzute la alin.(1) lit.a), b), c) și d), modificarea programelor de transport rutier <u>local, municipal, raional și interraional</u> poate fi efectuată anual numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie și <u>doar cu acordul</u> tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.</p>		<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b>  alinatul (8) se propune a se expune într-o nouă redacție:  „(8) În situațiile prevăzute la alin.(1) lit.e), f), g) și h), modificarea programelor de transport rutier poate fi efectuată trimestrial, iar în situația prevăzută la alin.(1) lit.i) pe parcursul întregului an calendaristic ”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b>  Alineatul (7) art.37 se propune de expus în următoarea redacție:  „(7) 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.</p> <p>Articolul 37 se completează cu un nou alineat (8<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:  „(8<sup>1</sup>) 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.”  Propunerea este necesară pentru a da posibilitatea de a modifica rutele locale, municipale și raionale mai des, din</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție:  „(8) 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. b<sup>1</sup>) – pe parcursul întregului an calendaristic.”</p> <p><b><u>Se susține</u></b>.</p>
---	--	--	---



		<p>considerentul că consiliile respective în multe cazuri nu au putut fi întrunite în perioada 1 ianuarie – 15 februarie.</p> <p><b><u>DI Valerian Bejan, deputat în Parlament</u></b>  Art. 37 alin. (7) se exclude sintagmele ” local, municipal, raional si interraional” precum și ” și doar cu acordul tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări”.</p> <p>În prezent această prevedere limitează dreptul operatorilor de transport de a participa la concursurile de atribuire a rutelor, astfel în cât se creează o zituăție de concurență neloială. Mai mult ca atât, modificarea alin. 7, va permite deservirea rutelor de către operatori de transport competitive, desemnați în calitate de câștigatori ai concursurilor de atribuire a rutelor, fapt ce va permite ridicarea calității serviciilor prestate.</p>	<p><b><u>Se susține parțial</u></b>, în contextul propunerii reformulate de către dl Ștefan Creangă.</p>
<p>Art.38. –  (2) Decizia (ordinul, dispoziția etc.) a organului competent de organizare a concursului adoptată în conformitate cu prevederile alin.(1) poate fi contestată de către operatorii de transport rutier ale căror drepturi și interese legale sînt afectate și/sau de către organizațiile patronale reprezentative din care aceștia fac parte prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ. <u>În cazul adoptării deciziei de introducere a rutelor noi, depunerea cererii prealabile suspendă executarea actului administrativ pînă la</u></p>	<p>La articolul 38:  la alineatul (2) după textul „Decizia (ordinul, dispoziția etc.)” litera „a” se exclude;</p> <p>la alineatul (2) textul „și/sau de către</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b>  Modificarea alineatului (2) din articolul 38 (pct.11 al Articolului I din proiect), se propune ca textul din final „În cazul adoptării deciziei de introducere a rutelor noi, depunerea cererii prealabile suspendă executarea actului administrativ pînă la finalizarea litigiului, iar în celelalte cazuri, suspendarea actului administrativ este posibilă numai în baza unei încheieri judecătorești” se exclude.</p> <p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție:  „(2) Decizia (ordinul, dispoziția etc.) de organizare a concursului, adoptată de organul competent în conformitate cu prevederile alin. (1), poate fi contestată de către operatorii de transport rutier ale căror drepturi și interese legale sînt afectate și/sau de către organizațiile patronale reprezentative din care aceștia fac parte prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ.”</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>



<p>niciunul dintre operatorii de transport rutier care activează pe rută nu vrea să efectueze cursele noi, acestea se expun la concurs pentru terți.</p>		<p>fi obligatoriu expuse la concurs, deoarece urmează a fi încheiate contracte între operatorii moldoveni cu operatorii de transport din alt stat.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune de expus art. 38 alin.(13) în următoarea redacție: „(13) În cazul modificării programului de transport rutier local, municipal, raional și interraional prin majorarea numărului de curse pe o rută, cursele noi se atribuie operatorilor de transport rutier prin concurs.” Modificarea este necesară deoarece în redacția actuală a codului transportatorii existenți sunt protejați limitînd astfel concurența între operatori.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>(21) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se retrage de către Agenție în următoarele situații: g) operatorul de transport rutier, în decurs de 12 luni consecutive, a săvîrșit 5 încălcări la aceeași cursă ce țin de nerespectarea itinerarului de circulație și/sau de efectuarea cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constatate și sancționate printr-o decizie definitivă conform legii.</p>	<p>la litera g) a alineatului (21), cifra „5” se substituie cu cifra „3”, după sintagma „într-o stare tehnică necorespunzătoare” se completează cu textul „și/sau nerespectarea categoriei de confort prevăzută de autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate.”, <u>textul în final „constatate și sancționate printr-o decizie definitivă conform legii” se exclude;</u></p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament,</u></b> Diminuarea de la 5 la 3 încălcări nu se acceptă, deoarece crează o înrăutățire a situației reglementate pentru activitatea de întreprinzător. <b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune de expus în următoarea redacție: „la alineatul (21) litera g) după sintagma „într-o stare tehnică necorespunzătoare” se completează cu textul „și/sau nerespectarea categoriei de confort prevăzută de autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate”;”</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine</u></b> în următoarea redacție: „g) operatorul de transport rutier, în decurs de 12 luni consecutive, a săvîrșit, la aceeași cursă, 5 încălcări ce țin de nerespectarea itinerarului de circulație, graficului de circulație, de efectuarea cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare și/sau de nerespectarea categoriei de confort prevăzute în autorizație.”</p>
<p>(23) Decizia de retragere a autorizației</p>	<p>alineatul (23) se expune într-o nouă</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în</u></b></p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece cererea</p>

<p>poate fi contestată de către operatorul de transport rutier ale cărui drepturi și/sau interese legitime sînt afectate prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ. În cazul adoptării deciziei în baza temeiurilor prevăzute la alin.(21) lit.a), b), f) și g), cu excepția aceluia privind efectuarea unei curse cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, depunerea cererii prealabile suspendă executarea actului administrativ, iar în celelalte cazuri, suspendarea actului administrativ este posibilă doar în baza unei încheieri judecătorești.</p>	<p>redacție: „(23) Decizia de retragere a autorizației poate fi contestată de către operatorul de transport rutier ale cărui drepturi și/sau interese legitime sînt afectate, prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ. Executarea deciziei de retragere a autorizației poate fi suspendată doar în temeiul unei încheieri judecătorești”.</p>	<p><b><u>Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune o altă redacție a modificării, după cum urmează: alineatul 23 va avea următorul cuprins: „(23) Decizia de retragere a autorizației poate fi contestată prin cerere prealabilă depusă conform prevederilor Legii contenciosului administrativ”.</p> <p>Prin urmare, propunerea nu va îngreuna cadrul normativ prin dublarea anumitor prevederi, prin existența unui/unor conflict/e de Legi și ambiguități de reglementare.</p> <p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune de exclus propunerea la alin.(23) art.38, deoarece varianta actuală a legii este mai reușită decît cea propusă.</p>	<p>prealabilă nu poate suspenda decizia și contravine prevederilor Legii Contenciosului Administrativ nr. 793.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Art.39. – (7) Pentru autorizarea efectuării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional pe ruta solicitată, operatorul de transport rutier va depune la organul central de specialitate un dosar, care va include următoarele documente: h) certificatul ce confirmă faptul că operatorul de transport rutier a implementat și menține un sistem de management al calității, eliberat de un organism de evaluare a conformității acreditat (certificatul sistemului de management).</p>		<p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii deputați în Parlament</u></b> La articolul 39 alineatul (7), litera h) se propune a fi exclusă. Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Art.42. – (1) Transportul rutier în cont propriu reprezintă operațiunile de transport rutier care se efectuează fără încasarea unui tarif</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.42 la alineatul (1) cuvântul „natură” propun să fie substituit cu cuvântul „marfă”;</p>	<p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece Codul civil, Codul fiscal operează cu asemenea noțiune „natură”.</p>

<p>sau a echivalentului în natură ori în servicii și se realizează în următoarele condiții:</p> <p>a) este o activitate secundară sau suplimentară activității principale a întreprinderii;</p> <p>b) mărfurile transportate sînt proprietatea întreprinderii ori au fost vîndute, cumpărate sau închiriate, ori au fost produse, extrase, prelucrate sau reparate de aceasta;</p> <p>c) scopul operațiunii de transport este deplasarea mărfurilor ori a persoanelor spre sau de la întreprindere ori între punctele de lucru ale acesteia;</p> <p>d) persoanele transportate sînt angajați ai întreprinderii, scopul transportului fiind în interesul activităților proprii ale întreprinderii;</p> <p>e) întreprinderea folosește vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune sau, în cazul transportului de mărfuri, folosește vehicule închiriate fără șofer;</p> <p>f) vehiculele rutiere utilizate pentru astfel de transporturi sînt conduse de conducători auto angajați ai întreprinderii.</p> <p>(2) Prestarea serviciilor de transport rutier în cont propriu de mărfuri și persoane în trafic național și/sau internațional este supusă regimului de notificare, cu excepția serviciilor prestate de operatorii de transport rutier deținători ai unei licențe de transport rutier.</p> <p>(3) Pentru a efectua transport rutier în cont propriu, în conformitate cu alin.(1), o întreprindere trebuie să fie înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova și să</p>		<p>La art.42 propun alineatele (2) - (9) să fie excluse;</p>	<p><b><u>Se sustine abrogarea parțială în</u></b> partea ce ține de managerul de transport rutier de la art.42 alin.(3) lit.a) și alin.(7) din cod. Celelalte norme rămîn în vigoare.</p> <p>Celelalte norme ale capitolului respectiv în formatul actual sunt necesare de a fi păstrate din motivul că gradul de responsabilitate al agentului economic nu depinde de faptul că au fost sau nu încasați bani pentru serviciile prestate sau activitatea care o practică. Astfel în conformitate cu prevederile CTR agenții economice ce practică orice gen de transport urmează să dispună de calificarea necesară pentru a transporta bunuri/ persoane în maximă siguranță pentru toți participanții la trafic, mai ales în cazul transportului de persoane sau de bunuri periculoase.</p>
---	--	--	--

<p>depună la Agenție o notificare de efectuare a transportului rutier în cont propriu de forma și conținutul aprobate de Agenție împreună cu următoarele documente:</p> <p>a) actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– copia carnetului de muncă din care să rezulte că persoana respectivă este manager de transport rutier și că este investită să exercite atribuțiile corespunzătoare funcției de conducere a acestei activități;</li> <li>– copia certificatului de competență profesională, valabil;</li> </ul> <p>b) lista vehiculelor rutiere deținute și utilizate de întreprindere.</p> <p>(4) Transmiterea notificării și a documentelor la sediul Agenției pentru a beneficia de regimul de notificare se efectuează prin următoarele modalități:</p> <p>a) prin depunere, personal de către managerul de transport rutier sau de către un reprezentant legal al întreprinderii, contra semnătură;</p> <p>b) prin serviciu poștal, cu confirmare de primire;</p> <p>c) pe cale electronică, cu utilizarea semnăturii electronice.</p> <p>(5) Este considerată dată a transmiterii, după caz, data înscrierii în registrul de intrare a corespondenței al Agenției sau data confirmării de primire.</p> <p>(6) Agenția, în termen de 5 zile lucrătoare de la depunerea cererii, eliberează o declarație informativă tip de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, ce confirmă</p>			
--	--	--	--

<p>depunerea notificării, înscrierea acesteia în Registrul de stat al întreprinderilor ce desfășoară activitate de transport rutier în cont propriu, de asemenea prevede condițiile de desfășurare a activității.</p> <p>(7) Cerința de competență profesională se consideră a fi îndeplinită în condițiile art.20.</p> <p>(8) Declarația informativă tip se retrage de către Agenție în următoarele cazuri:</p> <p>a) întreprinderea a renunțat la efectuarea transporturilor în cont propriu;</p> <p>b) declarația a fost obținută prin furnizarea unor documente care conțineau informații false;</p> <p>c) operatorul de transport rutier, în decurs de 12 luni consecutive, a săvârșit încălcări repetate ce țin de condițiile de efectuare a transportului rutier în cont propriu și/sau de efectuarea transportului cu vehicule rutiere aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constate și sancționate printr-o decizie definitivă, conform legii.</p>	<p>Articolul 42 se completează cu alineatul (10) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(10) Regimului de notificare sînt supuse întreprinderile care desfășoară activitate în cont propriu cu vehicule rutiere care sunt construite și echipate pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care</p>	<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> La art.42 alin.(8) lit.c) se propune substituirea sintagmei „operatorul de transport rutier” cu sintagma „întreprinderea”;</p> <p>Motivare: Deoarece serviciile de transport rutier în cont propriu pot fi efectuate și de alți agenți economici care cu nu au statut de operator de transport rutier (dar care pot efectua transport în cont propriu conform actualului Cod), este propus substituirea acestei sintagme cu noțiune de întreprindere care include toate persoanele juridice care efectuează operațiuni de transport, inclusiv cele licențiate în acest domeniu.</p> <p><b><u>DI Nicolae Dudoglo, deputat în Parlament</u></b> Articolul 42 se completează cu un nou alineat (10) cu următorul cuprins:</p> <p>„(10) Prevederile literei a) din alineatul (3) și a alineatului (7) nu sunt aplicabile în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca articolul 42 alin.(10) să fie transpuse la alin.(2<sup>1</sup>) în următoarea redacție:</p> <p>„(2<sup>1</sup>) Sînt supuse regimului de notificare întreprinderile care desfășoară activitate de transport rutier în cont propriu cu vehicule rutiere care sînt construite și echipate</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine.</u></b> argumentele sunt aduse mai sus.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	--	--	---

	au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto și vehicule rutiere destinate transportului de marfă cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone.”.	pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, și cu vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone.”	
<p>Art.43. –</p> <p>(2) Pentru a putea practica activitatea de conducător auto în transportul rutier contra cost, persoana solicitantă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>a) să posede permis de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte vehiculul rutier, eliberat de organele competente ale Republicii Moldova, și o <u>vechime în muncă</u> de 3 ani în calitate de conducător auto;</p> <p>b) să dețină certificat de competență profesională, valabil;</p> <p>c) să facă dovada că este angajat al operatorului de transport rutier;</p> <p>d) să fie apt din punct de vedere medical și psihofiziologic.</p>	<p>La articolul 43 :</p> <p>la litera a) a alineatului (2) sintagma „o vechime în muncă” se substituie cu sintagma „experiență”;</p>	<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.43, alineatul (2), litera a) se propune a expune în redacție nouă: a) să posede permis de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte vehiculul rutier, eliberat de organele competente ale Republicii Moldova, și totodată pentru transportarea persoanelor, mărfurilor agabaritice, mărfurilor periculoase, transport internațional este necesară vechimea în muncă de 3 ani în calitate de conducător auto.</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Redacția de modificare la alin.(2) art.43 propusă de autor nu este clară cum se va determina experiența, pe care motiv se propune excluderea cuvintelor „în muncă”.</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art. 43 alin. (2) lit. a) se propune completarea textului „eliberat de organele competente ale Republicii Moldova” cu sintagma „sau ale țărilor semnatare ale Convenției de la Viena asupra circulației rutiere din 08 noiembrie 1968”;</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b> în următoarea redacție:</p> <p>„a) să dețină permis de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte vehiculul rutier, eliberat de organele competente ale Republicii Moldova sau ale țărilor semnatare ale Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968. Pentru a putea activa în transportul rutier în trafic internațional, în transportul rutier de persoane sau de mărfuri agabaritice și de mărfuri periculoase, persoana solicitantă trebuie să aibă o vechime în muncă de cel puțin 3 ani în calitate de conducător auto;”</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece propunerea comisiei de mai sus aduce claritate.</p> <p><b><u>Se sustine parțial</u></b>, în varianta propusă de comisie.</p>



<p>(4) Certificatul de competență profesională se eliberează de către Agenție în urma frecventării unor cursuri de calificare inițială, în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție, pentru practicarea activității de manager de transport rutier sau pentru practicarea activității de conducător auto în transportul rutier contra cost, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.</p>		<p>Motivare: Mulți cetățeni ai Republicii Moldova activează peste hotarele țării și au fost obligați să schimbe permisul de conducere, însă pentru activitate necesită unele acte permisive eliberate de autoritățile Republicii Moldova (Certificat de competență profesională, cartele tahograf). Se propune completarea art. 43 alin (2) lit. a). Suplimentar, este necesar de menționat că în conformitate cu prevederile Convenției de la Viena asupra circulației rutiere din 08 noiembrie 1968, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 02.03.1993, statele semnatare pe principiu de reciprocitate recunosc permisele de conducere eliberate de alte state.</p> <p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.43 alin.(4) după sintagma „de către Agenție” de completat cu sintagma „sau de centrul de instruire desemnat de aceasta”. Alineatul (4) se completează cu fraza: „Centrele de instruire care dispun de o acreditare sau programe acreditate din partea organismelor, organizațiilor internaționale din domeniu obțin echivalarea autorizării Agenției.”. Această propunere va da posibilitate de a reduce termenul de eliberare a certificatelor de competență profesională (CCP) de la 10-15 zile la 1-2 zile, diminuarea barierilor tehnice sau umane, reducerea abuzurilor birocratice, reducerea costurilor certificatelor respective cu 10-15%, economisirea banilor bugetari pentru procurarea utilajului de producere a acestor certificate cu 200-500 mii le, perfectarea</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece actualmente certificatele pot fi retrase de ANTA pentru încălcări (alin.11). Nu este oportun ca certificatul să fie eliberat/ retras de entități diferite.</p>
---	--	---	---



<p>(12) Candidații pentru funcția de manager în domeniul transporturilor rutiere sînt admiși la susținerea testului-grilă sau la instruirea profesională, după caz, dacă dispun de:</p> <p>a) diplomă de studii superioare în domeniul juridic, economic sau tehnic;</p> <p>b) adeverința medicală (F 086/e) și avizul psihofiziologic, valabile.</p>	<p>litera a) a alineatului (12) se completează în final cu textul: „sau diplomă de absolvire a unei instituții de învățămînt profesional tehnic postsecundar și postsecundar nonterțiar, de specialitate în transport.”;</p> <p>la litera b) a alineatului (12) sintagma „aviz psihofiziologic” se substituie cu sintagma „aviz consultativ narcologic”.</p>	<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.43, alineatul (12) va avea următorul conținut:</p> <p>„Candidații la funcția de manager de transport trebuie să beneficieze de cunoștințe profesionale de calitate și să dispună de adeverință medicală (F086/e) valabilă”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la litera b) a alineatului (12) din proiect sintagma „aviz consultativ narcologic” să fie substituită cu sintagma „concluzia consultativă narcologică”.</p> <p><b><u>DI Nicolae Dudoglo, deputat în Parlament</u></b> Articolul 43 se completează cu un nou alineat (13) cu următorul cuprins:</p> <p>„(13) Prevederile articolului dat nu sunt aplicabile în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu”.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece considerăm oportun menținerea „certificatului psihofiziologic” care se propune substituirea acestuia cu „concluzia consultativă narcologică”.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, argumentele sunt aduse mai sus.</p>
<p><b>Art.44.</b> – (1) Condițiile de instruire profesională a managerilor de transport rutier sau a conducătorilor auto în vederea obținerii certificatului de competență profesională, de modelul prevăzut în <u>Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje</u>, necesar practicării activității de manager de transport rutier sau conducător auto în transportul rutier, sînt stabilite de organul central de specialitate.</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.44 alin.(1) din cod sintagma „Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje,” de substituit cu sintagma „ordinile organului central de specialitate cu respectarea standardelor internaționale pentru confecționare actelor,”.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu expunerea în următoarea redacție:</p> <p>cuvintele „Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje” se substituie cu cuvintele „ordinul organului central de specialitate, conform cu standardele internaționale în domeniu”.</p>
<p><b>Art.46.</b> –</p> <p>(3) Sînt exceptate de la dotarea cu <u>limitatoare de viteză</u> vehiculele rutiere care efectuează transport rutier în regim de taxi, iar de la dotarea cu tahografe –</p>		<p><b><u>DI Ghenadi Mitriuc, deputat în Parlament</u></b> La art.46 alin.(3) din cod după sintagma „cu limitatoare de viteză” se completează cu sintagma „și tahografe”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>vehiculele rutiere care efectuează transport rutier prin servicii regulate pe o distanță de pînă la 50 km.</p> <p>(4) Vehiculele rutiere pot efectua transport rutier în condițiile prezentului cod numai dacă sînt înmatriculate, iar starea lor tehnică este în conformitate cu normele tehnice privind siguranța rutieră și protecția mediului.</p>	<p>Articolul 46 se completează cu alineatul (5) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(5) Staționarea și parcare autobuselor, autocarelor și vehiculelor rutiere destinate transportului de marfă cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone este permisă doar în locuri special <u>amenajate</u> pentru parcare. Este interzisă <u>staționarea și</u> parcare acestora pe drumuri publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice, din intravilanul localității.”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La art.46 alin.(5) se propune de a substitui cuvîntul „amenajate” cu cuvîntul „destinate”.</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> cu excluderea cuvintelor „staționarea și”, deoarece va fi dificil de a aplica norma respectivă.</p>
<p>Art.47. – (3) Dacă acordurile bilaterale la care Republica Moldova este parte nu prevăd altfel, desfășurarea operațiunilor de cabotaj prevăzute la alin.(2) intră sub incidența legislației naționale în ceea ce privește:</p> <p>a) condițiile care reglementează contractul de transport rutier;</p> <p>b) masa totală și dimensiunile admisibile ale vehiculelor rutiere.</p>	<p>Articolul 47 se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(4) În cazul constatării efectuării unei operațiuni de cabotaj de către un operator de transport străin, Agenția va retrage autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate.”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La art.47 alin.(4) din proiect se propune de a completa în final cu textul „dacă tratatele internaționale bilaterale nu prevăd altfel”.</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> cu transpunerea normelor din proiect la alin. (1<sup>1</sup>) al art.47.</p>
<p>Art.48. – Operatorul de transport rutier autorizat în baza regimului de licențiere este obligat să dețină la sediul său, în funcție de tipul transportului rutier efectuat, următoarele documente:</p> <p>g) adeverințele medicale și avizele psihofiziologice valabile pentru managerul de transport rutier și pentru conducătorii auto angajați;</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.48 litera g) se propune să fie excluse cuvintele „și avizele psihofiziologice”;</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii deputați în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se sustine parțial,</u></b> în următoarea redacție: La art.48 litera g) cuvintele „și avizele psihofiziologice” se substituie cu cuvintele „și concluziile consultative narcologice”.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>o) certificatele ce confirmă faptul că serviciile de transport rutier sînt prestate în conformitate cu documentele normative valabile în Republica Moldova (certificatul de conformitate și/sau certificatul sistemului de management).</p>		<p>Se propune completarea proiectului cu amendamentul de modificare a articolului 48, după cum urmează: La articolul 48, litera o) se exclude.</p> <p>Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	
<p>Art.49. – Operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:</p> <p>d) să încheie, în localitatea unde există mai multe autogări, contracte cu una dintre acestea, la libera alegere, în vederea prestării serviciilor de transport rutier prin servicii regulate pe rutele atribuite spre deservire în modul stabilit și să notifice imediat Agenția despre contractul încheiat;</p> <p>i) să asigure, la locul amplasării bazei tehnico-materiale a întreprinderii prevăzute la art.17, efectuarea unui control al treziei și a unei examinări medicale generale a conducătorilor auto nu mai rar de o dată la 12 ore de muncă, cu excepția conducătorilor auto care activează pe rutele internaționale, aceștia fiind supuși controlului medical cu cel mult 3 ore pînă la plecarea în cursă, de asemenea să asigure verificarea tehnică generală a fiecărui vehicul rutier nu mai rar de o dată la 20 de ore de lucru, cu excepția celor de pe rutele internaționale care vor fi supuse controlului tehnic înainte de plecarea în fiecare cursă. Înainte de a începe operațiunea de transport rutier în baza unei foi de parcurs noi, conducătorul auto va fi supus unui</p>	<p>La articolul 49 la litera d): sintagma „la libera alegere” se substituie cu textul „conform graficelor de circulație”;</p> <p>textul în final „și să notifice imediat Agenția despre contractul încheiat.” se exclude.</p> <p>litera i) se expune într-o nouă redacție: „i) să asigure întreținerea și verificarea tehnică a vehiculelor rutiere, conform manualului de deservire tehnică a uzinei producătoare, înainte de efectuarea cursei, și controlul medical al conducătorilor auto cel puțin o dată pe an, confirmat prin adeverința medicală care certifică starea de sănătate, calitățile fizice și aptitudinile necesare unui conducător de autovehicul, cu înscrierea rezultatelor în registrele respective.”;</p>	<p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune de exclus această propunere din proiect, deoarece aceasta va leza dreptul la libera concurență între autogări.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune de respins propunerea din proiectul de lege și păstrat controlul medical în varianta actuală.</p> <p><b><u>DI Anatolie Labunet, deputat în Parlament</u></b> Litera i), se propune a fi expusă în următoarea variantă: „să asigure, la locul amplasării bazei tehnico-materiale a întreprinderii prevăzute la art. 17, efectuarea unui control al treziei și a unei examinări medicale generale a conducătorilor auto nu mai rar de o dată la 12 ore de muncă, cu excepția conducătorilor auto care activează pe rutele internaționale, aceștia fiind supuși controlului medical cu cel mult 3 ore pînă la plecarea în cursă, de asemenea să asigure verificarea tehnică generală a fiecărui vehicul rutier nu mai rar de o dată la 20 de</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b> cu menținerea normelor actuale din cod.</p>

<p>control medical, iar vehiculul va fi supus unui control tehnic. Foaia de parcurs este valabilă nu mai mult de 36 de ore de la ora efectuării controlului medical și a controlului tehnic, cu excepția operațiunii de transport rutier în trafic internațional pentru care valabilitatea foii de parcurs acoperă cursa tur-retur. Criteriile conform cărora conducătorii auto vor fi supuși controlului medical se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate după consultarea Ministerului Sănătății, iar criteriile privind controlul tehnic al vehiculelor rutiere se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate. Instrucțiunile menționate se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova;</p>		<p>ore de lucru, cu excepția celor de pe rutele internaționale care vor fi supuse controlului tehnic înainte de plecarea în fiecare cursă. Înainte de a începe operațiunea de transport rutier în baza unei foi de parcurs noi, conducătorul auto va fi supus unui control medical, iar vehiculul va fi supus unui control tehnic. Foaia de parcurs este valabilă nu mai mult de 36 de ore de la ora efectuării controlului medical și a controlului tehnic, cu excepția operațiunii de transport rutier în trafic internațional pentru care valabilitatea foii de parcurs acoperă cursa tur-retur. Criteriile conform cărora conducătorii auto vor fi supuși controlului medical se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate după consultarea Ministerului Sănătății, iar criteriile privind controlul tehnic al vehiculelor rutiere se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate. Instrucțiunile menționate se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.</p> <p>Consider că prevederea termenului de un an de zile este inoportună or, conducătorul auto ar trebui supus unui control medical și narcologic sistematic.</p> <p>Atrag atenția Dvs, că conducerea automobilul în esență constituie un pericol de risc sporit. Acest pericol inevitabil crește în situația când starea sănătății conducătorul auto este afectată sau când acesta este consumator de substanțe narcotice.</p> <p>Astfel, în vederea reducerii riscului menționat propun ca conducătorul auto să fie supus în mod obligatoriu controlului medical și narcologic în conformitate cu</p>	
---	--	---	--

<p>s) să asigure îmbarcarea persoanelor din localitățile unde sînt autogări numai de pe teritoriul autogărilor, respectînd 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;</p> <p>t) să supună serviciile prestate procedurilor de certificare, aplicate de către organismele de evaluare a conformității acreditate.</p>		<p>prevederea existentă.. Datorită acestui mecanism conducătorii auto cu o stare proastă a sănătății sau care consumă alcool reprezentînd un pericol real, vor fi excluși din traficul rutier.</p> <p>De menționat faptul, că respectiva prevedere urmărește sporirea siguranței traficului rutier iar necesitatea acesteia reiese din faptul că dreptul la viață a persoanei constituie o valoare supremă în Republica Moldova.</p> <p>În aceeași ordine de idei, menționez că în ultima perioadă tot mai des factorul uman a fost pricina unor grave accidente de circulație rutiere soldate cu decesul mai multor persoane, situație pe viitor inadmisibilă.</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> Se propune completarea art. 49 lit. s) după sintagma „teritoriul autogărilor” cu sintagma „cu excepția transportului rutier în trafic local, municipal”;</p> <p>Motivare: Transportul local și municipal de principiu nu poate activa prin intermediul autogărilor.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p><b>Art.58.</b> – Pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri în trafic național, operatorul de transport rutier trebuie să dețină, în mod obligatoriu, la bordul</p>		<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b> Se propune completarea proiectului cu amendamentul de modificare a articolului 49, după cum urmează: La articolul 49, litera t) se exclude.</p> <p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 58, lit.c) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>vehiculului rutier:</p> <p>a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original;</p> <p>b) scrisoarea de trăsură;</p> <p>c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil.</p>		<p>rutier de mărfuri în trafic național, sau internațional”.</p> <p>Modificările respective vor da posibilitate de a diversifica programele de instruire:</p> <p>în dependență de tipul de transport efectuat;</p> <p>în raport cu zona geografică deservită:</p> <p>a) transport rutier în trafic național (inclusiv local, municipal, raional și interraional);</p> <p>b) transport rutier în trafic internațional;</p> <p>La efectuarea transporturilor rutiere în trafic internațional cunoștințele conducătorului auto trebuie să fie mai ample, cum ar fi cunoașterea prevederilor Convențiilor internaționale (TIR, CMR, ... ș.a.) Acordurilor (ADR, AETR, INTERBUS, ATP...ș.a), cea ce nu este necesar pentru transporturile naționale.</p> <p>Acest fapt se răsfrânge și asupra prețului de cost, care o va achita conducătorul auto pentru instruire, cât și asupra timpului necesar pentru instruire.</p> <p>Totodată este de menționat că aceste modificări sunt condiționate și de necesitatea implementării prevederilor „HARTIEI CALITĂȚII transporturilor rutiere internaționale de marfă în sistemul cotei multilaterale CEMT”, recent adoptată (iunie 2015) în cadrul ședinței a Forumului Internațional de Transport.</p> <p>Hartia stabilește cerințe concrete față de conducătorii auto care efectuează transporturi internaționale.</p> <p>O atare divizare (trafic național și/sau trafic internațional) se face acum și în proiectele standardelor ocupaționale, unde „conducător auto în trafic internațional” se</p>	
--	--	--	--



<p>Art.59. – Pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri în trafic internațional, operatorul de transport rutier trebuie să dețină la bordul vehiculului rutier:</p> <p>a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original;</p> <p>b) scrisoarea de transport (CMR), prevăzută de Convenția referitoare la Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (Convenția CMR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr.1318-XII din 2 martie 1993, <u>de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri</u>;</p> <p>c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>d) autorizațiile internaționale unitare bilaterale sau multilaterale de transport rutier de mărfuri, în cazul în care acordurile internaționale prevăd obligativitatea acestora.</p>	<p>Articolul 59 se completează cu alineatul (2) care va avea următorul conținut: „(2) Atribuirea și eliberarea autorizațiilor internaționale unitare bilaterale și multilaterale (inclusiv autorizațiile internaționale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport) pentru efectuarea transporturilor de marfă internaționale se realizează de către Agenție, în baza Regulamentului cu privire la eliberarea și utilizarea autorizațiilor internaționale, prin intermediul unui sistem informatic de utilitate publică, accesibil prin Internet la o adresa dedicată, utilizată pentru atribuirea autorizațiilor de transport rutier internațional de marfă. O dată pe an procedura electronică de atribuire a autorizațiilor internaționale unitare bilaterale și multilaterale va fi supusă unui audit, numit de organul central de specialitate, achitat de Agenție și făcut public pe pagina sa web, cu scopul verificării corectitudinii modului de atribuire.”;</p> <p>alineatul (3) care va avea următorul conținut : „(3) Atribuirea și eliberarea autorizațiile internaționale multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport va fi efectuată, sub sancțiunea nulității, conform următoarei proceduri:</p>	<p>va stipula ca o specializare.</p> <p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 59, lit.c) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport rutier de mărfuri în trafic internațional”.</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Procedura de atribuire a autorizațiilor internaționale de transport rutier va fi expusă în Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transport rutiere potrivit prevederilor articolului 3, litera „k” al Codului Transporturilor Rutiere în vigoare. Respectiv, completările prezentate la alin.(2) și (3) art.59 din proiect se propun de a fi excluse.</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> La art.59 lit.b) din cod se propune excluderea sintagmei „de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri;” Motivare: Deoarece modelul scrisorii de transport (CMR), este prevăzut de Convenția referitoare la Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (Convenția CMR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr. 1318-XII din 2 martie 1993, nu necesită a fi transpusă în Regulamentul transporturilor Rutiere de mărfuri.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	--	---	--

	<p>a) în cazul în care numărul de autorizații și permisiuni pentru țările care aplică restricții la utilizarea autorizațiilor solicitate este mai mic decât numărul mijloacelor de transport eligibile, atribuirea se face matematic direct proporțional, în funcție de numărul de autorizații/permisiuni solicitate de fiecare operator de transport rutier și numărul mijloacelor de transport eligibile;</p> <p>b) în conformitate cu aliniatul (2) al prezentului articol, cu publicarea obligatorie, pe pagina web a Agenției, în ordinea și termenele enumerate, a următoarelor informații până la atribuirea propriu-zisă:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lista operatorilor de transport rutier față de care urmează a fi aplicate sancțiuni, cu indicarea acestora, în raport cu procesul de atribuire a autorizațiilor și permisiunilor pentru țările care aplică restricții la utilizarea autorizațiilor – cu 30 de zile până la atribuire;</li> <li>- numărul de autorizații și permisiuni pentru țările care aplică restricții la utilizarea autorizațiilor care revin Republicii Moldova pe anul în curs – cu 20 de zile până la atribuire;</li> <li>- lista operatorilor de transport rutier solicitanți de autorizații și permisiuni, care au depus cereri în termenul legal indicat, cu indicarea numărului de vehicule rutiere – cu 15 de zile până la atribuire;</li> <li>- lista operatorilor de transport rutier și vehiculelor rutiere excluse din concurs cu indicarea motivului de excludere – cu 5 de zile până la atribuire;</li> </ul>		
--	---	--	--

	<p>- lista finală a operatorilor de transport rutier eligibili, admiși la atribuirea autorizațiilor și permisiunilor pentru țările care aplică restricții la utilizarea autorizațiilor;</p> <p>- coeficientul matematic care urmează a fi aplicat la atribuirea autorizațiilor și permisiunilor pentru țările care aplică restricții la utilizarea autorizațiilor – cu 5 de zile pînă la atribuire.”</p>		
<p><b>Art.60.</b> – (1) În cazul transportului rutier de mărfuri în trafic internațional efectuat de către un operator de transport rutier străin, autorizațiile de transport rutier internațional de mărfuri avînd Republica Moldova ca țară de tranzit sau de destinație se acordă în condițiile stabilite de reglementările în vigoare și de acordurile internaționale.</p> <p>(2) Autorizația de transport rutier internațional de mărfuri avînd Republica Moldova ca țară de tranzit sau de destinație, de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri, este valabilă numai în original.</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.60 se propune să fie completat cu un alineat nou (3) după cum urmează:          „(3) Serviciul vamal al Republicii Moldova va permite <u>accesul</u> operatorilor de transport rutier străin pe teritoriul Republicii Moldova (ca țară de tranzit sau de destinație) numai în baza autorizațiilor internaționale unitare, bilaterale sau multilaterale de transport rutier de mărfuri, în cazul în care acordurile internaționale sau bilaterale prevăd obligativitatea acestora.”</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> cu substituirea cuvîntului „accesul” cu cuvintele „intrare/ieșire”, în scopul evitării unor neclarități la intrarea și ieșirea de pe teritoriul țării a transportatorilor. <u>Norma va fi inclusă ca alineatul (6) la art. 46, deoarece art. 60 se referă doar la transporturile de mărfuri.</u></p>
<p><b>Art.61.</b> – Pentru a efectua transport rutier de mărfuri în cont propriu întreprinderea trebuie să dețină la bordul vehiculului rutier:</p> <p>a) copia declarației informative tip;</p> <p>b) scrisoarea de transport (CMR) pentru transportul rutier de mărfuri în cont propriu în trafic internațional;</p> <p>c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>d) autorizațiile internaționale unitare bilaterale sau multilaterale de transport</p>		<p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.61 se propune excluderea literei a).</p> <p>Se propune ca la articolul 61, lit.c) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport de mărfuri în trafic național și/sau internațional, după caz”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

rutier de mărfuri, în cazul în care acordurile internaționale prevăd obligativitatea acestora, pentru transportul rutier de mărfuri în cont propriu în trafic internațional.			
	<p>După articolul 62 se completează cu următoarele articole:</p> <p>articolul 62<sup>1</sup> care va avea următorul conținut: „Art. 62<sup>1</sup>. – (1) Este interzisă efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, prevăzute de legislația în vigoare.</p> <p>(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate în Republica Moldova sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, eliberată de Agenție, în condițiile stabilite de Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu greutăți și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite, doar pentru transportul bunurilor indivizibile sau în situația când vehiculul depășește constructiv masele și/sau dimensiunile maxime admise.</p> <p>articolul 62<sup>2</sup> care va avea următorul conținut : „Art. 62<sup>2</sup>. - (1) Operatorii economici ale căror mărfuri divizibile sunt distribuite (furnizori de mărfuri</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La articolul 62<sup>1</sup> alin.(1) se propune de a substitui textul din final „prevăzute de legislația în vigoare.” cu textul „prevăzute în Legea drumurilor.”</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

	<p>divizibile) prin utilizarea rețelei de drumuri publice din Republica Moldova au obligația:</p> <p>a) să fie dotate , la punctele de încărcare, cu instalații de cântărire a mărfurilor divizibile și/sau a vehiculelor rutiere a căror masă este egală sau mai mare de 12 tone;</p> <p>b) să emită tichet de cântar, ștampilat și semnat, pentru fiecare vehicul rutier, a căru masă este gală sau mai mare de 12 tone, utilizat pentru distribuția rutieră a mărfurilor divizibile, ce pleacă din punctele proprii de încărcare;</p> <p>c) să ducă evidența tichetelor de cântar și a documentelor contabile privind mărfurile divizibile livrate;</p> <p>d) să încarce vehiculele, a căror masă este gală sau mai mare de 12 tone, folosite pentru transportul mărfurilor divizibile, astfel încât masa totală a vehiculului să nu depășească masa totală maximă admisă în circulație, corespunzătoare sectorului de drum public, la care este amenajat accesul de la punctul de încărcare;</p> <p>e) să asigure condiții pentru curățarea roților vehiculelor, înainte de intrarea acestora pe drumul public;</p> <p>f) să nu permită părăsirea punctului de încărcare și accesul la drumul public a vehiculelor, din care se scurg mărfuri divizibile sau reziduuri rezultate din exploatarea acestora.</p> <p>(2) Beneficiarii, care recepționează mărfuri divizibile, distribuite, folosind rețeaua de drumuri publice din Republica Moldova, au următoarele obligații:</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La completarea cu articolul 62<sup>2</sup>, alineatul (2), litera b) se propune de a micșora</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se acceptă propunerea dlui Ștefan Creangă.</p>
--	--	--	---

	<p>a) să nu permită intrarea în punctul de descărcare a vehiculelor, a căror masă este gală sau mai mare de 12 tone, fără tichet de cântar eliberat de furnizor sau cu depășiri ale masei totale maxime admise în circulație, corespunzătoare sectorului de drum public la care este amenajat accesul spre punctul de descărcare, după caz, sau a vehiculelor față de care a fost aplicată măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier;</p> <p>b) să țină evidența tichetelor de cântar eliberate de furnizor, pentru mărfurile divizibile recepționate, precum și corespondența acestora cu evidențele contabile privind mărfurile divizibile recepționate pentru o perioadă de minimum 5 ani de la eliberare;</p> <p>c) să prezinte personalului de control evidența tichetelor de cântar eliberate de furnizor pentru mărfurile divizibile recepționate, precum și corespondența acestora cu evidențele contabile privind mărfurile divizibile recepționate;</p> <p>d) să asigure condiții pentru curățarea roților vehiculelor, înainte de ieșirea acestora pe drumul public.</p> <p>(3) Conducătorul auto, în cazul efectuării transportului rutier de mărfuri divizibile, este obligat să dețină, la bordul vehiculului a cărui masă este gală sau mai mare de 12 tone și să prezinte organelor de control, tichetul de cântar și să conducă vehicule cu mărfuri divizibile acoperite cu prelată sau din care nu se scurg bunuri divizibile ori reziduuri rezultate din exploatarea acestora.”</p>	<p>termenul de evidență a tichetelor de cântar eliberate de furnizor, de la 5 ani la 2 ani. Respectiv, se propune de a substitui cifra „5” cu cifra „2”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune excluderea lit.b) al alin.(2), deoarece evidența tichetelor de cântar pe o perioadă de minimum 5 ani nu este rezonabilă. Totodată, lit.c) prevede evidența tichetelor de cântar la solicitarea organelor de control.</p> <p>La completarea articolului 62<sup>2</sup>, alineatul (3), după sintagma „a cărui masă” se propune de a completa cu cuvântul „maximală” pentru a asigura trăsătura calitativă a reglementării, de claritate a noțiunilor utilizate, conform exigențelor art.53 alin.(3) lit.b) al Legii nr.780-XV din 27.12.2001 privind actele legislative.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> cu substituirea cuvântului „maximală” cu cuvântul „totală”, deoarece în pașaportul tehnic al mijlocului de transport se prevede masa totală a acestuia.</p>
Art.63. – (1) Transportul rutier contra cost		<b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în</u></b>	<b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece se acceptă

<p>de persoane se poate realiza prin servicii regulate, regulate speciale și ocazionale numai cu autobuze și autocare, clasificate pe categorii de confort, și prin servicii în regim de taxi – numai cu autoturisme. Vehiculele rutiere respective vor fi echipate cu sisteme de poziționare globală conectate la sistemul de management integrat administrat de Agenție.</p> <p>(2) La efectuarea transportului rutier contra cost de persoane în trafic național pe o distanță mai mică de 50 km se admite transportarea persoanelor nedepășind capacitatea de îmbarcare prevăzută de reglementările în vigoare, pe o distanță mai mare de 50 km sau în trafic transfrontalier se admite transportarea persoanelor doar pe scaune, <u>iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autocare.</u></p>		<p><b><u>Parlament</u></b></p> <p>La articolul 63 alin.(2) se propune ca sintagma „iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autocare” se substituie în sintagma „iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autobuze/autocare pe scaune, avînd compartimente speciale pentru transportul bagajelor. Verificarea corespunderii autobuzelor la condițiile prevăzute în prezentul articol se efectuează doar în trafic de către inspectorii Agenției”.</p> <p>Această modificare va duce la eliminarea neclarităților de interpretare atunci cînd în certificatul de înmatriculare greșit este indicat autobuz în loc de autocar și viceversa.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.63 alin.(1) sintagma „integrat administrat de Agenție” se substituie cu „al operatorului de transport rutier. Datele electronice ale sistemului de poziționare globală vor fi păstrate de către operatorii de transport rutier timp de 30 zile calendaristice”.</p> <p>La alineatul (2) art.63 după sintagma „mai mică de 50 km se admite transportarea persoanelor” se adaugă sintagma „inclusiv în picioare”;</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art. 63, alin. (2) se propune substituirea sintagmei „trafic transfrontalier” cu „internațional” și excluderea sintagmei „iar</p>	<p>propunerea dlui Ștefan Creangă.</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece actualmente operatorii de transport nu sunt în stare să implementeze această normă.</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece se acceptă propunerea dlui Ștefan Creangă.</p> <p><b><u>Se sustine parțial,</u></b> în redacția propusă de către dl Ștefan Creangă.</p>
--	--	---	--

		<p>în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autocare.”;</p> <p>Motivare: Ținând cont de propunerea de unificare a noțiunilor de autobuz și autocar se propune modificarea art. 63 alin. (2), în vederea stabilirii expres a modului de transportare a călătorilor în raport cu capacitatea de îmbarcare a unităților de transport.</p> <p><b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 63, alineatul (2), după cuvintele „transportarea persoanelor doar cu autocare” se completează cu sintagma „și autobuse clasificate pe categorii de confort”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 63:  la alineatul (1), cuvintele „autobuze și autocare” se substituie cu cuvintele „autobuze/autocare”;</p> <p>alineatul (2) se propune de expus în următoare redacție:  „(2) 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 prevăzută de către producător. În trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar pe scaune.”;</p> <p>Redacția nou propusă, clarifică că la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane în trafic național pe o distanță mai</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece se susține propunerea dlui Creangă</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
--	--	---	--



	<p>Articolul 63 se completează cu alineatul (3) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(3) Îmbarcarea/debarcarea persoanelor în cadrul efectuării unei operațiuni de transport prin servicii ocazionale se efectuează, în afara drumurilor publice, doar în locuri special amenajate pentru parcare de la sediul întreprinderii sau în alte locuri, special delimitate de către administrația publică locală, pentru efectuarea acestor operațiuni.”</p>	<p>mică de 50 km pasagerii pot călători și în picioare în cazul când nu este depășită capacitatea de îmbarcare prevăzută de reglementările în vigoare. Mai mult ca atât, se exclude restricția de a transport în trafic internațional pasagerii doar cu autocarele, deoarece definiția de autocar și autobuz au fost unificate.</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Menționăm că, alin.(3) art.63 ce se referă la îmbarcarea/debarcarea persoanelor în cadrul efectuării unei operațiuni de transport prin servicii ocazionale nu totdeauna poate fi efectuată doar în locuri special amenajate. Astfel, propunerea este inoportună. Pe cale de consecință, se propune de a fi exclusă din proiect.</p> <p><b><u>DI Valerian Bejan, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 63 se completează cu alin.(3) cu următorul conținut:</p> <p>„(3) Se interzice antrenarea la efectuarea transportului contra cost de persoane a mijloacelor de transport reutilate”. Totodată, se propune a fi pusă în aplicare începând cu 1 iunie 2017.</p> <p>Această modificare e propusă pentru a institui interdicția de utilizare a unităților de transport reutilate la transporturilor contra cost de persoane, conform pct. 5 al Hotărîrii Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul Transporturilor Auto de Călători și Bagaje.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Art.64. –</p> <p>(2) Biletele se vînd la casele de bilete ale autogărilor, ale operatorilor de transport rutier care deservește rutele/cursele, prin intermediul terminalelor speciale și/sau</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea din art.64, alin.(2) din cod a sintagmei „În toate cazurile, biletele trebuie să fie vîndute și/sau raportate prin intermediul planului unic de</p>	<p><b><u>Se susține,</u></b> cu expunerea în următoarea redacție:</p> <p>„La alineatul (2) ultima propoziție se exclude.”</p>

<p>agenților de vânzare a biletelor, prin sistemele electronice de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora, biletele sînt vîndute de conducătorul auto. <u>În toate cazurile, biletele trebuie să fie vîndute și/sau raportate prin intermediul planului unic de facturare și decontare contractat de Agenție.</u></p> <p>(4) Autogările și operatorii de transport rutier vor organiza vânzarea anticipată a biletelor.</p>	<p>Articolul 64 se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(4) Autobuzele și autocarele care efectuează transport rutier de persoane, în mod obligatoriu, vor fi supuse inspecției tehnice periodice o dată la 6 luni.”</p>	<p>facturare și decontare contractat de Agenție”;</p> <p>Motivare: Deoarece în prezent nu este elaborat nici conceptul tehnic al Planului unic de facturare, ținînd cont că majoritatea autogărilor sunt conectare la sistemul unic de vânzare a biletelor gestionat de Î.S. „Gările și Stațiile Auto” se propune excluderea prevederilor menționate.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în parlament</u></b></p> <p>La art. 64 alin (2) se exclude ultima fraza ce urmează după sintagma „sînt vîndute de conducătorul auto.”</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune de exclus propunerea la alin.(4) al art.64 din proiect, deoarece această prevedere deja este prevăzută în art.125 din Codul Transporturilor Rutiere.</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La pct.21 prevederile propuse spre completare nu fac obiectul reglementat în acest articol.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în parlament</u></b></p> <p>La alin.(4) cuvîntul „vor” se înlocuiește cu cuvîntul „pot”.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Pentru asigurarea gratuității transportării elevilor cu vîrstă preșcolară se propune ca la articolul 64, alineatul (5) va avea următorul cuprins:</p> <p>„(5) Pasagerul are dreptul să fie însoțit de un copil în vîrstă de pînă la 7 ani inclusiv, care va călători gratuit dacă nu ocupă un loc</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece nu este clară propunerea de modificare a normei.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se exclude din proiect.</p> <p><b><u>Se sustine parțial</u></b>, în varianta propusă de către dl Ștefan Creangă.</p>
---	---	--	---

		<p>aparte pe scaun, iar în cazul când este însoțit de câțiva copii cu vârste de până la 7 ani inclusiv, pentru fiecare copil, în afară de unul transportat gratuit, să achite 50% din costul total al călătoriei pasagerului matur, cu dreptul de a ocupa un loc separat”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune următoarea redacția a art. 64 alin. (5): „(5) Transportul rutier în trafic național este gratuit pentru copiii cu vârsta de până la 7 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune. În cazul când pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de până la 7 ani, pentru fiecare copil, în afară de unul transportat gratuit, pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil. Transportul rutier în trafic internațional este gratuit pentru copiii cu vârsta de până la 2 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune, iar în cazul când pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de până la 7 ani, pentru fiecare copil pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil.” la alineatul (6), textul „6 ani” se substituie cu textul „7 ani”.</p>	<b><u>Se susține.</u></b>
Art.67 alin.(5) În caz de accident survenit ca urmare a utilizării <u>autobuzului sau autocarului</u> , operatorul de transport rutier asigură asistența rezonabilă și proporțională în ceea ce privește nevoile imediate de ordin practic ale persoanelor după accident. O astfel de asistență include, atunci când este necesar, cazare,		<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune la articolul 67 alineatul (5) și articolul 69 cuvintele „autobuzului sau autocarului” se substituie cu cuvintele „autobuzului/autocarului”.</p>	<b><u>Se susține.</u></b>

<p>hrană, îmbrăcăminte, transport și facilitarea acordării primului ajutor.</p> <p><b>Art.69.</b> – Persoanele transportate au dreptul la despăgubiri în caz de deces sau vătămare corporală, precum și în caz de pierdere sau deteriorare a bagajului, în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, în conformitate cu legislația cu privire la asigurări.</p>			
<p><b>Art.70.</b> – Operatorul de transport rutier care efectuează transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional sau internațional are obligația, pe toată durata transportului, să dețină la bordul vehiculului rutier:</p> <p>c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>g) copia autenticată a certificatului de conformitate și/sau a certificatului sistemului de management.</p>		<p><b><u>Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 70, lit.c) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional, după caz”.</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b> La articolul 70, litera g) se propune a fi abrogată. Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p><b>Art.72.</b> – Operatorul de transport rutier care efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale în trafic local, raional, interraional sau internațional are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier pe toată durata transportului pe teritoriul Republicii Moldova:</p> <p>d) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>f) copia autenticată a certificatului de conformitate.</p>		<p><b><u>Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 72, lit.d) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional, după caz”.</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b> La articolul 72, litera f) se propune a fi abrogată. Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p><b>Art.73.</b> – Operatorul de transport rutier care efectuează transport rutier contra cost</p>		<p><b><u>Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 73, lit.e) după</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>



<p>punctele menționate în contract.</p> <p>(2) Persoanele care vor fi transportate prin servicii ocazionale de transport rutier contra cost de persoane în trafic internațional trebuie să posede acte de identitate care să confirme înscrierile din documentul de control al Acordului INTERBUS.</p>	<p>anterior efectuării transportului și în format electronic, datele privind grupele de persoane anterior stabilite.</p>	<p>consecință, propunerea nu este consecventă și urmează a fi exclusă din proiect.</p>	
<p><b>Art.78.</b> – (1) La efectuarea transportului rutier de persoane în cont propriu în trafic național și internațional, la bordul vehiculului rutier trebuie să se afle, pe toată durata transportului:</p> <p>a) copia declarației informative tip prevăzute la art. 42 alin. (6);</p> <p>d) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil.</p>		<p><b><u>Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca la articolul 78, alin.(1), lit.d) după sintagma „al conducătorului auto” de completat cu sintagma „pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional, după caz”.</p> <p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> La art.78 din cod, pentru a aduce în corespundere cu modificările de la art.61, se propune abrogarea literei a) copia declarației informative tip prevăzute la art. 42 alin.(6).</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
		<p><b><u>DI Nicolae Dudoglo, deputat în Parlament</u></b> După Secțiunea a 4-a „Transportul rutier de persoane în cont propriu” textul se completează după cum urmează: „Secțiunea a 4-b Transportul rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu Art.79/1.– (1) La efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu în trafic național și internațional, la bordul vehiculului rutier trebuie să se afle, pe toată durata transportului: Copia declarației informative tip prevăzute la art.42 alin.(6); Lista de control a persoanelor transportate,</p>	<p><b><u>Nu se sustine,</u></b> argumentele sunt expuse mai sus.</p>

		<p>cu ștampila beneficiarului transportului;</p> <p>(2) Instituțiile care efectuează transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu au următoarele obligații:</p> <p>a) să asigure instruirea conducătorilor auto privind obligațiile care revin acestora;</p> <p>b) să transporte doar persoanele nominalizate în lista de control, în limita locurilor prevăzute de certificatul de înmatriculare a vehiculului rutier.”</p>	
<p>Art.83. – La efectuarea transportului rutier de persoane în regim de taxi, operatorul de transport rutier are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului:</p> <p>b) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil.</p> <p>d) copia autenticată a certificatului de conformitate.</p>		<p><b><u>Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune ca la articolul 83, lit.b) după sintagma „certificatul de competență profesională” de completat cu sintagma „pentru transporturi în regim de TAXI”.</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 83, litera d) se propune a fi abrogată.</p> <p>Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece codul nu prevede o astfel de clasificare, noțiune.</p> <p><b><u>Se susține</u></b>.</p>
<p>Art.84. – (1) Transportul rutier în regim de taxi poate fi efectuat numai la solicitarea persoanei și pe orice traseu deschis circulației publice.</p> <p>(2) Operatorul de transport rutier autorizat să presteze servicii în regim de taxi este în drept:</p> <p>a) de regulă, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi în interiorul localității unde este înregistrată întreprinderea;</p> <p>b) ocazional, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprinderea și alte localități sau puncte de interes, la cererea persoanei transportate;</p>	<p>Articolul 84 se completează cu alineatul (7) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(7) În cazul efectuării transporturilor în regim taxi, conform art. 84, lit. b), c) de mai mult de două ori pe săptămână, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, documentate de către Agenție prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare, Agenția pe lângă amenda contravențională, va retrage copiile conforme a licenței de transport rutier pentru vehiculele rutiere documentate și va aplica măsura de ridicare a plăcuțelor cu numărul de</p>	<p><b><u>Dna Mihaela Spătaru, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Modificarea poate duce la abuzuri din partea organelor de control și se prezintă drept un mecanism complicat de control asupra activității de taxi din care considerente textul alin.(7) al art.84 se propune de exclus din proiect.</p> <p>Cetățenii ar trebui să fie în drept să aleagă fie serviciul de taxi, fie alt tip de transport public, mai accesibil, pentru a călători între 2 localități. Potrivit proiectului vor fi favorizate companiile mari de taxi și dezavantajate cele mici din centrele raionale și sate. Astfel, se propune de exclus alineatele (7), (8) și (9) art.84.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>.</p>

<p>c) ocazional, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprinderea aflată în zona de frontieră și altă localitate similară aflată peste frontieră dacă acordurile internaționale bilaterale permit aceasta.</p> <p>(3) Este interzis transportul rutier de persoane în regim de taxi pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea.</p> <p>(4) Taxiurile au acces nediscriminatoriu și în condiții egale în locurile de așteptare a persoanelor, în limita locurilor disponibile.</p> <p>(5) Accesul în locurile de așteptare a persoanelor poate fi gratuit sau în baza unei taxe generale, instituită de către consiliul local.</p> <p>(6) În lipsa locurilor de așteptare a persoanelor, taxiurile pot staționa numai în locurile permise pentru staționare în conformitate cu legislația în vigoare.</p>	<p>înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, informând autoritatea de licențiere despre măsurile întreprinse. Pentru operatorii de transport rutier cărora li se retrag copii conforme a licenței de transport rutier conform procedurii descrise, Autoritatea de licențiere nu va elibera acestora alte copii conforme a licenței de transport rutier pentru oricare din vehicule rutiere, pe un termen de 6 luni.”</p> <p>alineatul (8) care va avea următorul conținut: „(8) Se interzice taxiurilor să efectueze transport în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării, în mod permanent, a unui astfel de transport într-</p>	<p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> La pct.23, completarea art.84 contravine alin.(2) lit.b) și c) din același articol. Or, alin.(2) oferă dreptul operatorului de transport rutier autorizat să presteze servicii în regim de taxi, ocazional între localitatea unde este înregistrată întreprinderea și alte localități la cererea persoanei transportate, însă completările art.84 propuse prin proiectul de lege prevăd sancționarea operatorilor pentru acest tip de transport în cazul în care de mai mult de 2 ori pe săptămână efectuează transport în regim de taxi înafara localității unde este înregistrată întreprinderea;</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Modificarea în cauză la alin.(7) al art.84 ar putea implica un comportament discreționar sau chiar situații de abuz din partea exponentului puterii de stat pe care motiv se propune de a substitui textul „în afara localității unde este înregistrată întreprinderea” cu textul „la o distanță mai mare de 30 km de localitatea în care este înregistrată întreprinderea”.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b> În redacția alineatului (7) a art.84 propus de dl S. Sîrbu (p.23 al inițiativei) se exclude sintagma „prin probe foto sau video”.</p> <p><b><u>Dna Mihaela Spătaru, deputat în Parlament</u></b> Se propune de a fi exclus alin.(8), deoarece cetățenii ar trebui să fie în drept să aleagă fie serviciul de taxi, fie alt tip de transport</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se acceptă propunerea dnei Mihaela Spătaru.</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se propune excluderea acestui alineat din proiect.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	---	---	---



	<p>o localitate, alta decât localitatea în care este înregistrată.”</p> <p>alineatul (9) care va avea următorul conținut: „(9) Prevederile alin.(7) nu se aplică în cazul efectuării transporturilor în regim taxi, conform art. 84, lit. b) și c) , dacă acestea sunt efectuate între orele 21.00 și 05.00 sau sunt efectuate de la un aeroport internațional, autorizat și care deservește curse aeriene regulate, spre alte localități, de către taxiuri special autorizate de către administrația aeroportului, în limita unei cote acceptate de Agenție. ”</p> <p>alineatul (10) care va avea următorul conținut: „ (10) Se interzice amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui autovehicul, care nu deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și a accesoriilor specifice</p>	<p>public, mai accesibil, pentru a călători între 2 localități. Potrivit proiectului vor fi favorizate companiile mari de taxi și dezavantajate cele mici din centrele raionale și sate.</p> <p><b><u>Dl Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La completarea articolului 84 cu alineatul (8), după sintagma „în care este înregistrată” se propune de a completa cu cuvântul „întreprinderea”.</p> <p><b><u>Dl Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b></p> <p>În redacția alineatului (8) propus de dl S. Sîrbu termenul „taxiurilor” se substituie cu „taximetrelor”.</p> <p><b><u>Dna Mihaela Spătaru, deputat în Parlament,</u></b></p> <p>Modificarea poate duce la abuzuri din partea organelor de control și se prezintă drept un mecanism complicat de control asupra activității de taxi din care considerente textul alin.(9) al art.84 se propune de exclus din proiect.</p> <p>Cetățenii ar trebui să fie în drept să aleagă fie serviciul de taxi, fie alt tip de transport public, mai accesibil, pentru a călători între 2 localități. Potrivit proiectului vor fi favorizate companiile mari de taxi și dezavantajate cele mici din centrele raionale și sate.</p> <p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La completarea art.84 cu alin.(9) se propune de a exclude textul din final „în limita unei cote acceptate de Agenție”</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se exclude alin.(8).</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se exclude alin.(8).</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece se acceptă propunerea dnei Mihaela Spătaru.</p>
--	---	--	---

	autovehiculelor care efectuează transport rutier în regim de taxi.”	<p><b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 84 se completează cu alineatul (7), cu următorul conținut:</p> <p>„(7) Se interzice transportul rutier în regim de taxi cu automobilele nedotate cu aparate de taxat, cu memorie fiscală în stare de funcționare”.</p>	<p><b><u>Se sustine partial</u></b>, cu expunerea în următoarea redacție:</p> <p>La articolul 81 litera a), după cuvintele „aparate de taxat” se introduc cuvintele „în stare de funcționare”.</p> <p>Articolul 81 din cod prevăd normele care urmează a fi respectate de către transportatorii rutieri în regim de taxi, inclusiv dotarea cu aparate de taxat legalizate.</p>
<p><b>Art.86. – (1)</b> Activitatea de autogară se efectuează de către întreprinderi de stat sau private numai în baza licenței pentru desfășurarea activității de autogară, eliberată de autoritatea de licențiere.</p> <p><b>(3)</b> Înființarea unei autogări se efectuează cu aprobarea consiliilor locale.</p>	<p>La articolul 86:</p> <p>Alineatul (1) se modifică și se completează după cum urmează:</p> <p>sintagma „licenței” se substituie cu sintagma „autorizației”;</p> <p>sintagma „autoritatea de licențiere” se substituie cu sintagma „Agenție”.</p>	<p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune de exclus propunerea de la art.86 alin.(1) din proiect, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.</p> <p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La pct.24, se propune modificarea art.86, care oferă Agenției de Transport Auto atribuția de eliberare a autorizației pentru activitatea de autogară. În cazul adoptării modificării propuse prin proiectul de lege, considerăm oportun completarea Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011, prin introducerea în anexă a autorizației respective. Totodată considerăm necesar completarea și a Codului transporturilor rutiere cu prevederi referitoare la autorizarea activității de autogară similar prevederilor specificate activității de autoservice.</p> <p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Din art. 86 din cod se propune a fi exclus alin.(3).</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece se acceptă propunerea dlui Ștefan Creangă.</p>

		<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La alin.(3) art.86 cuvintele „consiliilor locale” se propun a fi substituite cu cuvintele „de către primărie”, deoarece în foarte multe cazuri nu au loc sau sunt blocate ședințele consiliilor locale pe care motiv înființarea unei autogări poate fi și cu acordul primarului localității, fapt ce va simplifica procedura de avizare. Țin să menționez că autorizația de construcție autogării se va elibera de către consiliul local ca și în prezent.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>(8) 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, poate stabili direcțiile prioritare de deservire a rutelor/curselor pentru autogările respective. Stabilirea direcțiilor prioritare nu limitează dreptul operatorilor de transport rutier de a-și alege autogările prin care vor fi deservite rutele.</p>	<p>la alineatul (8) textul „Stabilirea direcțiilor prioritare nu limitează dreptul operatorilor de transport rutier de a-și alege autogările prin care vor fi deservite rutele.” se exclude .</p>	<p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune de exclus din proiect propunerea de la alin.(8), deoarece limitarea dreptului operatorilor de transport rutier de a-și alege autogările, prin care vor fi deservite rutele, ar putea crea o concurență neloială între operatori, prin urmare există riscul de fraude ulterioare (de exemplu: favorizarea anumitor subiecți în dezavantajul „jucătorilor mai mici”). Astfel, propunem de a fi excluse din proiect.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Art.88. – (1) În vederea licențierii activității de autogară, întreprinderea trebuie să îndeplinească cumulativ condițiile de bază materială, competență profesională și bună reputație.</p> <p>(2) Licențierea activității de autogară se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.</p> <p>(3) La declarația pentru eliberarea/prelungirea licenței se anexează, în original sau în copii, cu prezentarea originalelor pentru verificare,</p>	<p>Articolul 88 se modifică și se completează după cum urmează:</p> <p>la alineatul (1) sintagma „licențierii” se substituie cu sintagma „autorizării”</p> <p>alineatul (2) se va expune în următoarea redacție: „(2) Autorizarea activității de autogară se efectuează la depunerea cererii de autorizare a autogării de către agentul economic. Modelul cererii de autorizare este prevăzut în Regulamentul cu privire la autogări.”</p> <p>la alineatul (3) sintagma „declarația” se substituie cu sintagma „cererea” ,</p>	<p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune de exclus propunerile de la art.88, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificările în cauză.</p> <p>Actul permisiv și dispozițiile privind procedura de autorizare a activității de întreprinzător urmează a fi reglementate de Legea nr.160 din 22.07.11. La moment însă atare acte permissive și dispoziții nu se regăsesc în Legea enunțată.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente:</p> <p>a) actele care confirmă dreptul de folosință a edificiului și terenului pe o perioadă de minimum un an, precum și corespunderea acestora prevederilor art.87 din prezentul cod;</p> <p>b) copia carnetului de muncă al persoanei angajate în funcția de manager de transport rutier responsabilă pentru desfășurarea activității de autogară;</p> <p>c) declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație în condițiile art.18 din prezentul cod;</p> <p>d) certificatul de competență profesională al managerului de transport rutier responsabil pentru desfășurarea activității de autogară, eliberat în condițiile art.43 din prezentul cod, de modelul prevăzut în Regulamentul cu privire la autogări;</p> <p>e) decizia consiliului local cu privire la aprobarea înființării autogării, în cazul autogărilor noi;</p> <p>f) schița autogării, la scara 1:100, cu amplasarea peroanelor și încăperilor adiacente;</p> <p>g) certificatul sistemului de management.</p>	<p>sintagma „licenței” se substituie cu sintagma „autorizației”, textul „documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător” se exclude.</p> <p>la litera a) alineatul (3) sintagma „un an” se substituie cu sintagma „5 ani”.</p> <p>se completează cu litera h) care va avea următorul conținut: „h) declarație pe propria răspundere, de către solicitantul de autorizație, a responsabilității pentru respectarea condițiilor de autorizare și pentru autenticitatea documentelor prezentate;”</p> <p>se completează cu litera i) care va avea următorul conținut: „i) confirmarea conectării la planul unic de facturare și decontare.”</p>	<p><b><u>DI Corneliu Dudnic, deputat în Parlament</u></b> Din art. 88 alin.(3) din cod se propune a fi exclusă lit. e).</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> În contextul modificării alin.(3) art.86 se propune ca lit.e) art.88 din cod să fie expusă într-o nouă redacție: „e) copia dispoziției primăriei cu privire la aprobarea înființării autogării, în cazul autogărilor noi.”</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b> La articolul 88 alin.(3), litera g) se propune a fi abrogată. Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> deoarece se acceptă propunerea dlui Ștefan Creangă.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Art.89. – Condițiile privind eliberarea, prelungirea, reperfectarea licenței,</p>	<p>Articolul 89 se expune într-o nouă redacție: „(89) Condițiile privind</p>	<p><b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune de exclus din proiect</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

termenul de valabilitate a licenței, suspendarea temporară, reluarea valabilității și retragerea licenței sînt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, iar condițiile suplimentare pentru suspendarea și retragerea licenței sînt prevăzute la art.91 din prezentul cod.	eliberarea, modificarea sau prelungirea termenului de valabilitate a autorizației, sînt prevăzute în Regulamentul cu privire la autogări, iar condițiile suplimentare pentru suspendarea și retragerea licenței sînt prevăzute la articolul 91 din prezentul cod.”	propunerea de la art.89, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.	
Art.90. – (1) Deținătorii licenței pentru desfășurarea activității de autogară au următoarele obligații:	La alineatul (1) al articolului 90 sintagma „licenței” se substituie cu sintagma „autorizației”.	<b><u>Guvernul Republicii Moldova</u></b> Se propune de exclus din proiect propunerea de la art.90, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.	<b><u>Se sustine.</u></b>
Art.91. – Licența pentru desfășurarea activității de autogară poate fi retrasă de către autoritatea de licențiere în condițiile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și la constatarea și sancționarea, mai mult de 10 ori, în decurs de 12 luni consecutive de către Agenție, prin decizie definitivă conform legii, a următoarelor încălcări: a) admiterea la efectuarea curselor prin intermediul autogării a vehiculelor rutiere în lipsa la bordul acestora a documentelor prevăzute de prezentul cod; b) nerespectarea programului autogării; c) interzicerea accesului operatorilor de transport rutier la serviciile oferite de autogară sau condiționarea încheierii contractelor de efectuare a unor servicii suplimentare ori pe care operatorul de transport rutier nu le solicită; d) refuzul încheierii contractelor de acces în autogară, în conformitate cu prevederile prezentului cod, cu operatorii de transport rutier deținători de autorizație de transport rutier de persoane prin servicii regulate;	Articolul 91 se modifică după cum urmează: sintagma „Licența” se substituie cu sintagma „Autorizația” , sintagma „autoritatea de licențiere” se substituie cu sintagma „Agenția” , sintagma „Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător” se substituie cu sintagma „prevăzute de Regulamentul cu privire la autogări”.	<b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune de exclus din proiect propunerea de la art.91, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.	<b><u>Se sustine.</u></b>

<p>e) aplicarea, la încheierea contractelor cu operatorii de transport rutier, a unor tarife diferențiate pentru aceleași servicii;</p> <p>f) neîndeplinirea condițiilor contractuale față de operatorii de transport rutier;</p> <p>g) nerespectarea modului de efectuare a curselor suplimentare, constatată prin prescripții de Agenție.</p>			
<p><b>Art.92.</b> – Autoritatea de licențiere suspendă și retrage licența pentru desfășurarea activității de autogară în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	<p>Articolul 92 se modifică după cum urmează:</p> <p>sintagma „Autoritatea de licențiere” se substituie cu sintagma „Agenția”, sintagma „licența” se substituie cu sintagma „autorizația”, sintagma „Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător” se substituie cu sintagma „Regulamentului cu privire la autogări”.</p>	<p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune de exclus din proiect propunerea de la art.92, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p><b>Art.93.</b> –</p> <p>(2) Activitatea de autoservice poate fi desfășurată numai în ateliere specializate, în baza autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice, care atestă dreptul de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, activitățile prevăzute la art.94.</p> <p><b>Art.94.</b> – Activitățile specifice pentru care este necesară autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice sînt:</p> <p>a) repararea, întreținerea și/sau reglarea ansamblurilor mecanice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– motorul și instalațiile anexe;</li> <li>– transmisia și componentele acesteia;</li> <li>– sistemul de rulare și componentele acestuia;</li> <li>– sistemul de direcție și componentele acestuia;</li> <li>– sistemul de frînare și componentele</li> </ul>	<p>La articolul 93 alineatul (2), textul „ în baza autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice, care atestă dreptul de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, activitățile prevăzute la art.94.” se exclude.</p> <p>La articolul 94:</p> <p>se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(4) Desfășurarea activității de autoservice cu încălcarea alin. (2) și (3) a prezentului articol, se sancționează în proces contravențional cu privarea de către Agenție, organele fiscale și/sau organele ministerului afacerilor interne de dreptul de a desfășura o activitate, în domeniul dat, pe un termen de 3 luni.”</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Completarea articolului 94 cu alineatul (4) cuprinde elementele unei componente de contravenție, cum ar fi latura obiectivă, sancțiunea. Acest lucru nu este judicios reieșind din conceptul general al legii contravenționale. În sistemul de drept al Republicii Moldova, normele juridice ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională,</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>acestui;</p> <p>b) repararea, întreținerea, reglarea echipamentului electric și/sau electronic:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– instalația electrică de pornire a motorului, de încărcare a bateriilor de acumulatori și componentele acesteia;</li> <li>– instalația electrică de iluminare și semnalizare și componentele acesteia;</li> <li>– sistemul de gestiune electronică a motorului și/sau a sistemelor vehiculului rutier;</li> </ul> <p>c) repararea structurii caroseriei și/sau înlocuirea șasiului și/sau caroseriei;</p> <p>d) repararea anvelopelor;</p> <p>e) dezmembrarea vehiculelor rutiere scoase din uz și a componentelor acestora;</p> <p>f) reutilizarea vehiculelor rutiere;</p> <p>g) lucrări de întreținere.</p>		<p>determină faptele ce constituie contravenții și prevăd procesul contravențional și sancțiunile contravenționale se cuprind doar în Codul contravențional, nu și în legile speciale care reglementează un anumit domeniu de activitate. Din considerentul enunțat, se propune de a expune completarea într-o nouă redacție, după cum urmează:</p> <p>Articolul 94 se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:</p> <p>„(4) Pentru desfășurarea activității de autoservice cu încălcarea prevederilor alin.(2) și (3) survine răspunderea contravențională.”</p> <p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Referitor la completarea art.94 cu noul alineat (4), care stabilește că organul fiscal va avea dreptul să sancționeze contravențional de dreptul de a desfășura o activitate în domeniul respectiv. Menționăm că art.402 din Codul contravențional prevede contravențiile care sunt examinate de organele de control financiar și fiscal, unde nu se regăsesc și contravențiile din domeniul transportului. Astfel, se propune revizuirea prevederilor pct.31.</p> <p>La alin.(4), ținem să menționăm că, reieșind din principiul legalității statuat la art.5 din Codul Contravențional al Republicii Moldova, nimeni nu poate fi declarat vinovat de săvârșirea unei contravenții nici supus sancțiunii contravenționale decât în conformitate cu legea contravențională. Respectiv, este supusă răspunderii contravenționale numai persoana care a săvârșit o faptă prevăzută de legea</p>	
---	--	---	--

		contravențională. Din acest motiv, considerăm necesar ca aceste sancțiuni să fie cuprinse în Codul Contravențional.	
<p>Art.95. –</p> <p>(1) Autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice se eliberează de către Agenție pe un termen de 5 ani.</p>		<p><b><u>DI Anatolie Labuneț, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune modificarea și completarea art. 95 din cod, după cum urmează:</p> <p>Alin.(1), după sintagma „se eliberează” se modifică și se completează cu sintagma: „pe un termen de 5 ani de către agenție care este unica autoritate competentă de eliberarea acestora.”</p> <p>Se instituie un nou alineat cu numărul de ordine (1<sup>1</sup>), expus în următoarea redacție: „Autorizațiile eliberate anterior de alte instituții ale statului sunt valabile până la data expirării acestora.”</p> <p>La moment, autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice este eliberată și de alte autorități statale. Reieșind din situația creată, consider oportun ca art.95 din Legea nr.150 din 17.07.2014 să prevadă expres că unica autoritate competentă în eliberarea acestor autorizații să fie Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Republica Moldova, iar cele eliberate anterior să fie valabile până la momentul expirării acestora. Reiterez că AITA este unicul organ specializat în acest sens, iar eliberarea autorizațiilor ține nemijlocit de obligațiile funcționale a acestei agenții.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție: „(1) Autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice se eliberează pe un termen de 5 ani de către Agenție, singura autoritate competentă în acest sens.”</p> <p><b><u>Se susține</u></b>, cu transferarea acestor norme la articolul 153 dispoziții finale și tranzitorii în următoarea redacție: „(10) Autorizațiile eliberate anterior de alte instituții sînt valabile pînă la data expirării termenului lor de valabilitate, iar deținătorii acestora au obligația de a respecta prevederile prezentului cod.”</p>
<p>(2) Modelul autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice, precum și procedura de certificare a activității de autoservice sînt prevăzute în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.</p>		<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune completarea proiectului cu amendamentul de expunere într-o nouă redacție alineatul (2) al articolului 95, după cum urmează:</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>



		alineatul (2) va avea următorul cuprins: „(2) Modelul tip al autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice este prevăzut în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.”	
<p>Art.96. – Autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice se acordă întreprinderilor care îndeplinesc, cumulativ, condițiile:</p> <p>b) de dotare tehnică, conform anexei nr.3 la prezentul cod;</p> <p>d) de corespundere a serviciilor prestate cu cerințele documentelor normative, confirmată prin certificat de conformitate.</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> Se propune abrogarea art.96 lit.b); Motivare: Deoarece serviciile conexe prestate de agenții economici autorizați pentru desfășurarea activității de autoservice sunt foarte diverse, iar dotarea tehnică variază pentru fiecare tip de lucrări efectuate se propune excluderea cerințelor expres privind utilajul necesar.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Art.96 se propune de completat cu lit.e) cu următorul cuprins: „e) de dotare tehnică conform Regulamentului cu privire la activitatea autoservice.”. Această normă se pune în aplicare de la 01.01.2017.</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b> Se propune completarea proiectului cu amendamentul de modificare a articolului 96, după cum urmează: La articolul 96, litera d) se propune a fi abrogată. Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> prin expunerea la litera b).</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Art.98. – (1) Persoanele cu studii superioare în domeniul tehnic auto și cu o vechime în muncă mai mare de 5 ani în domeniu pot conduce ateliere în care se desfășoară activități prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor</p>		<p><b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 98, alineatul (1), după cuvintele „în baza certificatului de competență profesională” se exclud cuvintele „fără a fi examinate printr-un text grilă”.</p>	<p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece nu este argumentată și nu este clară necesitatea și intenția acestei modificări.</p>

<p>rutiere, în baza certificatului de competență profesională, <u>fără a fi examinate printr-un test-grilă.</u></p> <p>(2) Valabilitatea certificatelor de competență profesională este de 3 ani.</p> <p>(3) Persoana căreia i s-a retras certificatul de competență profesională de 3 ori nu mai are dreptul să gestioneze activități de autoservice timp de un an.</p>			
<p>Art.100. – În vederea obținerii autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice, întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova va depune la Agenție, pentru fiecare atelier, câte un dosar de autorizare care va cuprinde:</p> <p>g) copia certificatului de conformitate.</p>		<p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 100, litera g) se propune a fi abrogată.</p> <p>Motivația este expusă mai sus privind evaluarea conformității.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Art.101. – (1) Agenția examinează cererea de autorizare a activității de autoservice în termen de 20 de zile calendaristice și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat.</p> <p>(2) În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.</p> <p>(3) În caz de dezacord cu decizia Agenției, solicitantul, în termen de 30 de zile de la data comunicării deciziei, este în drept să înainteze o cerere prealabilă, cu sesizarea ulterioară a instanței de judecată în conformitate cu legislația în vigoare.</p>	<p>La articolul 101:</p> <p>la alineatul (1) sintagma „20 de zile calendaristice” se substituie cu sintagma „o zi”;</p> <p>la alineatul (2) sintagma „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.” se substituie cu sintagma „în termen de o zi.”;</p>	<p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp, deputați în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La articolul 101 alin.(1) se propune de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.</p> <p>Termenul de o zi este unul foarte restrâns și ar putea peneclita funcționalitatea procedurii de autorizare a activității de întreprinzător. Această propunere nu este oportună, deoarece Agenția are nevoie de timp pentru a verifica respectarea condițiilor necesare pentru eliberarea autorizației privind desfășurarea activității de autoservice. Deci, termenul propus de autor este insuficient pentru a verifica nivelul întrunirii cumulative a condițiilor privind obținerea autorizațiilor privind desfășurarea activității de autoservice.</p>	<p><b><u>Se susține,</u></b> cu substituirea cuvîntului „calendaristice” cu cuvîntul „lucrătoare”.</p>

	se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut: „(4) După eliberarea autorizației Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pe trimestrul următor, cu scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”;	Modificarea în cauză urmează a fi efectuată la art.112 alin.(1), art.122 alin.(1) și 131 alin.(1). <b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune de exclus din proiect alin.(4) art.101, deoarece nu este clară scopul normei în condițiile ce întreprinderea a obținut autorizația respectivă pentru a desfășura activitate economică.	<b><u>Se sustine.</u></b>
<b>Art.111.</b> – În vederea autorizării activității de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova va depune la Agenție, pentru fiecare atelier, câte un dosar de autorizare care va cuprinde: f) copiile documentelor de aprobare de model pentru tahograme și/sau limitatoare de viteză.		<b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 111 din cod se propune de a fi abrogată litera (f), deoarece aprobarea de model a tahografelor și limitatoarelor de viteză sunt făcute doar de către producător.	<b><u>Se sustine.</u></b>
Art.112. – (1) Agenția examinează, în termen de 20 de zile calendaristice, cererea de autorizare a activității de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat. (2) În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.	la articolul 112: la alineatul (1) sintagma „20 de zile calendaristice” se substituie cu sintagma „o zi”;  la alineatul (2) sintagma „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.” se substituie cu sintagma „în termen de o zi.”; se completează cu alineatul (5) care va avea următorul conținut: „(5) După eliberarea autorizației Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pe trimestrul următor ,cu scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”	<b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp, deputați în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> La articolul 112 se propune de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.	<b><u>Se sustine,</u></b> cu substituirea cuvîntului „calendaristice” cu cuvîntul „lucrătoare”.
Art.122. – (1) Agenția examinează cererea	La articolul 122:	<b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp,</u></b>	<b><u>Se sustine,</u></b> cu substituirea

<p>de autorizare a activității de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier în termen de 20 de zile calendaristice și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat.</p> <p>(2) În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.</p> <p>(3) În caz de dezacord cu decizia Agenției, solicitantul, în termen de 30 de zile de la data comunicării deciziei, este în drept să înainteze o cerere prealabilă, cu sesizarea ulterioară a instanței de judecată în conformitate cu legislația în vigoare.</p> <p>(4) Cu 30 de zile înainte de expirarea termenului de valabilitate a autorizației, întreprinderea va solicita Agenției prelungirea termenului de valabilitate a acesteia.</p>	<p>la aliniatul (1) sintagma „ 20 de zile calendaristice” se substituie cu sintagma „o zi”;</p> <p>la aliniatul (2) sintagma „cu cel puțin 10 zile înainte de expirarea termenului prescris.” se substituie cu sintagma „în termen de o zi.”;</p> <p>se completează cu alineatul (5) care va avea următorul conținut:</p> <p>„(5) După eliberarea autorizației Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pe trimestrul următor, cu scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”</p>	<p><b><u>deputați în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La articolul 122 se propune de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.</p>	<p>cuvîntului „calendaristice” cu cuvîntul „lucrătoare”.</p>
<p>Art.125. -</p> <p>(5) Vehiculele rutiere înmatriculate în Republica Moldova sînt supuse inspecției tehnice periodice, cu respectarea următoarei periodicități:</p> <p>a) vehiculele rutiere utilizate la transportul persoanelor în folos public și cele implicate în transportarea mărfurilor periculoase – o dată la 6 luni;</p> <p>b) alte tipuri de vehicule rutiere – o dată pe an.</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art. 125 alin. (5) lit. a) se propune substituirea sintagmei „transportul persoanelor în folos public” cu sintagma „transport rutier contra cost”;</p> <p>Motivare: Pentru ajustarea prevederilor legale la tehnica legislativă.</p>	<p><b><u>Se susține parțial</u></b> în următoarea redacție: „sintagma „transportul persoanelor în folos public” se substituie cu sintagma „transportul rutier de persoane”.”</p>
<p><b>Art.129. – (1)</b> În funcție de destinația și masa totală maximă autorizată a vehiculelor rutiere inspectate, autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție</p>		<p><b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea literelor c) și d) din articolul 129, în baza Acordului European cu privire la transportarea internațională a</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece certificarea ADR și CEMT nu pot fi efectuate în oficii de întreprinderi „fictive”. Competența de eliberare a</p>

<p>tehnică periodică include următoarele genuri de activitate:</p> <p>c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT);</p> <p>d) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile <u>Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR)</u>;</p>		<p>mărfurilor periculoase (ADR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr.44-XVI din 04.06.1998. În conformitate cu prevederile pct. 9.1.3.1 al Acordului menționat, corespunderea unităților de transport cerințelor (ADR) se verifică numai după efectuarea cu succes a inspecției tehnice periodice. La fel se referă și certificarea autovehiculelor conform cerințelor normative a Conferinței Europene a Miniștrilor de transport (CEMT);</p>	<p>certificatelor respective conform Codului a fost atribuită stațiilor de inspecție tehnică autorizate care dețin utilajul tehnic și spațiu necesar pentru verificarea autovehiculului.</p>
<p><b>Art.130.</b> – În vederea obținerii autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică, întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova va depune la Agenție, pentru fiecare subdiviziune a stației de inspecție tehnică, câte un dosar de autorizare, care va cuprinde:</p> <p>a) cererea de forma stabilită de Agenție;</p> <p>b) copia statutului întreprinderii;</p> <p>c) actele din care să reiasă dreptul de deținere sau de folosință a edificiului;</p> <p>d) declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de onorabilitate;</p> <p>e) copiile certificatelor de competență profesională ale managerului responsabil de activitatea stației și ale personalului care efectuează inspecția tehnică periodică;</p> <p>f) lista aparatelor și utilajelor din dotarea stației;</p> <p>g) copiile buletinelor valabile de verificare metrologică a echipamentului și mijloacelor de măsurare, precum și copiile certificatelor de atestare</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune ca la art.130 abrogarea lit.b);</p> <p>Motivare: Este o prevedere irelevantă pentru procesul de autorizare și în vederea simplificării acestui proces se propune excluderea acesteia.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

metrologică a standurilor și utilajului de încercări; h) schița stației, cu indicarea dimensiunilor și a modului de amplasare a aparatelor și utilajelor din dotarea stației, a parcării, vecinătăților.			
<p>Art.131. – (1) Agenția examinează cererea de autorizare a stației de inspecție tehnică în termen de 10 zile calendaristice și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat.</p> <p>(2) În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul cu cel puțin 5 zile înainte de expirarea termenului prescris, precizând, totodată, modul de înlăturare a acestora.</p> <p>(3) Cu 30 de zile înainte de expirarea termenului de valabilitate a autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică periodică, întreprinderea va solicita Agenției prelungirea termenului de valabilitate a acesteia.</p>	<p>La articolul 131: la alineatul (1) sintagma „10 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „o zi”; la alineatul (2) sintagma „cu cel puțin 5 zile înainte de expirarea termenului prescris.” se substituie cu sintagma „în termen de o zi.”; se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut: „(4) După eliberarea autorizației Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pe trimestrul următor, cu scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.”</p>	<p><u><b>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp, deputați în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</b></u> La articolul 131 alin.(1) se propune de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „10 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.</p>	<p><u><b>Se sustine</b></u>, cu substituirea cuvîntului „calendaristice” cu cuvîntul „lucrătoare”.</p>
<p><b>Art.145.</b> – (1) La efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate speciale, ocazionale, în cont propriu și de mărfuri, precum și la prestarea serviciilor de activități conexe, cu excepția activității de autogară, tarifele se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei.</p>		<p><u><b>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</b></u> Articolul 145, alineatul (1), după cuvintele „cu excepția activității de autogară” se completează cu sintagma „și inspecția tehnică periodică”</p>	<p><u><b>Nu se sustine</b></u>, deoarece stabilirea tarifelor pentru inspecția tehnică periodică de către stat nu este oportună și nu poate fi reglementată de stat, aceste tarife se stabilesc liber în baza cererii și a ofertei.</p>
<p>Art.148. – (3) În timpul exercitării atribuțiilor de monitorizare și control, inspectorii Agenției au obligația să poarte uniforma de serviciu, cu însemnele specifice, și, în mod suplimentar, echipamentul de protecție, în cazul</p>	<p>Articolul 148 : se completează cu alineatul (4) care va avea următorul conținut: „(4) Controalele Agenției vizează: a) activitatea de întreprinzător în transportul rutier și activități conexe</p>	<p><u><b>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</b></u> În contextul obiecțiilor expuse la pct.2 al proiectului la noțiunea de „activitate de transport ilicită” și pentru a asigura calitatea</p>	

<p>controlului în trafic.</p>	<p>transportului rutier; b) combaterea, în cooperare cu organele ministerului afacerilor interne și fiscale, a fenomenelor de activitate ilicită în aceste domenii.” se completează cu alineatul (5) care va avea următorul conținut: „(5) În cazul controlului activității de întreprinzător în transportul rutier și activități conexe transportului rutier, decizia de control a Agenției va cuprinde expres temeiul, durata, subiectul controlului și nu se extinde, sub sancțiunea nulității, asupra altor circumstanțe și subiecți care nu sunt obiectul deciziei de control.”;</p> <p>se completează cu alineatul (6) care va avea următorul conținut: „(6) „În cazul întreprinderii acțiunilor de combatere a fenomenului de activitate ilicită în transportul rutier și activități conexe transportului rutier, decizia de control a Agenției va cuprinde expres obiectul combaterii activităților ilicite. În cadrul acțiunilor de control avînd ca baza o decizie de combatere a activităților ilicite, inspectorii Agenției nu au dreptul să extindă acțiunea deciziei de control pentru documentarea unei contravenții care nu face obiectul noțiunii de activitate ilicită, conform prezentului cod. ”</p>	<p>de coerență și echilibru între reglementări concurente se propune enumerarea exhaustivă a cazurilor ce vor constitui obiect de control al ANTA și INP. Astfel, la articolul 148 se propune o nouă redacție a alin.(4) litera b), după cum urmează: „b) combaterea, în cooperare cu angajații Inspectoratului Național de Patrulare a fenomenelor de efectuare a activității de transport ilicit.”</p> <p>la articolul 148 cu alineatul (6) urmează a fi expusă în următoarea redacție: se completează cu alineatul (6) va avea următorul cuprins: „(6) Decizia de control privind combaterea fenomenelor, enumerate în litera b) a alineatului (4) al prezentului articol, va cuprinde expres obiectul controlului. În cadrul controlului, inspectorii Agenției nu au dreptul să întreprindă acțiuni, ce depășesc obiectul deciziei de control, precum și să constate alte contravenții.”</p>	<p><u>Se sustine</u>, în următoarea redacție: „b) combaterea, în cooperare cu Inspectoratul Național de Patrulare, a transportului rutier ilicit.”</p> <p><u>Se sustine</u>, în următoarea redacție: „(6) În cazul controalelor ce vizează combaterea transportului rutier ilicit, decizia de control a Agenției va cuprinde expres obiectul controlului. Inspectorii Agenției nu au dreptul să întreprindă acțiuni ce depășesc obiectul deciziei respective de control, precum și să constate alte contravenții.”</p>
<p>Art.149. – (2) În cazul efectuării transportului rutier de persoane cu un vehicul rutier fără a se putea face dovada că se dețin licența de transport rutier, copia conformă a licenței de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate</p>	<p>La alineatul (2) al articolului 149, cuvîntul „punctul” se substituie cu cuvîntul „itinerarul”, după sintagma „prin servicii ocazionale” se completează cu sintagma „declarația informativă tip pentru serviciile de transport rutier în cont propriu”, iar textul „în regim de taxi pe</p>	<p><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u> Pentru a asigura calitatea de coerență și echilibru între reglementările concurente se propune revizuirea redacției: La articolul 149 alineatul (2) va avea</p>	<p><u>Nu se sustine</u>, deoarece a fost introdusă noțiunea de transport rutier ilicit și se acceptă propunerea dlui Ștefan Creangă.</p>

<p>valabilă pentru punctul de pe rută în care se efectuează controlul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul încheiat cu beneficiarul de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, după caz, sau în cazul efectuării transportului rutier de persoane în regim de taxi pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică și măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – măsură de suspendare).</p>	<p>trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea” se substituie cu textul „, cu încălcarea regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea”.</p>	<p>următorul cuprins:</p> <p>„(2) În cazul efectuării transportului rutier de persoane cu un vehicul rutier fără a se putea face dovada că se dețin licența de transport rutier, copia conformă a licenței de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate valabilă pentru itinerarul de pe rută în care se efectuează controlul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul încheiat cu beneficiarul de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, <u>declarația informativă tip pentru serviciile de transport rutier în cont propriu</u>, după caz, sau în cazul efectuării transportului rutier de persoane cu încălcarea regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică și măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – măsură de suspendare)”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 149 alineatul (2) și (3) vor avea următorul cuprins:</p> <p>„(2) La constatarea cazurilor de transport rutier ilicit, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	--	---	----------------------------------



<p>(3) La aplicarea măsurii de suspendare se întocmește un proces-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare în două exemplare, dintre care un exemplar se înmânează sau se comunică conducătorului auto, în cazul în care acesta refuză primirea.</p> <p>(5) Măsura de suspendare încetează înainte de expirarea termenului de 6 luni, iar plăcuțele cu numărul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare se restituie, la cerere, dacă sînt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:</p> <p>a) au trecut cel puțin 30 de zile de la data înmînării sau a comunicării procesului-verbal de reținere;</p> <p>b) se prezintă dovada achitării amenzii contravenționale.</p> <p>(6) Agenția informează contravenientul despre măsura de suspendare, de asemenea informează în legătură cu aceasta organul competent responsabil de eliberarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatelor de înmatriculare în termen de 3 zile de la data înmînării sau comunicării procesului-verbal de reținere.</p>		<p>înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – <i>măsură de suspendare</i>), cu întocmirea procesului-verbal corespunzător.</p> <p>(3) Procesul-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se întocmesc în două exemplare, dintre care unul se înmânează sau se comunică conducătorului auto, în cazul în care acesta refuză primirea.”</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 149:</p> <p>la alineatul (3) cuvîntul „reținere” se substituie cu cuvîntul „ridicare”;</p> <p>la alineatul (5), litera a), cuvîntul „reținere” se substituie cu cuvîntul „ridicare”;</p> <p>la alineatul (6) cuvîntul „reținere” se substituie cu cuvîntul „ridicare”.</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> deoarece din punct de vedere redacțional corect este că plăcuțele de înmatriculare se rețin de către organele competente pe o perioadă de timp, după care șoferul/proprietarul vehiculului le ridică.</p>
<p>Art.151. – (1) Agenția efectuează verificarea respectării limitelor maselor totale maxime autorizate ale vehiculelor rutiere utilizate la operațiunile de</p>	<p>Articolul 151 se expune în următoarea redacție:</p> <p>„Articolul 151 – (1) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise,</p>	<p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune expunerea art.151 în următoarea redacție:</p> <p>„Art. 151. – (1) Controlul privind</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>transport rutier.</p> <p>(2) Limita masei totale maxime autorizate a vehiculului rutier utilizat la operațiunile de transport rutier se determină din documentele de transport sau prin însumarea cântărilor tuturor axelor vehiculului rutier.</p> <p>(3) În cazul în care, în urma efectuării cântăririi, nu se constată depășirea limitei masei totale maxime autorizate a vehiculului rutier, inspectorul Agenției înmânează conducătorului auto al vehiculului rutier cântărit un tichet de cântar cu semnătura și ștampila inspectorului.</p> <p>(4) În cazul constatării depășirii limitei masei totale maxime autorizate a vehiculului rutier, inspectorul Agenției întocmește un proces-verbal de constatare a contravenției, la care anexează tichetul de cântar cu semnătura și ștampila sa.</p>	<p>maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime se efectuează de către inspectorii Agenției pe rețeaua de drumuri publice și de către angajații Serviciului Vamal în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova.</p> <p>(2) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime poate fi efectuat și în locurile în care aceste vehicule sunt parcate, oprite sau staționate pe drumurile publice din Republica Moldova, sau prin sistem electronic de cântărire în mișcare.</p> <p>(3) În cazurile imposibilității efectuării controlului, în condițiile de aplicare a echipamentelor de control și de siguranța rutieră, în situațiile prevăzute la alin. (2), vehiculul supus controlului va fi deplasat, în prezența personalului cu atribuții de control, pînă în cel mai apropiat spațiu care permite efectuarea verificărilor.</p> <p>(4) Pentru încălcarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime, contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională, și contravaloarea taxelor prevăzute de Codul Fiscal. Personalul cu atribuții de control consemnează în procesul-verbal de constatare a contravenției obligația de plată a acestor taxe, calculate potrivit prevederilor legale.</p> <p>(5) Odată cu aplicarea amenzii contravenționale pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime, vehiculul reținut de către</p>	<p>respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise se efectuează de către inspectorii Agenției pe drumurile publice și de către angajații Serviciului Vamal în punctele de trecere a frontierei de stat la intrare în țară.</p> <p>(2) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise pe drumurile publice se realizează inclusiv prin sistemul electronic de cântărire în mișcare.</p> <p>(3) În cazul în care, în urma efectuării cântăririi vehiculului rutier, nu se constată depășirea masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe, inspectorul Agenției sau angajatul Serviciului Vamal înmânează, gratuit, conducătorului auto al vehiculului rutier cântărit un tichet de cântar cu semnătura și ștampila inspectorului/angajatului respectiv.</p> <p>(4) În cazul constatării depășirii masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, inspectorul Agenției sau angajatul Serviciului Vamal întocmește un proces-verbal de constatare a contravenției, la care anexează tichetul de cântar cu semnătura și ștampila sa.</p> <p>(5) Pentru încălcarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională, și contravaloarea taxelor prevăzute în Codul fiscal. Inspectorul Agenției/angajatul Serviciului Vamal consemnează în procesul-verbal de</p>	
--	--	---	--





		posibile eventuale abuzuri inclusiv din partea transportatorilor din Republica Moldova, care dețin companii și unități de transport înregistrate pe teritoriul altor state.	Mai mult amendamentul dat nu este corect deoarece asemenea propunere nu este în proiect.
<p>Art.153. – (1) Prezentul cod intră în vigoare după o lună de la data publicării, cu următoarele excepții:</p> <p>b) prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu tahografe a vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova până la intrarea în vigoare a prezentului cod se pun în aplicare după 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentului cod;</p> <p>c) prevederile ce țin de obligativitatea deținerii de către operatorii de transport rutier a cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea, cu drept de proprietate sau de leasing financiar, se pun în aplicare conform următorului grafic:</p> <p>– de la 1 ianuarie 2015 – cel puțin 20% din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;</p> <p>– de la 1 ianuarie 2016 – cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;</p> <p>d) prevederile art.19 alin.(2) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2015;</p>		<p><b><u>DI Iurie Cazacu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 153, lit.(b), se modifică cifra „5” cu cifra „2”.</p> <p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Corneliu Dudnic, Oleg Lipskii, deputați în Parlament</u></b> Articolul 153 alin.(1), lit.c) de expus în următoarea redacție: „c) prevederile ce țin de obligativitatea deținerii de către operatorii de transport rutier a cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea, cu drept de proprietate sau de leasing financiar, se pun în aplicare conform următorului grafic: – de la 1 ianuarie 2017 – cel puțin 20% din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar; – de la 1 ianuarie 2018 – cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;”</p> <p>litera d) va avea următorul cuprins: „d) prevederile articolului 16 litera c) și articolului 19 se aplică de la 1 ianuarie 2018”.</p> <p>La lit.f) cifra „2016” se înlocuiește cu cifra „2018”</p> <p>litera h) se propune a fi abrogată.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece nu este argumentată propunerea.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>f) licențierea activității de autogară este obligatorie începând cu 1 ianuarie 2016;</p> <p>h) prevederile ce țin de obligativitatea procedurii de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management în domeniul transporturilor rutiere se pun în aplicare după un an de la intrarea în vigoare a prezentului cod.</p> <p>(7) Prevederile alin.(4), (5) și (6) din art.37 și ale art.38 din prezentul cod nu se aplică pentru rutele introduse în conformitate cu alin.(6).</p> <p>(9) Începând cu 1 ianuarie 2017, la efectuarea transportului rutier vor fi admise numai autobuzele și autocarele ce corespund normelor Euro 1.</p>		<p>Alin. (7) se propune a fi abrogat.</p> <p>alineatul (9) sintagma „1 ianuarie 2017” se substituie cu sinragma „1 ianuarie 2018”.</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Alin.(9) art.153 se propune de expus în felul următor: „(9) Începând cu 1 ianuarie 2020, la efectuarea transportului rutier vor fi admise numai autobuzele/autocarele ce corespund cel puțin normelor Euro 1.”</p> <p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b> Se propune completarea art. 153 alin.(1) cu 2 litere noi: „i) prevederile ce țin de clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor/autocarelor intră în vigoare de la 1 ianuarie 2017.”; „j) prevederile ce țin de dotarea cu GPS a vehiculelor antrenate la serviciile regulate intră în vigoare de la 1 iunie 2017.”; Motivare: Ținând cont că legislația secundară încă nu a fost aprobată, iar operatorii de transport rutier necesită timp pentru dotarea unităților de transport cu dispozitivele necesare se propune modificarea termenului de intrare în vigoare acestor prevederi.</p> <p><b><u>DI Oleg Lipskii, deputat în Parlament</u></b> La art.153, alin.(1) litera d) se propune de expus în următoarea redacție:</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece norma din cod este deja caducă, modificările respective în programul de transport au fost efectuate în 31 decembrie 2014</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, cu substituirea sintagmei „1 ianuarie 2017” cu sintagma „1 ianuarie 2020”.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>,</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, cu substituirea sintagmei „GPS” cu sintagma „sisteme de poziționare globală (GPS)” și stabilirea datei de 1 ianuarie 2019 în loc de 1 iunie 2017.</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece a fost acceptată altă propunere anterior.</p>
---	--	--	---

		<p>„d) prevederile art.19 alineatul (1) și alinatul (2) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2018.”</p> <p>Se propune de completat articolul 153 cu litera k) cu următorul cuprins:</p> <p>„k) prevederile lit.e) art.96 se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2017.”</p> <p><b><u>DI Anatolie Labunet, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se instituie un alineat nou (10) expus în următoarea redacție:</p> <p>„(10) Autorizațiile eliberate anterior de alte instituții sunt valabile până la data expirării acestora.”</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.151, alin.(6) se pun în aplicare de la 1 iulie 2016.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu punerea în aplicare de la 1 iunie 2017.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, cu completarea în final a textului „, iar deținătorii acestora au obligația de a respecta prevederile prezentului cod.”</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Art.154. – (1) Guvernul, în termen de 9 luni de la data intrării în vigoare a prezentului cod:</p> <p>a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezentul cod;</p> <p>b) va aduce actele sale normative în concordanță cu prezentul cod;</p> <p>c) va asigura elaborarea actelor normative pentru reglementarea aplicării prezentului cod.</p> <p>(2) La intrarea în vigoare a prezentului cod se abrogă Legea nr.116-XIV din 29 iulie 1998 pentru aprobarea Codului transporturilor auto.</p>		<p><b><u>Dnii Vladimir Andronachi, Lilian Carp, deputați în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 154 sintagma „Guvernul, în termen de 9 luni de la data intrării în vigoare a prezentului cod:” se modifică cu sintagma „Guvernul, până la data de 1 iunie 2016:”.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu expunerea părții introductive a alin.(1) în felul următor:</p> <p>„(1) Guvernul, până la data de 1 iunie 2017:”.</p>
<p>Anexa nr.3</p> <p>Dotarea minimă a atelierelor necesară pentru desfășurarea activității de autoservice</p>		<p><b><u>DI Lilian Carp, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea Anexei Nr.3 la Codul Transporturilor Rutiere;</p> <p>Motivare: Ținând cont că lit. b) a art. 96 a fost exclusă se propune excluderea și anexei.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b> abrogarea anexei nr.3.</p>

		<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune completarea proiectului cu amendamentul la Anexa nr.3, după cum urmează:</p> <p>Anexa nr.3:</p> <p>la numărul criteriilor 2 și 3, coloana 4, semnul „X” se exclude;</p> <p>la numărul criteriului 7, coloana 7, semnul „X” se exclude;</p> <p>la numărul criteriilor 12 și 13, coloana 2, semnul „X” se exclude.</p>	
--	--	--	--

Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218-XVI din 24.10.2008  
(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 3-6, 2009 , art. 15), cu modificările și completările ulterioare,  
se modifică și se completează după cum urmează:

Conținutul articolelor care se propun spre aprobare	Comisiile parlamentare, amendamentele deputaților și Direcția generală juridică, conținutul obiecției sau propunerii	Amendamente	Rezultatele examinării în Comisia economie, buget și finanțe
1	2	3	4
<p>Articolul 32. Sancțiunea contravențională</p> <p>(1) Sancțiunea contravențională este o măsură de constrângere statală și un mijloc de corectare și reeducare ce se aplică, în numele legii, persoanei care a săvârșit o contravenție.</p> <p>(2) Sancțiunile contravenționale aplicabile persoanei fizice sunt:</p> <p>a) avertismentul;</p> <p>b) amenda;</p> <p>c) privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate;</p> <p>d) privarea de dreptul de a deține anumite funcții;</p> <p>e) aplicarea punctelor de penalizare;</p>	<p><b><u>Deputatul Sergiu Sîrbu</u></b></p> <p>La articolul 32:</p> <p>alineatul (2) se completează cu litera i) care va avea următorul conținut: „i) suspendarea dreptului de utilizare a unităților de transport”;</p> <p>alineatul (5) se completează cu litera c) care va avea următorul conținut: „c) suspendarea dreptului de utilizare a unităților de transport”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune a fi expusă prin modificarea art.432 cu litera f) și completarea cu articolul 439<sup>1</sup>.</p> <p>Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este scopul asigurării desfășurării normale a procesului contravențional și nu ca sancțiune contravențională. Respectiv, aceasta urmează a fi încadrată în cuprinsul Capitolului V „măsurile procesuale de constrângere”, implicit art.432 din</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>



<p>f) privarea de dreptul special (dreptul de a conduce vehicule, dreptul de a deține armă și de portarmă);</p> <p>g) munca neremunerată în folosul comunității;</p> <p>h) arestul contravențional.</p> <p>(3) Privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate, privarea de dreptul de a deține anumite funcții și punctele de penalizare pot fi aplicate și ca sancțiuni complementare.</p> <p>(4) Minorii pot fi sancționați complementar doar cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate.</p> <p>(5) Sancțiunile contravenționale aplicabile persoanei juridice sunt:</p> <p>a) amenda;</p> <p>b) privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate.</p> <p>(6) Privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate poate fi aplicată și ca sancțiune complementară.</p>		<p>Codul Contravențional și nicidecum în art.32 din Cod. Prin urmare, se propune de a exclude modificările la articolul 32 și completarea cu articol 36<sup>1</sup> din proiect și, respectiv, de a suplini proiectul cu completarea articolului 432 cu litera f) și completarea cu articolul 439<sup>1</sup>, prin care se fie instituită procedura de aplicare a măsurii procesuale, de suspendare a dreptului de utilizare a unității de transport.</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>Cu referire la modificarea Codului Contravențional și introducerea „suspendării dreptului de a utiliza unitatea de transport” ca sancțiune contravențională. Menționăm că, Codul transporturilor rutiere la art.149 prevede această suspendare ca măsură aplicată pe lângă amendă. În opinia noastră, măsura suspendării dreptului de a utiliza mijlocul de transport poate fi indicată ca măsură procesuală de constrângere.</p>	
<p>Articolul 197. Încălcarea normelor de capacitate a traficului de pasageri</p> <p>(1) Prestarea serviciilor de transport de călători de către transportul urban, suburban, interurban, la comandă și de către taxiuri în lipsa certificatului de conformitate se sancționează cu amendă de la 20 la 50 de unități convenționale cu sau fără privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 3 luni la un an.</p> <p>(2) Încălcarea normelor de capacitate a traficului de pasageri de către conducătorul</p>	<p>Articolul 197 se expune într-o nouă redacție:</p> <p>„Articolul 197. Transportarea ilegală a călătorilor și a mărfii</p> <p>(1) Efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost sau în interes personal, cu vehicule rutiere care sunt construite și echipate pentru transportul de persoane care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a deține licență de transport rutier,</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La noua redacția a articolului 197 (pct. 3 al Articolului II din proiect). Titlul articolului operează cu termenul de „transportarea ilegală a călătorilor”, pe cînd dispoziția atestă „transportul rutier de persoane”. În scopul abordării unei terminologii constante și uniforme, potrivit articolului 19 litera e) al Legii nr.780-XV din 27</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, în următoarea redacție:</p> <p>„Articolul 197. Încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri”</p> <p>Totodată, la alineatul (1) cuvintele „sau în interes personal” se exclud.</p>

<p>de maxi-taxi, de autobuz de rută interurbană sau internațională se sancționează cu amendă de la 25 la 50 de unități convenționale.</p> <p>(3) Prestarea de servicii în domeniul parcarilor și în parchinguri în lipsa certificatului de conformitate se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 75 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(4) Nerespectarea în transportul auto a condițiilor stabilite în licență și/sau în actele de autorizare a activității agentului transportator, eliberate de organele abilitate în conformitate cu legislația în vigoare, se sancționează cu amendă de la 50 la 100 de unități convenționale.</p>	<p>se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(2) Efectuarea transportului rutier de persoane contra cost cu vehicule rutiere care sunt construite și echipate pentru transportul de persoane care au mai puțin de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, fără a deține licență de transport rutier, se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(3) Efectuarea transportului rutier de mărfuri contra cost fără a deține licența de transport rutier, se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale</p>	<p>decembrie 2001 privind actele legislative, se propune de a expune titlul articolului, după cum urmează: „Articolul 197. Transportul rutier de persoane și mărfuri”.</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> Art.197 considerăm că sintagma „sau în interes personal” din dispoziția alin.(1), necesită a fi exclusă. Or, în varianta expusă, reiese că persoana fizică care își transportă membrii familiei sale cu un vehicul rutier care este echipat pentru transportul de persoane care are mai mult de 9 locuri pe scaune va fi sancționat;</p> <p><b><u>Dna Mihaela Spătaru, deputat în Parlament</u></b> La punctul 3 din proiect, alineatele (2), (4) și (17) se propun a fi excluse. Aceste prevederi ar exclude orice servicii de ride-sharing (împărțire a costurilor pentru transport între pasageri) în Moldova, acțiunile sociale, grupurile online și aplicațiile de transport gratuit al pasagerilor.</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> Vehicul rutier care este echipat pentru transportul de persoane care are mai mult de 9 locuri pe scaune este un vehicul destinat activităților comerciale și nu necomerciale.</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece actualmente legislația în vigoare nu prevede astfel de regim de transport ca ride-sharing. Atâta timp cât pentru transport se percepe careva plată, acest transport este în folos public și nu în folos personal, respectiv toate transporturile rutiere contra cost trebuie să fie licențiate.</p>
--	--	--	--

	<p>aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(4) Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri în cont propriu fără a deține declarația informativă tip, se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(5) Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri fără a deține actul permisiv și/sau documentele de transport specifice tipului de transport efectuat, se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(6) Efectuarea transportului rutier fără a deține copia conformă a licenței de transport rutier pentru vehiculul rutier cu care este efectuat transportul, se sancționează cu amendă de la 100 la 130 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p>	<p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> La alineatul (4) al art.197 din proiect se propune ca sintagma „cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni” să fie exclusă.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> Contravențiile prevăzute la articolul 197 alineatele (5), (7), (13) (14), (15), (18), (19) în redacțiile propuse sunt formulate de o manieră prea generală și vagă (cu precădere, latura obiectivă a acestora), fapt care ar putea determina abuzuri la aplicarea acestora în practică. Este necesară revizuirea acestor componente, în sensul concretizării termenilor „acte permissive”, „documente de transport specifice tipului de transport efectuat”, „încălcarea condițiilor de acces la o activitate conexă transportului rutier”, „încălcarea obligațiilor prevăzute de actele normative în vigoare”, „cu încălcarea procedurii stabilite”, „cu încălcarea prevederilor prevăzute de lege” care implică o marjă de discreție</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
--	---	--	---

	<p>(7) Efectuarea transportului rutier de persoane și/sau mărfuri, în lipsa la bordul vehiculului rutier, a actelor permissive și/sau documentelor prevăzute de legislație, specifice tipului de transport efectuat, se sancționează cu amendă de la 70 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, se sancționează cu amendă de la 70 la 100 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcții de răspundere, cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei juridice</p> <p>(8) Efectuarea transportului rutier de persoane, care întrunește elementele unei operațiuni de transport rutier prin servicii regulate, regulate speciale, ocazionale sau în regim taxi, folosind actele permissive și/sau documentele de transport specifice altui tip de transport rutier, se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice, cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(9) Efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate la alte ore de pornire decât cele prevăzute în graficul de circulație a actului permisiv,</p>	<p>din partea agenților constatați. În cele din urmă, se propune de a revizui redacția alineatelor, după cum urmează:</p> <p>La alineatul (5) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 58-62, 70, 72, 73, 76, 78, 83 ale Codului Transporturilor Rutiere”;</p> <p>La alineatul (7) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 58-62, 70, 72, 73, 76, 78, 83 ale Codului Transporturilor Rutiere,”</p> <p>La alineatul (14) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 88, 96, 110, 111, 119, 120, 126 ale Codului Transporturilor Rutiere,”</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La alineatul (8) al articolului 197 menționez că, propunerea este inutilă pe motiv că înglobează tipurile de acțiuni de la alineatele (1-7). Pe aceste considerente, se propune de a fi exclus din proiect.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Se propune de a revizui redacția după</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	---	---

	<p>se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(10) Sustragerea de la control/obstrucționarea efectuării controlului în trafic, se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(11) Sustragerea de la control/obstrucționarea efectuării controlului la sediu, se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcții de răspundere, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale.</p> <p>(12) Staționarea și parcare autobuselor, autocarelor și vehiculelor rutiere destinate transportului de marfă cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone pe drumuri publice și pe teritoriile adiacente drumurilor publice din intravilanul localității. se sancționează cu amendă de la 100 la 130 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 250 la 300 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(13) Desfășurarea activităților conexe transportului rutier în lipsa licenței sau autorizației, după caz,</p>	<p>cum urmează:</p> <p>„(9) Efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate la alte ore de pornire decât cele prevăzute în graficul de circulație a actului permisiv, cu excepția efectuării curselor suplimentare în conformitate cu prevederile art.90 alineatele (4) și (5) al Codului Transporturilor Rutiere, se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”</p> <p><b><u>Directia generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La alin.(11) sancțiunea este expusă într-o formă neclară și urmează a fi revizuită.</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune expunerea alin.(13) în</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> cu excluderea cuvintelor „cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale.”.</p> <p><b><u>Se sustine,</u></b> cu substituirea sintagmei „93” cu sintagma „94 alin. (1) lit. e) și f)”.</p>
--	--	--	---

	<p>se sancționează cu amendă de la 120 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.</p> <p>(14) Desfășurarea activităților conexe transportului rutier cu încălcarea condițiilor de acces la o activitate conexă transportului rutier, supusă sau nesupusă licențierii/autorizării, se sancționează cu amendă de la 120 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.</p> <p>(15) Nerespectarea, în cadrul desfășurării activității de transport rutier sau activități conexe transportului rutier, a obligațiilor prevăzute de actele normative în vigoare, se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p>	<p>următoarea redacție:</p> <p>„(13) Desfășurarea activității conexe transportului rutier supusă licențierii sau autorizării, după caz, prevăzute în articolele 86, 93, 110, 118, 125, ale Codului Transporturilor Rutiere, fără a deține licența/autorizația respectivă, se sancționează cu amendă de la 120 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.”</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La alineatul (15) al articolului 197 de a substitui textul „prevăzute de actele normative în vigoare” cu textul „prevăzute de Codul Transporturilor Rutiere,”</p> <p><b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La alineatul (15) „nerespectarea în cadrul desfășurării activității de transport rutier sau activității conexe transportului rutier, a obligațiilor prevăzute de actele normative în vigoare” este expus ambiguu și va crea probleme în aplicare, deoarece nu sunt</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b> Explicația a fost expusă mai sus.</p>
--	---	--	---

	<p>(16) Amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier, care nu deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, a înscrisurilor, a dotărilor și a accesoriilor specifice vehiculelor rutiere care efectuează transport rutier în regim de taxi,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(17) Amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier, care nu deține autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate, a indicatorului de rută cu indicarea punctelor inițiale/finale,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(18) Atribuirea autorizațiilor internaționale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport și a restricțiilor la utilizarea acestora, cu încălcarea procedurii stabilite de lege,</p> <p>se sancționează persoana cu funcții de răspundere cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale cu privarea de dreptul de a deține anumite funcții pentru un termen de la 6 luni la 1 an.</p>	<p>indicate expres actele normative. Propunem excluderea acestui alineat sau specificarea acțiunilor concrete care atrag răspunderea contravențională;</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La alineatul (18) al articolului 197 de a substitui cuvântul „lege” cu textul „Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere,”</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> în următoarea redacție:</p> <p>„(18) Atribuirea autorizațiilor internaționale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport cu încălcarea procedurii stabilite în Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere</p> <p>se sancționează cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de</p>
--	---	--	---

	<p>(19) Efectuarea transportului rutier în regim taxi, cu încălcarea prevederilor prevăzute de lege ce țin de efectuarea acestora în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, în cazul în care vehiculul rutier deja a fost documentat prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare,</p> <p>se sancționează se cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(20) Depășirea cu 25% sau mai mult a limitelor maxime ale perioadei de conducere de 6 zile sau de două săptămâni,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(21) 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,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>La alineatul (19) al articolului 197 de a substitui textul „lege” cu textul „articolul 84 alineatele (2), (3), (8) al Codului Transporturilor Rutiere” și de a elimina sintagma „ce țin de efectuarea acestora în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, în cazul în care vehiculul rutier deja a fost documentat prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare,”.</p>	<p>răspundere cu privarea de dreptul de a deține anumite funcții pe un termen de la 6 luni la un an.”</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, în următoarea redacție:</p> <p>„(18) Efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 84 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere”</p> <p>se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p>
--	--	--	---





	<p>se sancționează cu amendă de la 120 la 140 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 unități convenționale aplicată persoanei juridice, în ambele cazuri, dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(25) Efectuarea transportului de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20% a masei totale maxime autorizate pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone sau cu cel puțin 25% pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 130 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale aplicată persoanei juridice, cu suspendarea, în ambele cazuri, dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(26) Nereturnarea autorizațiilor folosite sau expirate către organele emitente în temenelele prevăzute,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 150 la 200 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(27) Netransmiterea de către operatorul de transport rutier, în formatul stabilit, a datelor privind grupele de persoane dinainte constituite, către organele competente, în cazul efectuării transporturilor rutiere ocazionale,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 300 la 350 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(28) Necorespunderea datelor privind</p>	<p>textul „ce nu corespunde cerințelor tehnice în vigoare,”.</p>	
	(28) Necorespunderea datelor privind	<b>Directia generală Juridică a</b>	<b>Se susține.</b> Modificarea urmează a

	<p>numărul persoanelor transportate, în cazul efectuării transporturilor rutiere ocazionale, cu datele transmise către organele competente privind grupele dinainte constituite, înaintea efectuării operațiunii de transport, se sancționează cu amendă de la 300 la 350 unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p>	<p><b><u>Secretariatului Parlamentului</u></b>          La alineatul (28) dispoziția acestuia este ambiguă. În redacția expusă este prevăzută sancțiune pentru necorespunderea datelor privind numărul de persoane transportate cu datele transmise organelor competente. Considerăm că, dispoziția acestui alineat urmează a fi revăzută, deoarece pot exista situații de necorespundere a datelor din motive obiective (neprezentarea persoanelor din grupele constituite anterior);</p> <p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b>          Alineatele (27) și (28) al articolului 197 se propun a fi excluse, deoarece astfel de obligații nu există pentru operatorii de transport.</p> <p>Se propune completarea proiectului cu un nou alineat la articolul 197, după cum urmează:          „(29) Admiterea la efectuarea curselor suplimentare cu încălcarea procedurii prevăzute în art.90 alineatele (4), (5) al Codului Transporturilor Rutiere, se sancționează se cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcții de răspundere, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”</p> <p><b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament,</u></b>          Se propune completarea cu un nou</p>	<p>fi exclusă din proiect.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine,</u></b> cu completarea după cuvântul „suplimentare” cu cuvintele „în cadrul serviciilor regulate de transport rutier de persoane”.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	---	--

		alin.(30) cu următorul cuprins: „(30) Efectuarea transportului rutier în regim de cabotaj se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”	
	<p>Articolul 224.</p> <p>(5) Efectuarea transportului rutier de mărfuri <u>ce nu sunt indivizibile</u>, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime, se sancționează cu amendă de la 120 la 130 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</p> <p>(10) Neprezentarea, de către beneficiarul ce recepționează mărfuri divizibile, personalului de control a tichetelor de cântar eliberate de către furnizorul de mărfuri divizibile și a documentelor contabile privind mărfurile divizibile recepționate, se sancționează cu amendă de la 420 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</p> <p>(11) Săvârșirea repetată, în cursul aceluiași an calendaristic, a contravenției prevăzute la alin. (2)-(10) de către o persoană căreia i s-a aplicat anterior sancțiunea prevăzută pentru această contravenție, se sancționează cu amendă de la 130 la</p>	<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 224 pe tot textul cuvântul „mărfuri” se substituie cu cuvântul „bunuri”, ținându-se cont de noțiunea din Codul transporturilor rutiere.</p> <p>Alin.(5) se propune a fi exclus, deoarece se dublează cu cele de la alin.(6) și (7).</p> <p>La alineatul (10) cuvintele „a tichetelor de cântar eliberate de către furnizorul de mărfuri divizibile” se propun a fi excluse.</p> <p>Alineatul (11) se propune a fi exclus.</p> <p>La alineatul (12) cuvintele „în toate cazurile” se propun a fi excluse.</p>	<b><u>Se susține.</u></b>

	<p>150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de 6 luni, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 6 luni la 1 an.</p> <p>(12) Nesupunerea la dispozițiile sau la cerințele legale ale colaboratorului organului afacerilor interne sau ale persoanei cu funcție de răspundere din organul de specialitate în domeniul transportului privind verificarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime, refuzul de a prezenta actele sau împiedicarea în orice mod a activității acestora,</p> <p>se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, în toate cazurile cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de 6 luni, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 3 luni la un an, cu amendă de la 450 la 500 de unități convenționale aplicată persoanei juridice cu privarea de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de la 6 luni la un an.”</p>		
<p>Articolului 263 alin.(4):</p> <p>(4) Desfășurarea unei activități de întreprinzător fără autorizație, licență sau certificat, eliberate de autoritatea competentă în temeiul legii,</p>	<p>Sanctiunea prevăzută la alineatul (4) al articolului 263 se va expune în următoarea redacție:</p> <p>„se sancționează cu amendă de la 70 la 100 de unități convenționale aplicată</p>	<p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Se propune excluderea din proiect a modificării alineatului (4) art.263, deoarece nu este justificată</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

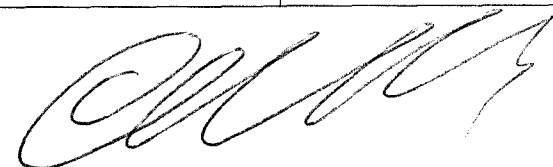
se sancționează cu amendă de la 100 la 300 de unități convenționale.	persoanei fizice, cu amendă de la 150 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei juridice”.	propunerea.	
Articolul 396. Competența procurorului (1) Procurorul examinează contravențiile prevăzute la art.54 <sup>1</sup> , 63-68, 88, 312, 313, 313 <sup>3</sup> , 316, 317, 320, 323, 324, 335-337, 351-353 și cele pe care le-a depistat în exercițiul funcțiunii.	La alineatul (1) al articolului 396 după cifra „88” se completează cu cifra „197 alin.(18)”.	<b><u>DI Stefan Creangă, deputat în Parlament</u></b> Se propune ca sintagma „alin.(18)” să fie substituită cu sintagma „alin.(17)”, deoarece au fost modificate alineatele art.197.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul 400. Ministerul Afacerilor Interne (1) Contravențiile prevăzute la art.47, 48, art.481 alin.(5) și art.482-54, 69-71, 73, 74, art.77 alin.(8), art.78, art.79 alin.(1), (2), (4), art.801, 85-87, 89-91, 96, 97, 98-107, 115 alin.(3), 159, 160, 176, 191, 197, 201-203, 205, 216, 220-226, 228-232, 234-236, 238-242, 244, 245, 2631, 265, 267, art.272, art.274 alin.(1), (5), art.277 alin.(1), (4), (5) și (7), art.282-286, 2873, 293, 2931, 295, 2891, art.299 alin.(2), art.321, 325, 326, 333, 334, 338-343, art.349 alin.(1), art.350, 354, 355, art.356 alin.(1) și (2), art.357-363, art.364 alin.(1)-(51), art.365 se examinează de poliție. (2) Sînt în drept să examineze cauze contravenționale și să aplice sancțiuni în limitele competenței șefii de direcții și adjuncții lor, șefii inspectoratelor de poliție și adjuncții lor, șefii secțiilor de poliție, șefii sectoarelor de poliție, șefii posturilor de poliție, ofițerii principali de sector, ofițerii superiori de sector, ofițerii de sector, angajații secțiilor securitate publică, angajații serviciilor patrulare, angajații secțiilor supraveghere transport și circulație rutieră, angajații serviciilor supraveghere tehnică și accidente rutiere ale inspectoratelor de poliție, angajații Inspectoratului național de	La articolul 400: la alineatul (1) cifra „197” se completează cu sintagma „alin.(1)-(7), (10), (12), (16), (17), (23) și (24)”;	<b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b> La articolul 400 alineatul (1) cifra „197” se completează cu sintagma „alin.(1) – (4), (10) – (14), (16), (23), (24),”, iar modificarea de la alineatul (6) se exclude.  <b><u>Direcția generală Juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> Pct.8 și pct.9 prevăd competența de constatare a contravențiilor similare atât de organele afacerilor interne cît și de organele de specialitate în domeniul transportului. În acest caz, este un conflict de norme care poate duce la conflict de competență între autorități.	<b><u>Se susține.</u></b> în următoarea redacție: la alineatul (1), după cifrele „197” se introduce textul „alin. (1)-(4), (9)-(13), (15), (22), (23), art.”; la alineatele (4) și (6), cifrele „197 <sup>1</sup> ” se exclud.  <b><u>Nu se susține.</u></b> Propunerile de la pct.8 și pct.9 nu sunt în conflict de norme. Codul contravențional prevede competențe comune. În prezent MAI și ANTA întreprind acțiuni comune de control în baza unor planuri de control comune.

<p>patrulare și ai Inspectoratului național de investigații din cadrul Inspectoratului General al Poliției.</p> <p>(3) Sînt în drept să examineze cauzele privind încălcarea regulilor de apărare împotriva incendiilor și să aplice sancțiuni șeful Direcției salvatori și pompieri și adjuncții lui, șefii detașamentelor, unităților, posturilor paramilitare și militare de salvatori și pompieri din subordinea direcției, șefii subunităților specializate.</p> <p>(4) Contravențiile prevăzute la art.62, 75, 76, 92, 181, 1971, 227, 233, 237, 243, 322, 3304, 3321 alin.(1), art.3341, art.2771 alin.(3) se constată de poliție.</p> <p>(5) Procesele-verbale cu privire la contravențiile prevăzute la alin.(4) se remit spre examinare comisiei administrative, cu excepția proceselor-verbale cu privire la contravențiile a căror examinare ține de competența instanței de judecată.</p> <p>(6) Procesele-verbale cu privire la contravențiile prevăzute, la art.1971, 233, 237, 243, 322, 3304, art.2771 alin.(3) se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente.</p>			
<p>Articolul 407. Organele de specialitate în domeniul transporturilor</p> <p>(1) Contravențiile prevăzute la art.198-200, 204, 206, 207 se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului auto, electric, feroviar și naval.</p> <p>(2) Sînt în drept să constate contravenții și să încheie procese-verbale:</p> <p>a) în transportul auto și electric – șefii serviciilor abilitate cu funcții de control și adjuncții lor, precum și inspectorii abilitați cu</p>	<p>La articolul 407:</p> <p>la alineatul (1), cifra „198” se substituie prin sintagma „197 alin (1)-(11), (13)-(17), (19)-(28)”, după cifra „207” se completează cu sintagma „și 224 alin. (1)-(10)”, iar după sintagma „se constată” se completează cu sintagma „și se examinează”;</p> <p>alineatul (3) sintagma „contravenții” se substituie cu sintagma „contravențiile prevăzute la art.197 alin (13) și (14) și art.224 alin. (11)-(12)”.</p>	<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament, Guvernul Republicii Moldova</u></b></p> <p>Articolul 407:</p> <p>la alineatul (1), cifra „198” se substituie prin sintagma „197”, iar sintagma „și se examinează” se substituie cu textul „și să aplice măsuri procesuale de constrîngere”;</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în următoarea redacție:</p> <p>„(1) Contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (1)–(10), (12)–(16), (18)–(27), art. 198–200, 204, 206, 207 și art. 224 alin. (1)–(10) se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului rutier, electric, feroviar și vamal, cu dreptul de</p>

<p>funcții de control;</p> <p>b) în transportul feroviar – șefii de stații și locțiitorii lor, șefii de gări și locțiitorii lor, șefii de depouri de locomotive (de vagoane), șefii trenurilor de călători, controlorii-revizori ai trenurilor de călători;</p> <p>c) în transportul naval – căpitanul portului și inspectorii căpităniei portului.</p> <p>(3) Procesele-verbale cu privire la contravenții se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente.</p> <p>(4) Contravențiile prevăzute la art.208-215, 217-219 se examinează de organul de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului aerian.</p> <p>(5) Sînt în drept să examineze contravenții și să aplice sancțiuni:</p> <p>a) conducătorul organului de specialitate al administrației publice în domeniul transportului aerian și adjuncții lui, inspectorii superiori și inspectorii abilitați cu funcții de control;</p> <p>b) comandanții aeronavelor civile în perioada de îndeplinire a misiunii de zbor, pentru contravențiile prevăzute la art.210.</p>		<p>preambulul alineatului (2) va avea următorul cuprins:</p> <p>„Sînt în drept să constate contravenții, să aplice sancțiuni și măsuri procesuale de constrîngere.”</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Propunerea de la alin.(3) se expune în felul următor:</p> <p>„alineatul (3) se completează în final cu textul „ , cu excepția celor cu privire la contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (1)–(10), (14)–(16), (18)–(27) și la art. 224 alin. (1)–(10), care se examinează de către organul de specialitate în domeniul transportului rutier”.”</p>	<p>aplicare a măsurilor procesuale de constrîngere.”</p> <p><b><u>Se susține</u></b>, cu completarea normei cu următorul text:</p> <p>„la litera a), cuvintele „transportul auto” se substituie cu cuvintele „transportul rutier”.”</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
		<p><b><u>DI Vladimir Andronachi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 432 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:</p> <p>„f) suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport.”</p> <p>După articolul 439 se introduce articolul 439<sup>1</sup> cu următorul cuprins:</p> <p>„Articolul 439<sup>1</sup> Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport.</p> <p>(1) Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport constă în interzicerea temporară de a utiliza o</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, cu expunerea alin.(1) art.439 în felul următor:</p> <p>„(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvîrșirea</p>



		<p>anumită unitate de transport. Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport este aplicată în cazul în care unitatea de transport a fost folosită la săvârșirea contravențiilor prevăzute de art. 197 alineatele (1)-(6), (19), (24), (25), (224) alineatele (5)-(7) ale prezentului Cod.</p> <p>(2) Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport se efectuează în condițiile articolului 149 al Codului Transporturilor Rutiere.”</p> <p><b><u>DI Ștefan Creangă, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Avînd în vedere faptul că multor operatori de transport rutier care nu au avut posibilitatea de a satisface condițiile ce țin de capacitatea financiară li s-au retras licența de activitate în domeniu de către autoritatea de licențiere, din care considerente se propune de a oferi posibilitate de a obține din nou licența respectivă. Astfel, se propune de a completa proiectul de lege cu un nou articol cu următorul cuprins:</p> <p>„Articolul IV. – Dispoziții finale și tranzitorii.</p> <p>Din momentul intrării în vigoare a prezentei legi operatorilor de transport rutier cărora li s-au retras licența pentru nerespectarea condițiilor ce țin de capacitatea financiară sunt în drept să solicite reperfectarea licențelor respective.”</p>	<p>contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (1)-(3), (5), (6), (9), (18), (23), (24) și la art. 224 alin. (5)-(7).”</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	---	---





14 07 2015

AV nr. 8

**AMENDAMENT**  
**la proiectul de lege pentru modificarea și**  
**completarea unor acte legislative**  
**(nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului prezint următorul amendament la proiectul de lege sus menționat.

**A. La articolul I prin care se propune modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere:**

1. La noțiunea bunuri divizibile propun de a substitui textul „vrac transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți ori” cu textul „în vrac, inclusiv pulverulente, granulate sau porțiuni ale acestora,”

2. Consider noțiunea activitate de transport ilicită inutilă, dar și defectuoasă din următoarele considerente. O anumită activitate este calificată drept ilicită în situația în care nu corespunde sau este contrară dispozitivului unui text de lege în vigoare. Toate normele imperative, ce dispun de condițiile de desfășurare a anumitei activități sunt obligatorii, iar nerespectarea acestora ar determina un comportament contrar legii sau o activitate de transport ilicită (după cum propune inițiatorul proiectului). Prin urmare, orice situație de încălcare a normei legale prevăzute în Codul transporturilor rutiere va fi calificată drept activitate de transport ilicită (ilegală) și nu doar cele enunțate în cadrul definiției.

3. La completarea cu noțiunea itinerar propun de a substitui cuvântul „prestabilit” cu cuvântul „stabilit”.

4. La pct.2 referitor la alineatul (1) al art.5 la noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” se propune de exclus sintagma „și plata serviciului pînă la plecarea în cursă”.

5. La completarea articolului 9 alineat (2) cu litera i) și k) propun de a fi substituită sintagma „inspecției tehnice” cu sintagma „controlul stării tehnice”.

6. Articolul 9 alin.(2) lit.j) se propune de exclus.

7. Articolul 10, la alineatul (4) sintagma: „, cît și a procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management” se propune de exclus.

8. Se propune de a fi exclus din proiect modificarea la art.11 alin.(1), deoarece introducerea încă a unei funcții de director adjunct ar presupune cheltuieli suplimentare nejustificate.

9. La modificarea literei d) din articolul 17, propun de a fi introdus în final textul „în conformitate cu prezenta lege”.

10. La modificarea literei b) din alineatul (2) al articolului 23, propun de a fi substituit cuvântul „vehiculele” cu cuvântul „autovehicule” pentru utilizarea terminologiei constante și uniforme prevederilor Codului Transporturilor Rutiere.

11. La modificarea alineatului (3) din articolul 28, propun de a fi substituită sintagma „1 zi” cu sintagma „3 zile calendaristice”.

12. Se propune a fi exclus din proiect modificarea art.34 alin.(5), deoarece excluderea acestei norme va contribui direct la înrăutățirea procesului tehnologic de transport rutier a pasagerilor și va crea un șir de incomodități la indicatorii de calitate și mobilitate a publicului călător.

13. La articolul 37 alineatul (1) se propune de completat cu literele h) și i) cu următorul cuprins:

„h) excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizației de transport și inoportunității expunerii rutei respective la concurs”,

i) modificarea operatorului de transport care deservește cursa, în cazul reorganizării sau schimbării denumirii întreprinderii”

alineatul (8) se propune a fi expusă într-o nouă redacție:

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

14. La modificarea alineatului (2) din articolului 38, propun următoarea redacție, după cum urmează:

la alineatul (2), textul din final „În cazul adoptării deciziei de introducere a rutelor noi, depunerea cererii prealabile suspendă executarea actului administrativ până la finalizarea litigiului, iar în celelalte cazuri, suspendarea actului administrativ este posibilă numai în baza unei încheieri judecătorești” se exclude.

15. La articolul 38 alineatul (7) se propune a fi exclus;

la alineatul (8), sintagma „certificați de către organismele de evaluare a conformității acreditate” se propune a fi exclusă.

la alineatul (21) diminuarea de la 5 la 3 încălcări nu se acceptă, deoarece crează o înrăutățire a situației reglementate pentru activitatea de întreprinzător. De asemenea nu se acceptă eliminarea sintagmei „constatate și sancționate printr-o decizie definitivă conform legii”, deoarece orice retragere de autorizații trebuie efectuată doar în baza unor decizii definitive .

Propun o altă redacție a alineatului (23):

„(23) Decizia de retragere a autorizației poate fi contestată prin cerere prealabilă depusă conform prevederilor Legii contenciosului administrativ”.

Propun completarea proiectului cu amendamente la articolul 39, după cum urmează:

la alineatul (7), litera h) se exclude.

16. Propun expunerea amendamentului la alineatul (7<sup>1</sup>) al articolului 43, după cum urmează:

„În termen de pînă la trei ani după absolvirea studiilor de specialitate în domeniul transporturilor rutiere, certificatul de competență profesională se eliberează de către Agenție fără frecventarea cursurilor de calificare inițială și susținerea examenului. Solicitantul va prezenta Agenției copia buletinului de identitate și a diplomei de studii”.

17. La modificarea alineatului (5) articolul 46 se propune de a substitui cuvîntul „amenajate” cu cuvîntul „destinate”.

18. Modificarea alineatului (4) al articolului 47 propun de a completa în final cu textul „dacă tratatele internaționale bilaterale nu prevăd altfel”.

19. Propun completarea proiectului cu amendamentul de modificare a articolului 48, după cum urmează:

litera o) se exclude.

20. Propun completarea proiectului cu amendamentul de modificare a articolului 49, după cum urmează:

litera t) se exclude.

21. Cu referire la completarea cu articolul 62<sup>1</sup> alineat (1) propun de a substitui textul din final „prevăzute de legislația în vigoare.” cu textul „prevăzute în Legea drumurilor.”.

22. La completarea cu articolul 62<sup>2</sup>, alineatul (2), litera b) propun de a micșora termenul de evidență a tichetelor de cîntar eliberate de furnizor, de la 5 ani la 2 ani. Respectiv, de a substitui cifra „5” cu cifra „2”.

23. La completarea articolului 62<sup>2</sup>, alineatul (3), litera b), după sintagma „a cărui masă” propun de a completa cu cuvîntul „maximală”.

24. La articolul 63 alin.(2) de modificat sintagma „iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autocare” se modifică în sintagma „iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autobuze pe scaune, avînd compartimente speciale pentru transportul bagajelor. Verificarea corespunderii autobuzelor la condițiile prevăzute în prezentul articol se efectuează doar în trafic de către inspectorii Agenției”.

25. Pentru asigurarea gratuității transportării elevilor cu vîrstă preșcolară, propun completarea proiectului cu amendamentul la articolul 64, după cum urmează:

La articolul 64, alineatul (6) va avea următorul cuprins:

„(6) Pasagerul are dreptul să fie însoțit de un copil în vîrstă de pînă la 7 ani inclusiv, care va călători gratuit dacă nu ocupă un loc aparte pe scaun, iar în cazul cînd este însoțit de cîtiva copii cu vîrste de pînă la 7 ani inclusiv, pentru fiecare copil, în afară de unul transportat gratuit, să achite 50% din costul total al călătoriei pasagerului matur, cu dreptul de a ocupa un loc separat”.

26. Propun completarea proiectului cu următoarele amendamente:

La articolul 70, litera g) se exclude.

La articolul 72, litera f) se exclude.

La articolul 73, litera g) se exclude.

La articolul 76 alineatul (2), litera e) se exclude.

La articolul 83, litera d) se exclude.

27. La completarea articolului 84 cu aliniatul (8), după sintagma „în care este înregistrată” propun de a completa cu cuvântul „întreprinderea”.

28. La articolul 88 alin.(3) litera g) se exclude.

29. Propun ca amendamentul de completare a articolului 94 cu alineatul (4) să fie expusă după cum urmează:

„(4) Pentru desfășurarea activității de autoservice cu încălcarea prevederilor alin.(2) și (3) al prezentului articol survine răspunderea contravențională.”

30. Propun completarea proiectului cu expunerea într-o nouă redacție a alineatului (2) al articolului 95, după cum urmează:

„Modelul tip al autorizației pentru desfășurarea activității de autoservice este prevăzut în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.”

31. La articolul 96, litera d) se exclude.

32. La articolul 100, litera g) se exclude.

33. La articolul 101 propun de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.

34. La articolul 112 propun de a expune modificările, după cum urmează, sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.

35. La articolul 122 propun de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.

36. La articolul 131 propun de a expune modificările, după cum urmează, sintagma „10 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile calendaristice”.

37. La articolul 148 propun o nouă redacție a alin.(4) litera b), după cum urmează:

„b) combaterea, în cooperare cu angajații Inspectoratului Național de Patrulare a fenomenelor de efectuare a unor operațiuni de transport rutier fără a deține licența de transport rutier, copia conformă a licenței de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate valabilă pentru itinerarul de rută în care se efectuează controlul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul încheiat cu beneficiarul de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, declarația informativă tip pentru serviciile de transport rutier în cont propriu, după caz, sau în caz de efectuare a transportului rutier de persoane, cu încălcarea regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi, pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea;”

38. La articolul 148 cu alineatul (6) urmează a fi expusă în următoarea redacție:

„(6) Decizia de control privind combaterea fenomenelor, enumerate în litera b) a alineatului (4) al prezentului articol, va cuprinde expres obiectul controlului. În cadrul controlului, inspectorii Agenției nu au dreptul să întreprindă acțiuni, ce depășesc obiectul deciziei de control, precum și să constate alte contravenții.”

39. La articolul 149, alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„În cazul efectuării transportului rutier de persoane cu un vehicul rutier fără a se putea face dovada că se dețin licența de transport rutier, copia conformă a licenței de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate valabilă pentru itinerarul de pe rută în care se efectuează controlul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul încheiat cu beneficiarul de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, declarația informativă tip pentru serviciile de transport rutier în cont propriu, după caz, sau în cazul efectuării transportului rutier de persoane cu încălcarea regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică și măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – măsură de suspendare)”.

40. Articolul 149 la alineatul (3) cuvântul „reținere” se substituie cu cuvântul „ridicare”;

la alineatul (5), litera a), cuvântul „reținere” se substituie cu cuvântul „ridicare”;

la alineatul (6) cuvântul „reținere” se substituie cu cuvântul „ridicare”.

41. Amendamentul alineatul (5) al articolului 151 urmează a fi expus după cum urmează:

„(5) Odată cu aplicarea amenzii contravenționale pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime, inspectorii vor suspenda dreptul de utilizare a unității de transport prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, în condițiile art. 149 al prezentului Cod.”

Amendamentul la alineatul (7) al articolului 151 urmează a fi expus după cum urmează:

„(7) Pe perioada reținerii atât vehiculul, cât și marfa, după caz, se află sub răspunderea juridică a contravenientului.”

42. Articolul 153 lit.c) de propune de expus în următoarea redacție:

„prevederile ce țin de obligativitatea deținerii de către operatorii de transport rutier a cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea, cu drept de proprietate sau de leasing financiar, se pun în aplicare conform următorului grafic:

– de la 1 ianuarie 2017 – cel puțin 20% din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;

– de la 1 ianuarie 2018 – cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea trebuie să fie deținute în proprietate sau în leasing financiar;”

La articolul 153, litera d) va avea următorul cuprins:

„d) prevederile articolului 19 alineatul (2) al prezentului Cod se aplică de la 1 ianuarie 2018”.

Art. 153 de exclus lit.h) privind evaluarea conformității.

43. La articolul 154 sintagma „Guvernul, în termen de 9 luni de la data intrării în vigoare a prezentului cod:” se modifică cu sintagma „Guvernul, până la data de 1 mai 2016:”.

44. Propun completarea proiectului cu amendamentul la Anexa nr.3, după cum urmează:

Anexa nr.3:

la numărul criteriilor 2 și 3, coloana 4, semnul „X” se exclude;

la numărul criteriului 7, coloana 7, semnul „X” se exclude;

la numărul criteriilor 12 și 13, coloana 2, semnul „X” se exclude.

**B. La Articolul II, prin care se propune operarea amendamentelor la Codul Contravențional:**

1. La noua redacția a articolului 197 (pct. 3 al Articolului II din proiect). Titlul articolului operează cu termenul de „transportarea ilegală a călătorilor”, pe când dispoziția atestă „transportul rutier de persoane”. În scopul abordării unei terminologii constante și uniforme, potrivit articolului 19 litera „e” al Legii nr. 780 din 27 decembrie 2001 privind actele legislative, propun de a expune titlul articolului, după cum urmează: „Articolul 197. Transportul rutier de persoane și mărfuri:”.

2. Modificarea la articolele 32 și 36<sup>1</sup> se propune a fi expusă prin modificarea art.432 cu litera f) și completarea cu articolul 439<sup>1</sup>. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este scopul asigurării desfășurării normale a procesului contravențional și nu ca sancțiune contravențională. Respectiv, aceasta urmează a fi încadrată în cuprinsul Capitolului V „măsurile procesuale de constrângere”, implicit art.432 din Codul Contravențional și nicidecum în art.32 din Cod. Prin urmare, propun de a exclude modificările la articolul 32 și completarea cu articol 36<sup>1</sup> din proiect și, respectiv, de a suplini proiectul cu completarea articolului 432 cu litera f) și completarea cu articolul 439<sup>1</sup>, prin care se fie instituită procedura de aplicare a măsurii procesuale, de suspendare a dreptului de utilizare a unității de transport.

3. Propun de a revizui redacția amendamentelor pentru alineatele, după cum urmează:

La alineatul (5) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 58-62, 70, 72, 73, 76, 78, 83 ale Codului Transporturilor Rutiere”

La alineatul (7) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 58-62, 70, 72, 73, 76, 78, 83 ale Codului Transporturilor Rutiere,”

Propun modificarea alineatului (13) din proiectul de lege după cum urmează:

(13) Desfășurarea activității conexe transportului rutier supusă licențierii sau autorizării, după caz, prevăzute în articolele 86, 93, 110, 118, 125, ale Codului Transporturilor Rutiere, fără a deține licența/autorizația respectivă,

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 450 la 500 unități convenționale aplicată persoanei juridice cu sau fără privarea, în ambele cazuri, de dreptul de a desfășura o anumită activitate pe un termen de 3 luni.

La alineatul (14) al articolului 197 de a completa în final cu textul „după caz, prevăzute în articolele 88, 96, 110, 111, 119, 120, 126 ale Codului Transporturilor Rutiere,

La alineatul (15) al articolului 197 de a substitui textul „prevăzute de actele normative în vigoare cu textul „după caz, prevăzute de Codul Transporturilor Rutiere,”

La alineatul (18) al articolului 197 de a substitui cuvântul „lege” cu textul „Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere,”

La alineatul (19) al articolului 197 de a substitui textul „lege” cu textul „articolul 84 alineatele (2), (3), (8) al Codului Transporturilor Rutiere” și de a elimina sintagma „ce țin de efectuarea acestora în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, în cazul în care vehiculul rutier deja a fost documentat prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare,”.

Suplimentar, la alineatul (8) al articolului 197 menționăm că, propunerea este inutilă pe motiv că înglobează tipurile de acțiuni de la alineatele (1)-(7). Pe aceste considerente, propun de a fi exclus din proiect.

La alineatul (9) al articolului 197, pentru a asigura coerența între reglementări, potrivit prevederilor articolului 4 alineat (3), litera „b” al Legii nr. 780 din 27 decembrie 2001 privind actele legislative, adică între prevederile Codului Contravențional și prevederile articolului 90 alineatele (4), (5) al Codului Transporturilor Rutiere, inclusiv pentru a nu admite conflictul Legilor, propun de a revizui redacția după cum urmează:

„(9) Efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate la alte ore de pornire decât cele prevăzute în graficul de circulație a actului permisiv, cu excepția efectuării curselor suplimentare în conformitate cu prevederile art. 90 alineatele (4), (5) al Codului Transporturilor Rutiere,

se sancționează cu amendă de la 120 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”

Propun de a completa alineatul (22) al articolului 197 în final cu textul „odată cu intrarea în vigoare a obligațiilor prevăzute în articolul 153 alineat (1), literele „a” și „b” al Codului Transporturilor Rutiere,”

Sintagma „deficiență serioasă” de la alineatul (24) al articolului 197 este una interpretabilă și determinantă la un caracter discreționar și abuziv. Respectiv, propun de a substitui sintagma cu textul „ce nu corespunde cerințelor tehnice în vigoare,”.

Propun completarea proiectului cu un nou alineat la articolul 197, după cum urmează:



„(29) Admiterea la efectuarea curselor suplimentare cu încălcarea procedurii prevăzute în art. 90 alineatele (4), (5) al Codului Transporturilor Rutiere,

se sancționează se cu amendă de la 100 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcții de răspundere, cu amendă de la 200 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice”.

alineatele (27) și (28) la modificarea articolului 197 propun a fi excluse, deoarece astfel de obligații nu există pentru operatorii de transport.

3. La articolul 400 alineatul (1) cifra „197” se completează cu sintagma „alin.(1) – (4), (10) – (14), (16), (23), (24)

la alineatul (6), cifra „197<sup>1</sup>” se exclude.

Articolul 407 la alineatul (1), cifra „198” se substituie prin sintagma „197”, după cifra „207” se completează cu sintagma „și 224 alin.(1)-(10)”, iar după sintagma „se constată” se completează cu textul „și să aplice măsuri procesuale de constrângere”;

alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„Sînt în drept să constate contravenții, să aplice sancțiuni și măsuri procesuale de constrângere:”

4. Articolul 432 se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

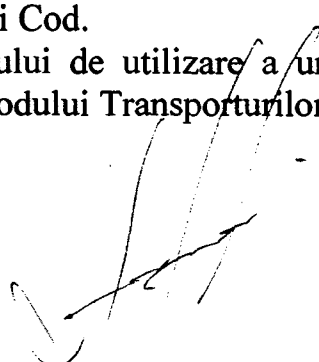
„f) suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport.”

După articolul 439 se propune de a introduce articolul 439<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„Articolul 439<sup>1</sup> Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport.

(1) Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport constă în interzicerea temporară de a utiliza o anumită unitate de transport. Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport este aplicată în cazul în care unitatea de transport a fost folosită la săvîrșirea contravențiilor prevăzute de art. 197 alineatele (1)-(6), (19), (24), (25), (224) alineatele (5) – (7) prezentului Cod.

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a unității de transport se efectuează în condițiile articolului 149 al Codului Transporturilor Rutiere.”



**Vladimir ANDRONACHI,**  
**Deputat în Parlament**



17 iulie 2015

D.L. nr. 10/07

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament  
la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

1. Punctul 1, litera b) a articolului 2 din textul «vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri în interes personal» sintagma «în interes personal» se exclude – se abrogă;

**Notă de argumentare**

Propunerea de a exclude acest amendament se bazează pe faptul că excluderea sintagmei „în interes personal” va duce la faptul că se va pierde orice control asupra funcționării transportului comercial efectuat cu autovehicule de pînă la 3,5 tone.

La rândul său, asta va avea efect negativ asupra bugetului statului.

Cu respect,

**Deputat în Parlament  
Oleg LIPSKII**

1001



24 iulie

2015

02 nr. 011

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președinte al Comisiei Economie, Buget și Finanțe**

**Amendament  
la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

1. La pct.13 din proiect de completat cu două aliniate:  
**La articolul 43:**

**la aliniatul (2), litera a) se completează la final "iar după sintagma "de organele competente" se exclude sintagma "ale Republicii Moldova";**

**se completează cu " la aliniatul (4) după sintagma "... de către Agenție" se completează cu sintagma "... sau de centrul de instruire desemnat de aceasta" iar la final se completează cu o nouă propoziție "Centrele de instruire care dispun de acreditare sau programe acreditate din partea organismelor, organizațiilor internaționale din domeniu obțin expres autorizarea Agenției."".**

**Notă de argumentare**

**La primul aliniat.**

Conform Acordurilor interguvernamentale bilaterale, semnate de Republica Moldova, "privind conversiunea permiselor de conducere" conducătorii auto, cetățeni ai Republicii Moldova la momentul

înregistrării la cursurile de instruire prezintă permisele de conducere, eliberate de organele competentele țărilor semnatare de Acordurile menționate (deoarece șoferul nu poate deține concomitent – decât un singur permis de conducere).

**La al doilea aliniat.**

Această propunere va da posibilitate de a reduce termenul de eliberare a certificatelor de competență profesională (CCP) de la 10 -15 zile la 1-2 zile, deminuirea barierilor tehnice sau umane, reducerea abuzurilor birocratice, reducerea costurilor certificatelor respective cu 10-15%, economisirea banilor bujetari pentru procurarea utilajului de producere a acestor certificate cu 200-500 mii lei, perfectarea certificatelor conform standardelor ISO, formarea bazei de date complexe.

**Cu respect,**



**Oleg LIPSKII**  
**Deputat în Parlamentul**  
**Republicii Moldova**



1 decembrie 2015

L.A. nr. 60

**Domnului Ștefan Creangă,  
Președintele comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament  
la proiectul legii privind modificarea și completarea  
unor acte legislative (nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (nr. 57 din 06.03.2015) prezint următoarele amendamente:

**Art.I** - Se propune modificarea art. 43 din proiectul legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (nr. 57 din 06.03.2015), după cum urmează:

1. Alin. (3), cifra 1 se substituie cu cifra 2 și urmează a fi expus în următoarea variantă:  
*„Examenul medical și narcologic al conducătorilor auto este obligatoriu odată la 2 ani”*

**Art.II** - Se propune modificarea și completarea art. 95 din Legea nr.150 din 17.07.2014, Codul Transporturilor Rutiere, după cum urmează:

1. Alin (1), după sintagma „se eliberează” se modifică și se completează cu sintagma:  
*„ pe un termen de 5 ani de către agenție care este unica autoritate competentă de eliberarea acestora. ”*
2. Se instituie un nou alineat cu numărul de ordine (1<sup>1</sup>), expus în următoarea redacție:  
*„Autorizațiile eliberate anterior de alte instituții ale statului sunt valabile până la data expirării acestora.”*

**Art.III** - Se propune modificarea art. 49 din proiectul legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (nr. 57 din 06.03.2015), după cum urmează:

1. Litera i), se modifică și urmează a fi expusă în următoarea variantă:  
*„ să asigure, la locul amplasării bazei tehnico-materiale a întreprinderii prevăzute la art. 17, efectuarea unui control al treziei și a unei examinări medicale generale a conducătorilor auto nu mai rar de o dată la 12 ore de muncă, cu excepția conducătorilor auto care activează pe rutele internaționale, aceștia fiind supuși controlului medical cu cel mult 3 ore până la plecarea în cursă, de asemenea să asigure verificarea tehnică generală a fiecărui vehicul rutier nu mai rar de o dată la 20 de ore de lucru, cu excepția celor de pe rutele internaționale care vor fi supuse controlului tehnic înainte de plecarea în fiecare cursă. Înainte de a începe operațiunea de transport rutier în baza unei foi de parcurs noi, conducătorul auto va fi supus unui control medical, iar vehiculul va fi supus unui control tehnic. Foaia de parcurs este valabilă nu mai mult de 36 de ore de la ora efectuării controlului medical și a controlului tehnic, cu excepția operațiunii de transport rutier în*

*trafic internațional pentru care valabilitatea foii de parcurs acoperă cursa tur-retur. Criteriile conform cărora conducătorii auto vor fi supuși controlului medical se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate după consultarea Ministerului Sănătății, iar criteriile privind controlul tehnic al vehiculelor rutiere se aprobă prin instrucțiune de către organul central de specialitate. Instrucțiunile menționate se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”.*

### **Notă de argumentare**

Consider că modificarea prevăzută la art. 43 prin care se propune ca examenul medical și narcologic al conducătorilor auto să aibă loc odată în an este una inoportună or, în acest sens termenul de 2 ani ar fi unul optimal.

La moment, autorizația pentru desfășurarea activității de autoservice este eliberată și de alte autorități statale. Reieșind din situația creată, consider oportun ca art. 95 din Legea nr.150 din 17.07.2014 să prevadă expres că unica autoritate competentă în eliberarea acestor autorizații să fie Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Republica Moldova, iar cele eliberate anterior să fie valabile până la momentul expirării acestora. Reiterez că AITA este unicul organ specializat în acest sens, iar eliberarea autorizațiilor ține nemijlocit de obligațiile funcționale a acestei agenții.

Totodată, art. 49 lit i) al Legii nr.150 din 17.07.2014, prevede efectuarea unui control al treziei și a unei examinări medicale generale a conducătorilor auto nu mai rar de o dată la 12 ore de muncă cu careva excepții.

În conformitate cu prevederile proiectul nr. 57 din 06.03.2015, acest control urmează a fi efectuat cel puțin odată pe an.

Consider că prevederea termenului de un an de zile este inoportună or, conducătorul auto ar trebui supus unui control medical și narcologic sistematic.

Atrag atenția Dvs, că conducerea automobilul în esență constituie un pericol de risc sporit. Acest pericol inevitabil crește în situația când starea sănătății conducătorul auto este afectată sau când acesta este consumator de substanțe narcotice.

Astfel, în vederea reducerii riscului menționat propun ca conducătorul auto să fie supus în mod obligatoriu controlului medical și narcologic în conformitate cu prevederea existentă. Datorită acestui mecanism conducătorii auto cu o stare proastă a sănătății sau care consumă alcool reprezentând un pericol real, vor fi excluși din traficul rutier.

De menționat faptul, că respectiva prevedere urmărește sporirea siguranței traficului rutier iar necesitatea acesteia reiese din faptul că dreptul la viață a persoanei constituie o valoare supremă în Republica Moldova.

În aceeași ordine de idei , menționez că în ultima perioadă tot mai des factorul uman a fost pricina unor grave accidente de circulație rutiere soldate cu decesul mai multor persoane, situație pe viitor inadmisibilă.

Prin prisma celor expuse, consider că amendamentele propuse vin să îmbunătățească cadrul legal în această materie.

Cu respect,



Anatolie Labuneț



01 decembrie 2015

MS nr. 37

Comisiei Economie, Buget și Finanțe

**Amendament la  
proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)**

Analizând prevederile proiectului de Lege nr. 57 din 06.03.2015, înaintez următoarele amendamente, în temeiul articolelor 59 și 65 din Regulamentului Parlamentului:

**1. Cu referire la Art. I se propune următoarea modificare:**

La punctul 23, alineatele (7), (8) și (9) se exclud;

Motivare:

Cetățenii ar trebui să fie în drept să aleagă fie serviciul de taxi, fie alt tip de transport public, mai accesibil, pentru a călători între 2 localități. În cazul votării proiectului în forma propusă de autor, vor fi favorizate companiile mari de taxi și dezavantajate pe cele mici, din centrele raionale și sate.

**2. Cu referire la Art. II, se propune următoarea modificare:**

La punctul 3, alineatele (2), (4), (17) se exclud;

Motivare:

Aceste prevederi ar exclude orice servicii de ride-sharing (împărțire a costurilor pentru transport între pasageri) în Moldova, acțiunile sociale, grupurile online și aplicațiile de transport gratuit al pasagerilor.

**Mihaela SPĂTARU**  
Deputat în Parlament



1 decembrie 2015

LC nr. 2

**AMENDAMENT**  
**la proiectul de lege pentru modificarea și**  
**completarea unor acte legislative**  
**(nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului prezint următorul amendament la proiectul de lege sus menționat.

A. La articolul I prin care se propune modificarea și completarea Codului Transporturilor Rutiere:

1. La alineatul (1) al articolului 5 se propune unificarea noțiunilor de „autobuz” și „autocar” se expunerea acestora printr-o noțiune unică în redacție nouă:

„autobuz și autocar” - vehiculele care, prin construcție și dotare, sunt adecvate transportului rutier a mai mult de 9 persoane, inclusiv șoferul, și sunt destinate acestui scop.

**Motivare:** *Definiția propusă este preluată din acordul INTERBUS și este mai oportună.*

2. La alineatul (1) al articolului 5 se propune excluderea noțiunii „planul unic de facturare și decontare”.

**Motivare:** *Art. 63 alin. 1) prevede că domeniul serviciilor regulate de persoane va fi realizat prin intermediul sistemului de management integrat. Astfel la realizarea conceptului tehnic urmează a fi specificate modulele care vor face parte din acest sistem. Definirea unui sistem inexistent precum este planul unic de facturare este prematură.*

3. La alineatul (1) al articolului 5 se propune completarea noțiunii de „program de transport rutier” după sintagma „numărul necesar de vehicule” cu sintagma „categoria de confort”.

**Motivare:** *În scopul stabilirii unor criterii de confort și calitate pentru serviciile regulate de persoane prin servicii regulate se propune includerea categoriei de confort a unităților de transport în cerințele aprobate față de acest serviciu.*



4. Se propune completarea alineatului (1) al articolului 5 cu următoarele noțiuni:  
„*Reutilare*” – activitate conexasă de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau a produselor utilizate la acestea față de tipul omologat, inclusiv activitățile de completare (carosare) ale unui vehicul inițial și cele de tuning.

**Motivare:** *Întrucât art. 94 lit. f) CTR prevede reutilarea vehiculelor rutiere, considerăm oportun și necesar definirea noțiunii de „reutilare”.*

„*sistem electronic de cântărire în mișcare*” - sistem de instalații și aparate de măsurat verificate metrologic, instalate și incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate, conectate on-line la serverul organului competent de controlul respectării maselor maxime admise ale unităților de transport”.

**Motivare:** *Luând în considerație propunerea de introducere a monitorizării prin intermediul sistemelor electronice de cântărire în mișcare din inițiativa dl Sîrbu, în scopul excluderii tratării diferite a acestei noțiuni se propune completarea Codului cu noțiunea respectivă.*

5. La art. 7 alin. (2) lit. c) se propune substituirea cuvântul „efectuate” cu cuvântul „propuse”;

**Motivare:** *Modificarea este necesară deoarece sunt supuse avizării modificările care urmează a fi aprobate de Consiliile raionale, dar nu cele care deja au fost aprobate.*

6. La art. 24 alin. (1) și (6) se propune substituirea cuvântul „vehicul” cu „autovehicul”.

**Motivare:** *În vederea excluderii necesității prezentării garanțiilor financiare în cazul autotrenurilor formate din cap tractor și remorcă/ semiremorcă se propune modificarea menționată.*

7. La modificarea alineatului (3) din articolul 28, se propune substituirea sintagmei „1 zi” cu sintagma „3 zile lucrătoare”.

**Motivare:** *1 zi nu este suficientă pentru perfectarea licenței, mai ales dacă cererile sunt depuse în zilele de vineri.*

8. Se propune completarea art. 28 cu un alineat nou „alin. (8) *Nerespectarea procedurii de reperfectare a licenței de transport rutier prevăzută în art. 15 din Legea nr. 451-XV din 30 iulie 2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nu constituie temei de declararea a nevalabilității licenței de transport rutier.*”

**Motivare:** *În prezent pentru nerespectarea termenilor prevăzuți la momentul de reperfectare a licențelor de către Camera de licențiere este aplicată măsura de declarare a nevalabilității licenței de transport. Ca rezultat pentru necomunicarea în termenii stabiliți a unor modificări a datelor din licența de transport activitatea de transport a agentului economic este paralizată. În acest context, în scopul excluderii unor abuzuri din partea autorității de licențiere, pentru nerespectarea termenilor*

*prevăzuți de art. 15 din Legea nr. 451-XV din 30 iulie 2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător se propune modificarea menționată.*

9. Se propune ca art. 37 alin. (1) lit. g) să fie expus în următoarea redacție „*modificarea categoriei de confort și capacității de transport a vehiculului rutier*”;

**Motivare:** *În contextul modificărilor de la pct. 3*

La art. 38, alin. (13) după textul: „*În cazul modificării programului de transport rutier*” aliniatul urmează a fi completat cu sintagma „*local, municipal, raional și interraional*”.

**Motivare:** *Modificarea este necesară pentru a clarifica asupra căror programe de transport se resfrâng prevederile aliniatului menționat. Serviciile internaționale nu pot fi obligatoriu expuse la concurs, deoarece urmează a fi încheiate contracte între operatorii moldoveni cu operatorii de transport din alt stat.*

10. La art. 42 alin (8) lit. c) se propune substituirea sintagmei „*operatorul de transport rutier*” cu sintagma „*întreprinderea*”;

**Motivare:** *Deoarece serviciile de transport rutier în cont propriu pot fi efectuate și de alți agenți economici care cu nu au statut de operator de transport rutier (dar care pot efectua transport în cont propriu conform actualului Cod), este propus substituirea acestei sintagme cu noțiune de întreprindere care include toate persoanele juridice care efectuează operațiuni de transport, inclusiv cele licențiate în acest domeniu.*

11. La art. 43 alin. (2) lit. a) se propune completarea textului „*eliberat de organele competente ale Republicii Moldova*” cu sintagma „*sau ale țărilor semnatare ale Convenției de la Viena asupra circulației rutiere din 08 noiembrie 1968*”;

**Motivare:** *Mulți cetățeni ai Republicii Moldova activează peste hotarele țării și au fost obligați să schimbe permisul de conducere, însă pentru activitate necesită unele acte permissive eliberate de autoritățile Republicii Moldova (Certificat de competență profesională, cartele tahograf). Se propune completarea art. 43 alin (2) lit. a). Suplimentar, este necesar de menționat că în conformitate cu prevederile Convenției de la Viena asupra circulației rutiere din 08 noiembrie 1968, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 1318 din 02.03.1993, statele semnatare pe principiu de reciprocitate recunosc permisele de conducere eliberate de alte state.*

12. Se propune completarea art. 49 lit. s) după sintagma „*teritoriul autogărilor*” cu sintagma „*cu excepția transportului rutier în trafic local, municipal*”;

**Motivare:** *Transportul local și municipal de principiu nu poate activa prin intermediul autogărilor.*

13. La art. 59 lit. b) se propune excluderea sintagmei „*de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri*”;

**Motivare:** *Deoarece modelul scrisorii de transport (CMR), este prevăzut de Convenția referitoare la Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (Convenția CMR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr. 1318-XII din 2 martie 1993, nu necesită a fi transpusă în Regulamentul transporturilor Rutiere de mărfuri.*

14. La art. 63, alin. (2) se propune substituirea sintagmei „trafic transfrontalier” cu „internațional” și excluderea sintagmei „iar în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar cu autocare.”;

**Motivare:** *Ținînd cont de propunerea de unificare a noțiunilor de autobuz și autocar se propune modificarea art. 63 alin. (2), în vederea stabilirii expres a modului de transportare a călătorilor în raport cu capacitatea de îmbarcare a unităților de transport.*

15. Se propune excluderea din art. 64, alin. (2) a sintagmei „În toate cazurile, biletele trebuie să fie vîndute și/sau raportate prin intermediul planului unic de facturare și decontare contractat de Agenție”;

**Motivare:** *Deoarece în prezent nu este elaborat nici conceptul tehnic al Planului unic de facturare, ținînd cont că majoritatea autogărilor sunt conectare la sistemul unic de vînzare a biletelor gestionat de Î.S. „Gările și Stațiile Auto” se propune excluderea prevederilor menționate.*

16. Se propune excluderea art. 96 lit. b);

**Motivare:** *Deoarece serviciile conexe prestate de agenții economici autorizați pentru desfășurarea activității de autoservice sunt foarte diverse, iar dotarea tehnică variază pentru fiecare tip de lucrări efectuate se propune excluderea cerințelor expres privind utilajul necesar.*

17. La articolul 101 propun de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile lucrătoare”.

**Motivare:** *În proiectul dlui Sîrbu se propune modificare din „20 zile calendaristice” în „1 zi calendaristică”. 1 zi calendaristică nu este suficientă, mai ales dacă cererile se depun în ziua de vineri.*

18. La articolul 112 propun de a expune modificările, după cum urmează, sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile lucrătoare”.

**Motivare:** *Vezi motivarea de la pct. 19*

19. La articolul 122 propun de a expune modificările, după cum urmează: sintagma „20 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile lucrătoare”.

**Motivare:** *Vezi motivarea de la pct. 19*

20. La art. 125 alin. (5) lit. a) se propune substituirea sintagmei „transportul persoanelor în folos public” cu sintagma „transport rutier contra cost”;

**Motivare:** *Pentru ajustarea prevederilor legale la tehnica legislativă.*

21. Se propune excluderea art. 130 lit. b);

**Motivare:** *Este o prevedere irelevantă pentru procesul de autorizare și în vederea simplificării acestui proces se propune excluderea acestuia.*

22. La articolul 131 propun de a expune modificările, după cum urmează, sintagma „10 zile calendaristice” se substituie cu sintagma „3 zile lucrătoare”.

**Motivare:** *Vezi motivarea de la pct. 19*

23. Se propune completarea art. 153 alin (1) cu 2 litere noi:

„i) prevederile ce țin de clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor intra în vigoare de la 1 ianuarie 2017.”;

„j) prevederile ce țin de dotarea cu GPS a vehiculelor antrenate la serviciile regulate intra în vigoare de la 1 iunie 2017.”;

**Motivare:** *Ținând cont că legislația secundară încă nu a fost aprobată, iar operatorii de transport rutier necesită timp pentru dotarea unităților de transport cu dispozitivele necesare se propune modificarea termenului de intrare în vigoare acestor prevederi.*

24. Se propune substituirea sintagmei „Guvernul, în termen de 9 luni de la data intrării în vigoare a prezentului cod”, din art. 154 cu sintagma „Guvernul, până la data de 1 iunie 2016”.

25. Se propune excluderea Anexei Nr. 3 la Codul Transporturilor Rutiere;

**Motivare:** *Ținând cont că lit. b) a art. 96 a fost exclusă se propune excluderea și anexei.*



**Lilian CARP,**  
**Deputat în Parlament**



03 decembrie 2015

DN nr. 022

**Comisia permanentă economie, buget și finanțe**

**A M E N D A M E N T**

la proiectul de lege nr.57 din 06.03.2015 pentru lectura a II-a

În temeiul prevederilor articolului 59 din Regulamentul Parlamentului prezint următorul amendament la proiectul de lege nr.57 din 06.03.2015. Propunem completarea proiectului de lege după cum urmează.

1. Alineatul (1) al articolului 5 după noțiunea „transport rutier de persoane prin servicii ocazionale” se completează cu următoarea noțiune  
*„transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu – operațiune de transport rutier realizată în scopuri necomerciale și nonprofit, distinct față de transportul contra cost, operat inclusiv de către instituții din domeniul sportului și culturii(federații, cluburi sportive, instituții teatrale ,concertistice etc.).”*
2. Articolul 42 se completează cu un nou alineat (10) cu următorul cuprins:  
*„(10) Prevederile literei a) din alineatul (3) și a alineatului (7) nu sunt aplicabile în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu”.*
3. Articolul 43 se completează cu un nou alineat (13) cu următorul cuprins:  
*„(13) Prevederile articolului dat nu sunt aplicabile în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu”.*
4. După Secțiunea a 4-a „Transportul rutier de persoane în cont propriu” textul se completează după cum urmează:

„Secțiunea a 4-b

*Transportul rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu*

Art. 79/1. – (1) *La efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu în trafic național și internațional, la bordul vehiculului rutier trebuie să se afle, pe toată durata transportului:*

- a) Copia declarației informative tip prevăzute la art. 42 alin. (6);*
- b) Lista de control a persoanelor transportate, cu ștampila beneficiarului transportului;*

(2) *Instituțiile care efectuează transport rutier de persoane prin servicii ocazionale în cont propriu au următoarele obligații:*

- a) Să asigure instruirea conducătorilor auto privind obligațiile care revin acestora;*
- b) Să transporte doar persoanele nominalizate în lista de control, în limita locurilor prevăzute de certificatul de înmatriculare a vehiculului rutier.*

**Deputat în Parlament**

**Nicolae Dudoglo**





# DEPUTAT ÎN PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

04 decembrie 2015

O.L. nr. 07/12

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele Comisiei economie,  
buget și finanțe**

**Stimate domnule Creangă,**

Prin prezenta transmit următoarele amendamente la proiectul de Lege **nr.57 din 6 martie 2015** și **nr.101 din 27 martie 2015** privind completarea și modificarea Codului Transporturilor Rutiere nr.150 din 17.07.2014 (pentru lectura a II), după cum urmează:

La **Art. 5** la noțiunea *transport rutier contra cost* cuvântul „*natură*” propun să fie substituit cu cuvântul „*marfă*”;

La **Art.42** la aliniatul (1) cuvântul „*natură*” propun să fie substituit cu cuvântul „*marfă*”;

La **Art.42** propun aliniatele (2)- (9) să fie excluse;

La **Art.48** litera g) propun să fie excluse cuvintele „*și avizele psihofiziologice*”;

La **Art. 60** propun să fie completat cu un aliniat nou după cum urmează:

*(3) Serviciul vamal al Republicii Moldova va permite accesul operatorilor de transport rutier străin pe teritoriul Republicii Moldova (ca țară de tranzit sau de destinație) numai în baza autorizațiilor internaționale unitare, bilaterale sau multilaterale de transport rutier de mărfuri, în cazul în care acordurile internaționale sau bilaterale prevăd obligativitatea acestora.*

La **Art.61** propun excluderea aliniatului a):

a) *copia declarației informative tip;*

**Cu stimă,  
Deputat**

**Oleg LIPSKII**



07 decembrie 2015

CD nr. 20

**Comisia economie, buget și finanțe**

**AMENDAMENT**  
la proiectul nr. 57 al Legii  
pentru modificarea și completarea unor acte legislative

Modificările propuse la Articolul I al proiectului nr. 57 prin care se modifica și completează Codul Transporturilor rutiere.

1. Din conținutul articolului 5 se exclude alineatul referitor la “planul unic de facturare și decontare”,

Noțiunea de “activitate de transport ilicită” se expune în următoarea redacție- “*activitate de transport ilicită*- efectuarea unei operațiuni de transport de către o persoană care nu a obținut licența de transport rutier, fie de o persoană licențiată dar care nu a obținut autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate pentru traseul unde este supus controlului, sau carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, lista de control în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale, sau încălcarea regulilor de transportare în regim taxi, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea”

Se introduce noțiunea de “sistem electronic de cântărire în mișcare” (propus de dl S. Sîrbu la art. 151 (p.40 al inițiativei) “*sistem electronic de cântărire în mișcare*- sistem de instalații și aparate de măsurat verificate metrologic, instalate și incorporate în partea carosabilă a drumului în locurile indicate de organul central de specialitate și conectate on-line la serverul organului competent de controlul respectării maselor maxime admise ale unităților de transport”

2. În articolul 11 alin. (10) se adaugă următoarele aliniate:

“Anual pînă la data de 31 ianuarie prin ordinul ministrului MTID va fi format Consiliul coordinator al Agenției format din Directorul Agenției și cîte un reprezentant al asociațiilor patronale reprezentative din domeniu. Consiliul coordinator va fi consultat cu cel puțin 15 zile pînă la adoptarea de către ANTA a oricărui acte referitoare la:



- a) programul de controale planificate pentru trimestrul urmator;
- b) regulamente interne si/sau alte acte administrative de reglementare;
- c) formarea comisiilor sau grupurilor de lucru specializate;
- d) adoptarea deciziilor privind aplicarea sanctiunilor operatorilor de transport, inclusiv retragerea autorizatiilor de transport, efectuarea modificarilor in programele de transport.

Consiliul coordonator isi desfasoara activitatea in sedinte care vor fi convocate de presedintele Consiliului nu mai rar de o data pe luna. Presedintele Consiliului coordonator se alege de catre membrii consiliului din rindul membrilor acestuia. Deciziile Consiliului coordonator au caracter de recomandare pentru Directorul si directorii adjuncti ai Agentiei.”

3. Alineatul (7) al art. 28 se expune in urmatoarea redactie: “Prin derogare de la prevederile Legii nr. 451-XV privind reglementarea prin licentiere a activității de întreprinzător, licenta de transport rutier nu poate fi declarata nevalabila, cu exceptia cazului cind pentru obtinerea licentei in conformitate cu prevederile art. 10 al Legii nr. 451- XV au fost prezentate documente falsificate. Sanctiunile aplicate pentru incalcarea conditiilor de licentiere in forma de prescriptie, prescriptie repetata, suspendare a licentei sau retragere a licentei se vor aplica in conformitate cu procedurile prevazute de Legea nr. 235- XVI cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”

- 4. La art. 63 dupa “management” sintagma “integrat administrat de Agentie” se substituie cu “al operatorului de transport rutier. Datele electronice ale sistemului de pozitionare globala vor fi pastrate de catre operatorii de transport rutier timp de 30 zile calendaristice”.

La alineatul (2) dupa sintagma “mai mica de 50 km se admite transportarea persoanelor” se adauga sintagma “in picioare”

- 5. La art. 64 alin (2) se exclude ultima fraza ce urmeza dupa sintagma “sînt vîndute de conducătorul auto.”

La alin. (4) cuvintul “vor” se inlocuieste cu cuvintul “pot”

Alineatul nou (4) propus a fi inclus de deputatul S. Sîrbu (p.21 al inițiativei) propunem să fie alineatul (7) (deoarece actuala redacție déjà conține 6 alineate) în care sintagma ”autobuzele și autocarele” se substituie cu sintagma ”autobuzele, autocarele și taximetrele”.

- 6. În redacția alineatului (7) a art. 84 propus de dl S. Sîrbu (p.23 al inițiativei) se exclude sintagma ”prin probe foto sau video”.

În redacția alineatului (8) propus de dl S. Sîrbu termenul ”taxiurilor” se substituie cu ”taximetrelor”

- 7. Din art. 86 se exclude p. 3)

- 8. Din art. 88 alin. 3) se exclude p. e)

- 9. La art. 153 p c) se inlocuieste “2016” cu “2018”

Litera d) se expune în următoarea redacție ”d) prevederile articolului 19 alineatul (2) al prezentului Cod se aplică din 01.01.2018”

La p. f) se inlocuieste “2016” cu “2018”

Alin. (7) se exclude

#### Argumentarea amendamentelor

Codul Transporturilor rutiere a intrat în vigoare la 15 septembrie 2015. Scopul urmărit de Parlamentul Republicii Moldova la adoptarea acestui act normativ a fost apropierea legislației noastre de legislația Uniunii Europene. În mare măsură acest scop a fost atins. În procesul implementării Codului au apărut unele divergente referitoare la interpretarea normelor din Cod, la termenele de implementare a unor prevederi ale Codului etc. De asemenea unele proceduri prevăzute în legislația Uniunii Europene au început să fie aplicate în Republica Moldova într-un mod diferit, deși, aparent prevederile legislației sunt similare, de asemenea în Codul transporturilor rutiere sunt prevăzute unele proceduri, obligații care nu se întâlnesc în Uniunea Europeană și care nu sunt necesare nici în Republica Moldova cu atât mai mult ca necesitatea acestora nu a fost nici într-un fel argumentată în Analiza Impactului de Reglementare întocmită de MTID în calitate de autor în momentul prezentării Codului în Parlamentul Republicii Moldova.

Astfel constatăm o necesitate de a ajusta Codul transporturilor rutiere la legislația europeană și a exclude divergentele în procesul de interpretare a codului, este necesară asigurarea unei transparențe în activitatea organelor de stat cu atribuții de reglementare a activității de transport, de ridicat nivelul securității circulației rutiere și de a exclude fenomenul economiei tenebre din transportul rutier. Considerăm necesar ca Codul transporturilor rutiere să asigure o continuitate a reformei regulatorii implementată de Parlamentul și Guvernul Republicii Moldova, să asigure respectarea drepturilor agenților economici și ale consumatorilor de servicii. Este necesar de a ține cont de Deciziile CEDO și a asigura respectarea Convenției CEDO, în special cele legate de limitarea dreptului de a efectua anumite activități de întreprinzător, de retragere a licențelor sau autorizațiilor doar în baza deciziilor judiciare. Alte obligațiuni ale Republicii Moldova de armonizare a legislației cu legislația europeană în privința descentralizării, asigurării transparenței autorităților publice, asigurării controlului societății asupra activității organelor de stat de asemenea trebuie să-și găsească reflectare în Codul transporturilor rutiere.

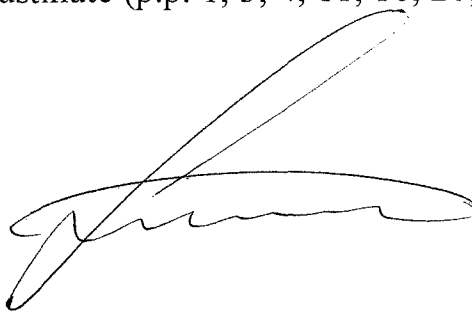
Totodată devine necesar de reevaluat termenele de implementare a unor prevederi ale codului, ținând cont de potențialul real al agenților economici și ale organelor de stat responsabile de implementarea acestor prevederi.

În mare măsură inițiativa legislativă nr. 57 înregistrată de deputatul în Parlamentul Republicii Moldova Sergiu Sirbu reflectă acele modificări și completări care trebuie aduse Codului transporturilor rutiere. Suplimentar la acestea considerăm, ca este necesar de adus și unele modificări și completări suplimentare continuate în amendamentul propus.

Totodată considerăm ca unele prevederi ale proiectului nr. 57, care limitează transparența decizională, inițiativa de afaceri, libertatea alegerii partenerilor de afaceri, sau care contravin principiului desconcentrării și transparenței decizionale,

deciziilor CEDO nu pot fi sustinute (p.p. 1, 3, 4, 11, 16, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, partial p.p. 2, 39).

Dudare. C.

A stylized handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping initial 'D' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke.



7 decembrie 2015

SC nr. 1

**Comisiei economie, buget și finanțe**

**AMENDAMENT**

**la proiectul nr. 57 din 06.03.2015 pentru modificarea și completarea unor acte legislative**

**(lectura a II)**

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului se înaintează spre examinare, pentru lectura finală, următoarele amendamente care vin să îmbunătățească proiectul:

**La Articolul I – Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014**  
(Monitorul Oficial al RM nr. 247-248, art. 568 din 15.08.2014)

1. Articolul 63, aliniatul (2), după cuvintele „transportarea persoanelor doar cu autocare” se completează cu sintagma „și autobuse clasificate pe categorii de confort”.

2 Articolul 84 se completează cu aliniatul (7), cu următorul conținut:

(7) se interzice transportul rutier în regim de taxi cu automobilele nedotate cu aparate de taxat, cu memorie fiscală în stare de funcționare;

3. La articolul 98, aliniatul (1), după cuvintele „în baza certificatului de competență profesională” se exclud cuvintele „fără a fi examinate printr-un text grilă”;

4. La articolul 111 se exclude litera (f), deoarece aprobarea de model a tahografelor și limitatoarelor de viteză sunt făcute doar de către producător;

5. Excluderea literelor c) și d) din articolul 129, în baza Acordului European cu privire la transportarea internațională a mărfurilor periculoase (ADR), la care Republica Moldova a aderat prin Hotărîrea Parlamentului nr.44-XVI din 04.06.1998. În conformitate cu prevederile pct. 9.1.3.1 al Acordului menționat, corespunderea unităților de transport cerințelor (ADR) se verifică numai după efectuarea cu succes a inspecției tehnice periodice. La fel se referă și certificarea autovehiculelor conform cerințelor normative a Conferinței Europene a Miniștrilor de transport (CEMT);

6. Articolul 145, aliniatul (1), după cuvintele „cu excepția activității de autogară” se completează cu sintagma „și inspecția tehnică periodică”;

7. La articolul 153, lit. (b), se modifică cifra (5) cu cifra (2).

*I. Cozecu / [Signature]*

**Deputat în Parlament**



09 decembrie 2015

D.L. nr. 08/12

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament  
la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

**1. Punctul 3, la Articolul 43, aliniatul (4)**

După sintagma “de către Agenție” de completat cu sintagma “sau de centrul de instruire desemnat de aceasta”

Articolul 43, aliniatul (4) de completat cu:

Centrele de instruire care dispun de o acreditare sau programe acreditate din partea organismelor, organizațiilor internaționale din domeniu obțin expres autorizarea Agenției.

**Notă de argumentare**

Această propunere va da posibilitate de a reduce termenul de eliberare a certificatelor de competență profesională (CCP) de la 10 -15 zile la 1-2 zile, deminuirea barierilor tehnice sau umane, reducerea abuzurilor birocratice, reducerea costurilor certificatelor respective cu 10-15%, economisirea banilor bujetari pentru procurarea utilajului de producere a acestor certificate cu 200-500 mii lei, perfectarea certificatelor conform standardelor ISO, formarea bazei de date complexe.

**Cu respect,**

**Deputat în Parlament  
Oleg LIPSKII**



11 decembrie 2015

C.L. nr. 10/12

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele Comisiei economie, buget și finanțe**

*Stimate domnule Creangă,*

Prin prezenta transmit următoarele amendamente la proiectul de Lege nr.57 din 6 martie 2015 și nr.101 din 27 martie 2015 privind completarea și modificarea Codului Transporturilor Rutiere nr.150 din 17.07.2014 (pentru lectura a II), după cum urmează:

**Se propune Art.19 de a fi expus într-o redacție nouă după cum urmează:**

„Art. 19.— (1) Condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual, în fața organelor de control abilitate, demonstrând pe baza conturilor anuale că dispune de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 5000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier, la efectuarea operațiunilor de transport de marfă în trafic internațional cu utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și la efectuarea operațiunilor de transport de călători în trafic internațional.

(2) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport de marfă în trafic internațional fără utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT), condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier de marfă demonstrează capacitatea sa financiară de cel puțin 2000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 1000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier.

(3) Condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează, în fața organelor de control abilitate, capacitatea sa financiară în baza conturilor anuale sau a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele fiscale sau de statistică că dispune de capital și rezerve în valoarea stabilită la alin. (1) și (2) sau printr-un certificat eliberat de o bancă comercială licențiată sau de o societate de asigurare sau de o asigurare de răspundere

profesionala, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprinderea dată printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite la alin. (1) și (2).

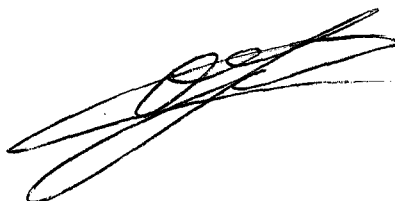
(4) Valoarea euro în valuta națională se stabilește în fiecare an la cursul valutar publicat de Banca Națională a Moldovei în prima zi lucrătoare din luna octombrie și se aplică acest curs din data de 1 ianuarie ale anului calendaristic următor.”

La Art.23 se propune alin. b) de exclus.

La Art.153 alin. d) de expus în următoarea redacție:

„d) prevederile art.19 alin. (1) și alin. (2) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2018.”

**Cu stimă,  
Deputat în Parlamentul  
Republicii Moldova**



**Oleg LIPSKII**





15 decembrie 2015

O.L. nr. 11/12

**Domnului Ștefan CREANGĂ,**  
**Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament**  
**la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative**  
**(nr. 57 din 6 martie 2015 și nr. 101 din 27 martie 2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

Se propune Art.19 de a fi expus într-o redacție nouă după cum urmează:

**„Art. 19.—** (1) Condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual, în fața organelor de control abilitate, demonstrând pe baza conturilor anuale că dispune de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 5000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier, la efectuarea operațiunilor de transport de marfă în trafic internațional cu utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și la transportarea călătorilor în trafic auto internațional ocazional INTERBUS.

(2) Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport în trafic internațional (fără utilizarea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT) și fără utilizarea foilor de parcurs (INTERBUS), condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează capacitatea sa financiară de cel puțin 2000 de euro pentru un singur vehicul rutier utilizat și de 1000 de euro pentru fiecare vehicul rutier suplimentar utilizat, pentru care se solicită o copie conformă a licenței de transport rutier.

(3) Condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează, în fața organelor de control abilitate, capacitatea

sa financiară în baza conturilor anuale sau a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele fiscale sau de statistică că dispune de capital și rezerve în valoarea stabilită la aliniatul (1) și (2) sau printr-un certificat eliberat de o bancă comercială licențiată sau de o societate de asigurare sau de o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprinderea dată printr-o garanție personală și solidara pentru sumele stabilite la alineatul (1) și (2).

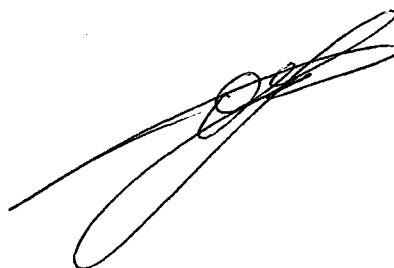
(4) Valoarea euro în valuta națională se stabilește în fiecare an la cursul valutar publicat de Banca Națională a Moldovei în prima zi lucrătoare din luna octombrie și se aplică acest curs din data de 1 ianuarie ale anului calendaristic următor.”

La Art.23 se propune aliniatul b) de exclus.

La Art.153 aliniatul d) de expus în următoarea redacție:

„d) prevederile art.19 aliniatul (1) și alinatul (2) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2018.”

Cu respect,



**Deputat în Parlament  
Oleg LIPSKII**



23 decembrie 2015

O.L. nr. 13/12

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament**

**la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 6 martie 2015 și nr. 101 din 27 martie 2015)**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

la Articolul 58, lit. (c)

După sintagma “*al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “*pentru transport rutier de mărfuri în trafic național, sau internațional*”

la Articolul 59, lit. (c)

După sintagma “*certificatul de competență profesională*” de completat cu sintagma “*pentru transport rutier de mărfuri în trafic internațional*”

la Articolul 61, lit. (c)

După sintagma “*al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “*pentru transport de mărfuri în trafic național și/sau internațional*”

la Articolul 70, lit. (c)

După sintagma “*al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “*pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional*”

la Articolul 72, lit. (d)

După sintagma “*al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “*pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional*”

la Articolul 73, lit. (e)

După sintagma “*al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “*pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional*”

la Articolul 76, aliniatul (2), lit. (c)

După sintagma “ *al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “, *pentru transport rutier de persoane în trafic internațional*”

la Articolul 78, lit. (d)

După sintagma “ *al conducătorului auto*” de completat cu sintagma “, *pentru transport rutier de persoane în trafic național și/sau internațional*” după caz.

la Articolul 83, lit. (b)

După sintagma “*certificatul de competență profesională*” de completat cu sintagma “ *pentru transporturi în regim de TAXI*”

### Notă de argumentare

Modificările respective vor da posibilitate de a diversifica programele de instruire:

- în dependență de tipul de transport efectuat;
- în raport cu zona geografică deservită:
  - a) transport rutier în trafic național (inclusiv local, municipal, raional și interraional);
  - b) transport rutier în trafic internațional;

La efectuarea transporturilor rutiere în trafic internațional cunoștințele conducătorului auto trebuie să fie mai ample, cum ar fi cunoașterea prevederilor Convențiilor internaționale (TIR, CMR, ... ș.a.) Acordurilor (ADR, AETR, INTERBUS, ATP...ș.a), ceea ce nu este necesar pentru transporturile naționale.

Acest fapt se răsfrânge și asupra prețului de cost, care o va achita conducătorul auto pentru instruire, cât și asupra **timpului necesar pentru instruire**.

Tot odată este de menționat că aceste modificări sunt condiționate și de necesitatea implimentării prevederilor ”HARTIEI CALITĂȚII transporturilor rutiere internaționale de marfă în sistemul cotei multilaterale CEMT”, recent adoptată (iunie 2015) în cadrul ședinței a Forumului Internațional de Transport.

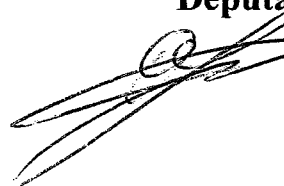
Hartia stabilește cerințe concrete față de conducătorii auto care efectuează transporturi **internaționale**.

O atare divizare (trafic național și/sau trafic internațional) se face acum și în proiectele standardelor ocupaționale, unde ”*conducător auto în trafic internațional*” se va stipula ca o **specializare**.

Cu respect,

Deputat în Parlament

Oleg LIPSKII





05 februarie 2016

O.L. nr. 01/02

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament  
la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)  
II lectură**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

la Articolul 20,  
de completat cu un nou aliniat (3), care va fi expus în următoarea redacție:

(3) Certificatul de competență profesională (CCP) a conducătorului auto, poate fi obținut în baza permisului de conducere de categoria respectivă pentru a activa atât în trafic național cât și în trafic internațional. Deținerea CCP pentru a activa în trafic internațional, permite posesorului de a activa și în trafic național.

la Articolul 44, aliniatul (1)

sintagma "...Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje..." de substituit cu sintagma "...ordinile organului central de specialitate cu respectarea standardelor internaționale pentru confecționarea actelor".

Cu respect,

**Deputat în Parlament  
Oleg LIPSKII**



09 februarie 2016

O.L. nr. 03/02

**Domnului Ștefan CREANGĂ,  
Președintele al Comisiei economie, buget și finanțe**

**Amendament  
la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)  
II lectură**

În conformitate cu prevederile art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, în urma examinării proiectului legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014) prezint următoarele amendamente:

la Articolul 20,  
de completat cu un nou aliniat (3), care va fi expus în următoarea redacție:

(3) Certificatul de competență profesională (CCP) a conducătorului auto, poate fi obținut în baza permisului de conducere de categoria respectivă pentru a activa atât în trafic național cât și în trafic internațional. Deținerea CCP pentru a activa în trafic internațional, permite posesorului de a activa și în trafic național.

la Articolul 29,  
în textul propoziției a doua cuvintele „autoritatea de licențiere” de substitui cu cuvântul „Agenția”.

la Articolul 38, aliniatul (2) la pct. (21) subpunctul g)  
după cuvintele „ce țin de” de completat cu cuvintele „abateri de la traseu, ”,  
iar după cuvintele „itinerarului de circulație” de completat cu cuvintele „la plecare din stațiile care se află în graficele rutei”.

la Articolul 44, aliniatul (1)  
sintagma „...Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje...” de substituit cu sintagma „...ordinile organului central de specialitate cu respectarea standardelor internaționale pentru confecționarea actelor”.

Cu respect,

**Deputat în Parlament  
Oleg LIPSKII**



# DEPUTAT ÎN PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

18 martie 2016

GM nr. 29

**Domnului Ștefan CREANGĂ**

**Președintele Comisiei Economie, Buget și Finanțe**

## AMENDAMENT

***la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative  
(nr. 57 din 06.03.2015)***

În temeiul prevederilor art.59 din Regulamentul Parlamentului aprobat prin Legea nr.797-XIII din 02.04.1996, propun următorul amendament :

Aliniatele (1) și (3) din articolul 197 al Codului Contravențional al Republicii Moldova nr.218 din 24 octombrie 2008 (*publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 16.01.2009, nr.3-6, art.15*) se exclud.

**Deputat în Parlament**

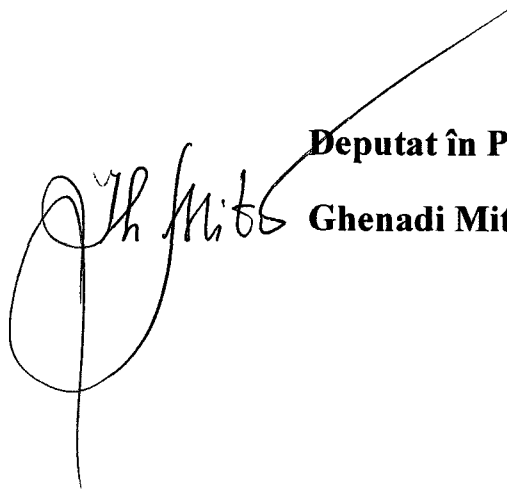
**Ghenadi Mitriuc**

## **NOTĂ INFORMATIVĂ**

**la proiectul de lege pentru modificarea și completarea  
unor acte legislative (nr.57 din 06.03.2015).**

Luînd în considerație inițiativa legislativă privind excluderea din Legea nr.150 din 17 iulie 2014 privind Codul transporturilor rutiere a dispozițiilor privind aplicarea procedurilor de evaluare a conformității serviciilor de transport și implimentarea sistemelor de management a calității în transportul internațional, se propune excluderea aliniatelor (1) și (3) din articolul 197 al Codului Contravențional al Republicii Moldova nr.218 din 24 octombrie 2008.

În redacția actuală a aliniatelor articolului nominalizat se prevăd sancțiuni contravenționale pentru prestarea serviciilor de transport de călători de către transport urban, suburban, interurban, la comandă și de către taxiuri cît și servicii de prestarea serviciilor în domeniul parcărilor și în parchinguri în lipsa certificatului de conformitate.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ghenadi Mitriuc', is written over a diagonal line that extends from the bottom left towards the top right.

**Deputat în Parlament**

**Ghenadi Mitriuc**





08 aprilie 2016

RM nr. 2

**Domnului Ștefan CREANGĂ, Președinte  
Comisia economie, buget și finanțe**

**AMENDAMENT**

**la proiectul legii cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative,  
Codul Transporturilor Rutiere ( nr. 57 din 06.03.2015 )**

În conformitate cu art. 59 din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin  
Legea nr. 797-XIII din 02.04.1996, propun următorul amendament:

Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014 (*Monitorul Oficial al  
RM nr. 247-248, art. 568 din 15.08.2014*), se modifică și se completează după cum  
urmează:

I. Art. 5 alin. (1) se completează cu noțiunea:

„reutilare” – activitate conexă de autoservice care are ca rezultat schimbarea  
parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau a  
produselor utilizate la acestea față de tipul omologat, inclusiv activitățile de  
completare (carosare) ale unui vehicul inițial și cele de tuning;

*Notă informativă: Redacția actuală a Codului Transporturilor Rutiere nu prevede  
noțiunea de reutilare deși este prevăzut că stațiile de autoservice pot efectua astfel de  
activitate.*

II. Art. 5 alin. (1) se completează noțiunea „program de transport rutier”:

după sintagma „numărul necesar de vehicule” se completează cu sintagma  
„categoria de confort”.

*Notă informativă: În scopul stabilirii unor criterii de confort și calitate pentru  
serviciile regulate de persoane prin servicii regulate se propune includerea categoriei  
de confort a unităților de transport în cerințele aprobate față de acest serviciu.*

III. Art. 37 alin. (2) se exclude.

*Notă informativă: Excluderea este necesară deoarece conform prevederilor existente unele localități nu pot fi asigurate cu transporturi regulate deoarece în localitățile din apropiere există servicii regulate.*

IV. Art. 37 alin. (7) se exclud sintagmele ” local, municipal, raional si interraional” precum și ” și doar cu acordul tuturor operatorilor de transport rutier care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări”.

*Notă informativă: În prezent această prevedere limitează dreptul operatorilor de transport de a participa la concursurile de atribuire a rutelor, astfel în cât se creează o situație de concurență neloială. Mai mult ca atât, modificarea alin. 7, va permite deservirea rutelor de către operatori de transport competitive, desemnați în calitate de câștigatori ai concursurilor de atribuire a rutelor, fapt ce va permite ridicarea calității serviciilor prestate.*

V. Art. 63 se completează cu alin. (3) cu următorul conținut:

(3) ”Se interzice antrenarea la efectuarea transportului contra cost de persoane a mijloacelor de transport reutilitate”.

*Notă informativă: Această modificare e propusă pentru a institui interdicția de utilizare a unităților de transport reutilitate la transporturilor contra cost de persoane, conform pct. 5 al Hotărîrii Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul Transporturilor Auto de Călători și Bagaje.*

VI. Art. 151 alin. (10) se exclude sintagma ”și pentru vehiculele străine”.

*Notă informativă: În cazul menținerii prevederii indicate sînt posibile eventuale abuzuri inclusiv din partea transportatorilor din Republica Moldova, care dețin companii și unități de transport înregistrate pe teritoriul altor state.*

Cu respect,



Valerian BEJAN  
Deputat în Parlament



12 aprilie 2016

Ș.C. nr. 194

## AMENDAMENT

### la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative nr. 57 din 06.03.2015

În conformitate cu prevederile art.59 din Regulamentul Parlamentului se înaintează spre examinare următoarele propuneri care vin să îmbunătățească proiectul:

#### **La Articolul I – Codul transporturilor rutiere nr. 150 din 17.07.2014**

1. În contextul normelor codului în vigoare, necesită a fi definită noțiunea de sistem de management integrat

Se include noțiunea de sistem de management integrat:

„sistem de management integrat – sistem electronic de gestiune a modalității de efectuare a transporturilor rutiere în conformitate cu cerințele tehnice stabilite.”

2. La art.7 alin. (2) lit. c) din cod termenul de 5 zile se propune să fie substituit cu 20 zile. Astfel, cifra „5” se substituie cu cifra „20”.

Se referă la termenul de avizare de către minister a modificărilor la rutele naționale. Termenul de 5 zile este prea scurt, și nu se reușește.

3. Se propune excluderea lit.i) alin.(2) art.9 din proiect, dat fiind faptul că funcțiile ANTA se contrapun cu funcțiile MAI.

4. La art.23 alineatul (2) litera b) din cod cuvântul „dovada” se propune a fi substituită cu textul „declarația pe propria răspundere”.

5. La articolul 29 propoziția a doua se expune în felul următor:

cuvintele „autoritatea de licențiere poate dispune suspendarea” se substituie cu cuvintele „Agenția va solicita autorității de licențiere inițierea procedurii de suspendare a”.

6. La articolul 35, alineatul (3) se propune în următoarea redacție:

„(3) 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.”

7. La art. 37 alin.(2) se propune ca sintagma „70%” să fie substituită cu sintagma „80%”, iar sintagma „80%” să fie substituită cu sintagma „90%”.

Alineatul (7) art.37 se propune de expus în următoarea redacție:

„(7) 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.

Articolul 37 se completează cu un nou alineat (8<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(8<sup>1</sup>) 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.”

Propunerea este necesară pentru a da posibilitatea de a modifica rutele locale, municipale și raionale mai des, din considerentul că consiliile respective în multe cazuri nu au putut fi întrunite în perioada 1 ianuarie – 15 februarie.

8. Se propune de exclus modificarea de la alin.(2) art.38, deoarece în cazul acceptării normei nu se va respecta drepturile organizațiilor patronale reprezentative din care aceștia fac parte.

9. Se propune de expus art. 38 alin.(13) în următoarea redacție:

„(13) În cazul modificării programului de transport rutier local, municipal, raional și interraional prin majorarea numărului de curse pe o rută, cursele noi se atribuie operatorilor de transport rutier prin concurs.”

Modificarea este necesară deoarece în redacția actuală a codului transportatorii existenți sunt protejați limitînd astfel concurența între operatori.

10. Se propune de exclus propunerea la alin.(23) art.38, deoarece varianta actuală a legii este mai reușită decît cea propusă.

11. Se propune ca articolul 42 alin.(10) să fie transpuse la alin.(2<sup>1</sup>) în următoarea redacție:

„(2<sup>1</sup>) Sînt supuse regimului de notificare întreprinderile care desfășoară activitate de transport rutier în cont propriu cu vehicule rutiere care sînt construite și echipate pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare și care au mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, și cu vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri cu masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone.”

12. Se propune ca la litera b) a alineatului (12) din proiect sintagma „aviz consultativ narcologic” să fie substituită cu sintagma „concluzia consultativă narcologică”.

13. Se propune de respins propunerea din proiectul de lege la articolul 49 și păstrat controlul medical în varianta actuală.

14. Se propune excluderea lit.b) al alin.(2), deoarece evidența tichetelor de cîntar pe o perioadă de minimum 5 ani nu este rezonabilă. Totodată, lit.c) prevede evidența tichetelor de cîntar la solicitarea organelor de control.

La completarea articolului 62<sup>2</sup>, alineatul (3), după sintagma „a cărei masă” se propune de a completa cu cuvîntul „maximală” pentru a asigura trăsătura calitativă a reglementării, de claritate a noțiunilor utilizate, conform exigențelor art.53 alin.(3) lit.b) al Legii nr.780-XV din 27.12.2001 privind actele legislative.

15. Articolul 63:

la alineatul (1), cuvintele „autobuze și autocare” se substituie cu cuvintele „autobuze/autocare”;

alineatul (2) se propune de expus în următoare redacție:

„(2) 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 prevăzută de către producător. În trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar pe scaune.”;

Redacția nou propusă, clarifică că la efectuarea transportului rutier contra cost de persoane în trafic național pe o distanță mai mică de 50 km pasagerii pot călători și în picioare în cazul când nu este depășită capacitatea de îmbarcare prevăzută de reglementările în vigoare. Mai mult ca atât, se exclude restricția de a transport în trafic internațional pasagerii doar cu autocarele, deoarece definiția de autocar și autobuz au fost unificate.

15. Se propune următoarea redacția a art. 64 alin. (5):

„(5) Transportul rutier în trafic național este gratuit pentru copiii cu vârsta de până la 7 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune. În cazul când pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de până la 7 ani, pentru fiecare copil, în afară de unul transportat gratuit, pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil. Transportul rutier în trafic internațional este gratuit pentru copiii cu vârsta de până la 2 ani dacă aceștia nu ocupă un loc separat pe scaune, iar în cazul când pasagerul este însoțit de câțiva copii cu vârste de până la 7 ani, pentru fiecare copil pasagerul va achita 50% din costul total al călătoriei, cu dreptul de a ocupa un loc separat pentru fiecare copil.”

la alineatul (6), textul „6 ani” se substituie cu textul „7 ani”.

16. Se propune la articolul 67 alineatul (5) și articolul 69 cuvintele „autobuzului sau autocarului” se substituie cu cuvintele „autobuzului/autocarului”.

17. La articolul 73, litera f) se propune a fi abrogată.

Necesitatea abrogării normei este că plata se efectuează, de regulă, după prestarea serviciului de transport și este imposibil să fie prezente la bordul vehiculului rutier actele de plată și de aceea la litera d) și la Articolul 74 este prevăzut prezentarea contractului în original.

18. La art.78 din cod, pentru a aduce în corespundere cu modificările de la art.61, se propune abrogarea literei a) copia declarației informative tip prevăzute la art. 42 alin.(6).

19. La alin.(3) art.86 cuvintele „consiliilor locale” se propun a fi substituite cu cuvintele „de către primărie”, deoarece în foarte multe cazuri nu au loc sau sunt blocate ședințele consiliilor locale pe care motiv înființarea unei autogări poate fi și cu acordul primarului localității, fapt ce va simplifica procedura de avizare. Țin să menționez că autorizația de construcție autogării se va elibera de către consiliul local ca și în prezent.

20. În contextul modificării alin.(3) art.86 se propune ca lit.e) art.88 din cod să fie expusă într-o nouă redacție:

„e) copia dispoziției primăriei cu privire la aprobarea înființării autogării, în cazul autogărilor noi.”

21. Se propune de exclus din proiect propunerea de la art.91, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.

22. Se propune de exclus din proiect propunerea de la art.92, dat fiind faptul că autorul nu a justificat modificarea în cauză.

23. Art.96 se propune de completat cu lit.e) cu următorul cuprins:

„e) de dotare tehnică conform Regulamentului cu privire la activitatea autoservice.”. Această normă se pune în aplicare de la 01.01.2017.

24. Se propune de exclus din proiect alin.(4) art.101, deoarece nu este clară scopul normei în condițiile ce întreprinderea a obținut autorizația respectivă pentru a desfășura activitate economică.

25. La articolul 149 alineatul (2) și (3) vor avea următorul cuprins:

„(2) La constatarea cazurilor de transport rutier ilicit, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare (în continuare – *măsură de suspendare*), cu întocmirea procesului-verbal corespunzător.

(3) Procesul-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se întocmesc în două exemplare, dintre care unul se înmânează sau se comunică conducătorului auto, în cazul în care acesta refuză primirea.”

26. Se propune expunerea art.151 în următoarea redacție:

„Art. 151. – (1) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise se efectuează de către inspectorii Agenției pe drumurile publice și de către angajații Serviciului Vamal în punctele de trecere a frontierei de stat la intrare în țară.

(2) Controlul privind respectarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise pe drumurile publice se realizează inclusiv prin sistemul electronic de cântărire în mișcare.

(3) În cazul în care, în urma efectuării cântăririi vehiculului rutier, nu se constată depășirea masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe, inspectorul Agenției sau angajatul Serviciului Vamal înmânează, gratuit, conducătorului auto al vehiculului rutier cântărit un tichet de cântar cu semnătura și ștampila inspectorului/angajatului respectiv.

(4) În cazul constatării depășirii masei totale maxime admise, a maselor maxime admise pe axe și/sau a dimensiunilor maxime admise, inspectorul Agenției sau angajatul Serviciului Vamal întocmește un proces-verbal de constatare a contravenției, la care anexează tichetul de cântar cu semnătura și ștampila sa.

(5) Pentru încălcarea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, contravenientul va achita, pe lângă amenda contravențională, și contravaloarea taxelor prevăzute în Codul fiscal. Inspectorul Agenției/angajatul Serviciului Vamal consemnează în procesul-verbal de

constatare a contravenției obligația de plată a acestor taxe, calculate conform prevederilor legale.

(6) Odată cu aplicarea amenzii contravenționale pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, vehiculul rutier este reținut de către inspectorii Agenției, în condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și se aplică măsura de suspendare prevăzută la art. 149 pînă la diminuarea, de către contravenient, a masei totale a vehiculului în conformitate cu normele stabilite și achitarea amenzii/taxelor indicate în procesul-verbal.

(7) În cazul în care la locul constatării contravenției nu se găsește un spațiu adecvat pentru reținerea vehiculului rutier în condiții de siguranță a circulației rutiere, diminuarea masei vehiculului pînă la limitele stabilite și deplasarea acestuia pînă la cel mai apropiat spațiu adecvat se efectuează pe cheltuiala contravenientului.

(8) Pe perioada reținerii, atît vehiculul rutier, cît și marfa se află sub răspunderea juridică a contravenientului.

(9) Contravenientul este responsabil pentru eventualele pierderi cauzate terților din reținerea vehiculului rutier, inclusiv persoanelor transportate, precum și pentru achitarea eventualelor cheltuieli legate de reținerea vehiculului, de îndeplinirea condițiilor pentru realizarea transportului și de conformare la prevederile legale în vigoare.

(10) Prin excepție, reținerea vehiculului rutier nu se realizează în cazul transporturilor de animale vii și de mărfuri perisabile sau transportate la o temperatură controlată, precum și în cazul vehiculelor înmatriculate în alte state.”

27. Alin.(9) art.153 se propune de expus în felul următor:

„(9) Începînd cu 1 ianuarie 2020, la efectuarea transportului rutier vor fi admise numai autobuzele/autocarele ce corespund cel puțin normelor Euro 1.”

28. La art.151, alin.(6) se pun în aplicare de la 1 iulie 2016.

## **II. Codul contravențional al Republicii Moldova**

1. La alineatul (4) al art.197 din proiect se propune ca sintagma „cu suspendarea, în ambele cazuri, a dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni” să fie exclusă.

2. Se propune completarea cu un nou alin.(30) cu următorul cuprins:

„(30) Efectuarea transportului rutier în regim de cabotaj

se sancționează cu amendă de la 130 la 150 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”

3. La articolul 224 pe tot textul cuvîntul „mărfuri” se substituie cu cuvîntul „bunuri”, ținîndu-se cont de noțiunea din Codul transporturilor rutiere.

Alin.(5) se propune a fi exclus, deoarece se dublează cu cele de la alin.(6) și (7).

La alineatul (10) cuvintele „a tichetelor de cântar eliberate de către furnizorul de mărfuri divizibile” se propun a fi excluse.

Alineatul (11) se propune a fi exclus.

La alineatul (12) cuvintele „în toate cazurile” se propun a fi excluse.

4. Se propune excluderea din proiect a modificării alineatului (4) art.263, deoarece nu este justificată propunerea.

5. Se propune ca sintagma „alin.(18)” să fie substituită cu sintagma „alin.(17)”, deoarece au fost modificate alineatele art.197.

6. Propunerea de la alin.(3) se expune în felul următor:  
„alineatul (3) se completează în final cu textul „, cu excepția celor cu privire la contravențiile prevăzute la art. 197 alin. (1)–(10), (14)–(16), (18)–(27) și la art. 224 alin. (1)–(10), care se examinează de către organul de specialitate în domeniul transportului rutier”.”

7. Avînd în vedere faptul că multor operatori de transport rutier care nu au avut posibilitatea de a satisface condițiile ce țin de capacitatea financiară li s-au retras licența de activitate în domeniu de către autoritatea de licențiere, din care considerente se propune de a oferi posibilitate de a obține din nou licența respectivă. Astfel, se propune de a completa proiectul de lege cu un nou articol cu următorul cuprins:

„Articolul IV. – Dispoziții finale și tranzitorii.

Din momentul intrării în vigoare a prezentei legi operatorilor de transport rutier cărora li s-au retras licența pentru nerespectarea condițiilor ce țin de capacitatea financiară sunt în drept să solicite reperfectarea licențelor respective.”



Ștefan CREANGĂ,  
Deputat în Parlament