

# ANALIZA CADRULUI LEGAL AL REPUBLICII MOLDOVA ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC

Ion COTRUȚĂ, lector universitar, doctorand UTM  
Victor CEBAN, dr., conf. univ. UTM

Universitatea Tehnică a Moldovei

*Cadrul de reglementare* prezintă legislația ce ține de transportul public, programele de transport, cerințele tehnice ale Republicii Moldova pentru vehiculele de transport și cerințele privind emisiile de gaze, taxele vamale pentru vehiculele importate și standardele pentru eficiența energetică în transport.

**Cadrul normativ general** cuprinde diverse acte normative cu incidență în domeniul transportului public cuprinzând atât elemente de ordin general cu privire la raporturile juridice ce se formează între relațiile dintre operatorii de transport și pasageri, precum și între aceștia și organele administrației publice. De asemenea acestea includ și reglementările de ordin fiscal, social, tehnic și de siguranță a traficului rutier, privind protecția consumatorilor, protecția mediului ambiant.

Analiza actelor normative cu caracter general ce conțin dispoziții incidente pieței serviciilor de transport denotă că acestea prezintă mai multe dispoziții insuficient conturate și adaptate realităților economice actuale, parțial fiind armonizate cu legislația europeană.

*Legea cu privire la transporturi* reprezintă cadrul general al funcționării tuturor modurilor de transport pe teritoriul Republicii Moldova. Conform art. 15, sistemul de transport unic al țării include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban și transportul prin conducte. Administrarea de stat a sistemului transporturilor este efectuată de către Ministerul Economiei și Infrastructurii, autoritățile administrației publice locale și alte organe abilitate (art. 3). Art. 4 alin. (6) din lege stipulează că, imixtiunea autorităților administrației publice locale în activitatea economică a întreprinderilor de transport, precum și distragerea personalului lor de exploatare la alte lucrări nu se admite decât în cazurile prevăzute de legislație. Potrivit art. 5 alin. (2) din lege, întreprinderile care fac parte din sistemul transporturilor, indiferent de tipul de proprietate și de forma juridică de organizare, beneficiază de protecția statului pe principii egale. Întreprinderile de transport efectuează transporturi și prestează alte servicii pe bază de contracte și comenzi de transport al călătorilor și mărfurilor, relațiile dintre acestea și agenții economici bazându-se pe principiile economiei de piață (art. 7). De asemenea, prin lege se consacră cazurile de răspundere a întreprinderilor de transport (art. 10), precum și obligațiile acestora privind asigurarea securității în transport (art. 13). Controlul asupra respectării legislației în transport este exercitat de autoritățile respective ale administrației publice centrale și locale în limitele competenței lor (art. 22).

*Legea serviciilor publice de gospodărie comunală* este una dintre cele mai importante acte din domeniu, deoarece stabilește un cadru juridic unitar privind înființarea și organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală în unitățile administrativ-teritoriale, precum și monitorizarea și controlul funcționării acestora, inclusiv serviciu de transport public (art. 3 alin. (1) lit. e)). Legea stabilește principiile și condițiile organizării și funcționării serviciilor publice de gospodărie comunală (art.3-12), precum și atribuțiile și responsabilitățile în domeniu atât a autorităților administrațiilor publice centrale (art.13-13<sup>1</sup>) cât și ale autorităților administrațiilor publice locale (art.14-15).

Potrivit reglementării cadru, gestiunea serviciilor publice de gospodărie comunală se organizează prin gestiune directă sau gestiune delegate (art. 17). În cadrul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă toate sarcinile și responsabilitățile privind organizarea, conducerea, administrarea și gestionarea serviciilor publice de gospodărie comunală, aceasta realizându-se prin compartimentele specializate organizate în cadrul autorităților administrației publice locale. Fiecare serviciu public de gospodărie comunală constituit și exploatat în regim de gestiune directă își desfășoară activitatea în baza unui regulament de organizare și funcționare, elaborat și aprobat de autoritatea administrației publice locale, în conformitate cu prevederile regulamentului - tip elaborat și aprobat de autoritatea publică centrală de specialitate (art.18). În cazul gestiune delegate prin contract de parteneriat public-privat, autoritățile administrației publice locale pot apela la unul sau la mai mulți operatori cărora le-a fost încredințată, în baza contractului respectiv, gestiunea furnizării/prestării serviciilor publice de gospodărie comunală, precum și administrarea și exploatarea sistemelor publice tehnico-edilitare, necesare realizării acestora (art.19). Desfășurarea activităților specifice fiecărui serviciu public de gospodărie comunală, organizat și realizat prin delegare a gestiunii, se face pe bază de contract. (art.20).

Deși prevederile Legii serviciilor publice de gospodărie comunală sunt armonizate în linii generale cu legislația europeană, datorită inconsistenței reglementărilor secundare, acestea poartă un caracter declarativ fiind dificil de aplicat în practică.

*Regulamentul cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1006 din 13.09.2004, stabilește cadrul juridic unitar privind etapele și condițiile ce trebuie îndeplinite în procedura de concesionare a serviciilor publice de gospodărie comunală, indiferent de forma de proprietate a operatorului și forma organizatorică de gestionare. Considerăm că ar fi fost mai indicat ca, având în vedere specificitatea fiecărui serviciu de gospodărie comunală, să fie elaborate reglementări subsidiare, preferabil, cu caracter de lege, pentru fiecare serviciu în parte, care să stabilească cadrul juridic special privind organizarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării acestora. Dispozițiile legale prin care sunt reglementate atribuțiile în domeniul transportului public local de călători sunt suficient de coerente și neechivoce pentru a nu ridica probleme deosebite.

*Legea privind administrația publică locală* stabilește și reglementează modul de organizare și funcționare a autorităților administrației publice în unitățile administrativ-teritoriale. Astfel, potrivit art. 14 alin. (2) lit. c) și h), în competența consiliilor autorităților administrației publice locale de nivelul întâi intră “[...] concesionarea serviciilor publice de interes local, în condițiile legii” și “[...] organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală”.

Problema majoră a concesionării serviciilor publice de gospodărie comunală ține de adaptarea concesiunii în perioada de derulare a contractului la condițiile existente care au suferit modificări ce nu puteau fi anticipate în momentul încheierii contractului. Această problemă se poate rezolva pe calea stabilirii unor reglementări clare cu privire la condițiile modificării tarifelor pentru serviciile prestate și de subvenționare a serviciilor nerentabile din punct de vedere economic. De asemenea, în cazul subvenționării pentru a evita o subvenționare a unui management defectuos în contractul de concesiune se pot stipula clauze cu privire la obligativitatea unui audit periodic al activității operatorului. În consecință, pentru a încuraja potențialii operatori de a participa la concesiunea serviciilor publice de gospodărie comunală este necesar de a elimina orice urmă de incertitudine în ceea ce privește caracteristicile serviciului concesionat, responsabilitățile operatorului și previzibilitatea cadrului legislativ. În fine, este important de a stabili o durată a concesiunii de o asemenea manieră încât perioada concesionării serviciului să permită operatorului să reușească amortizarea investițiilor făcute și obținerea unui minim profit. În principiu, în ceea ce privește serviciul de transport public local, perioada concesionării nu ar trebui să fie mai mică decât durata de amortizare a mijloacelor de transport achiziționate de operator în vederea prestării serviciului. Dincolo de asemenea probleme inerente oricărei concesiuni a serviciilor publice de gospodărie comunală există numeroase probleme generate chiar de imperfecțiunea legislației în domeniu.

Printre atribuțiile de bază a Primarului regăsim: ”propune consiliului local schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective de gospodărie comunală”, ”asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat” și ”asigură înregistrarea și evidența troleibuzelor [...]” (art. 29 alin. (1) lit. i), l) și l<sup>1</sup>). Art. 43 alin. (1) lit. d) și i), în competența consiliilor raionale intră “concesionarea serviciilor publice de interes raional” și “[...] organizarea serviciilor publice de interes raional și/sau regional și aprobă tarifele la serviciile cu plată prestate de acestea”.

Nici dispozițiile *Legii privind finanțele publice locale* nu creează dificultăți majore în aplicare în ceea ce privește serviciul de transport public. Legea stabilește structura bugetelor unităților administrativ-teritoriale, modul de elaborare, aprobare și executare a acestora. În contextul discuțiilor despre posibilitatea finanțării de către autoritățile locale a proiectelor în domeniul transportului public local de călători trebuie amintită și necesitatea promovării unor facilități fiscale pentru operatorii de transport în vederea încurajării dezvoltării acestui tip de transport.

Printre dispozițiile *Codului fiscal al republicii Moldova* cu incidență în domeniul transportului public de călători menționăm art. 103 alin. (1) pct. 18) “T.V.A. nu se aplică pentru livrările de mărfuri, servicii efectuate de către subiecții impozabili, ce constituie rezultatul activității lor de întreprinzător în Republica Moldova: serviciile prestate de transportul urban, precum și serviciile prestate de transportul de pasageri suburban”. Accizele sunt reglementate în Titlul IV al Codului fiscal (art. 119 – art. 128). Cota accizului pentru mijloacele de transport sunt stipulate expres în Anexa 2 la Titlul IV al Codului fiscal. Astfel, la importul autoturismelor în Republica Moldova, accizele se percep în funcție de tipul motorului, de capacitatea cilindrică și anul de fabricație a acestuia. Din 1 ianuarie 2017, cotele accizelor se stabilesc în lei și nu în euro. De asemenea, a fost introdusă gradarea autovehiculelor pe 7 categorii: 0-2 ani, 3-4 ani, 5-6 ani, 7 ani, 8 ani, 9 ani

și 10 ani. Pentru autoturismele cu motor hibrid, cota accizului s-a micșorat cu 50%. Pentru vehiculele cu statut de camion se aplică TVA de 20% la import, iar suma accizului pentru autovehicul de epoca – taxă fixă 222,440 lei.

De asemenea, prin titlul VII din Codul fiscal se determină procedura și principiile stabilirii, modificării și anulării taxelor locale, cotele lor maxime, modul lor de plată, criteriile de acordare a înlesnirilor fiscale etc. Prin urmare, potrivit art. 289 alin. (2) lit. i) și art. 291 lit. i): taxa pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe rutele municipale, orășenești și sătești (comunale) urmează a fi plătită de către operatori pe unitatea de transport, în funcție de numărul de locuri. Astfel, potrivit lit. i) din Anexa la titlul VII din Codul fiscal, cota maximă a taxei pentru prestarea serviciilor auto de călători este de: 500 de lei/lunar pentru fiecare autoturism cu capacitatea de până la 8 locuri inclusiv; 1000 de lei/lunar pentru fiecare autovehicul (mini-bus) cu capacitatea de la 9 până la 16 locuri inclusiv; 1500 de lei/lunar pentru fiecare autobuz cu capacitatea de la 17 până la 24 de locuri inclusiv; 1700 de lei/lunar pentru fiecare autobuz cu capacitate de peste 24 de locuri. Trebuie menționat, pe de o parte, că această taxă locală nu are corespondent în alte state, iar, pe de altă parte, că taxa este plătită doar de operatorii privați, nu și de întreprinderile municipale de transport care beneficiază prin deciziile consiliilor municipale de scutiri în acest sens, fapt care încalcă după părerea noastră dispozițiile legale cu privire la protecția concurenței creând acestora din urmă o poziție privilegiată față de ceilalți operatori care activează pe piață. Totodată, Titlul IX din Codul fiscal reglementează taxele rutiere, inclusiv vinieta (art. 335 – art. 366).

*Codul vamal al Republicii Moldova* stabilește principiile juridice, economice și organizatorice ale activității vamale. Art. 19 – art. 27 din Cod reglementează principiile generale de trecere a mărfurilor și mijloacelor de transport peste frontiera vamală. Potrivit art. 20 alin. (4) din Cod, este interzisă introducerea și/sau plasarea sub regimurile vamale de import, de antrepozit vamal, sub destinația vamală zonă liberă: (a) a mijloacelor de transport auto clasificate la poziția tarifară 8702 destinate transportării a mai mult de 20 de persoane și la pozițiile tarifare 8704 și 8705, precum și a motoarelor și a caroseriilor lor, cu termenul de exploatare de peste 10 ani, (b) a mijloacelor de transport auto clasificate la poziția tarifară 8703 (cu excepția autovehiculelor de epocă), precum și a motoarelor și a caroseriilor lor, cu termenul de exploatare de peste 10 ani, (c) a autovehiculelor concepute pentru transportul a maximum 20 de persoane clasificate la poziția tarifară 8702, precum și a motoarelor și a caroseriilor lor, cu termenul de exploatare de peste 7 ani și (d) a motocicletelor clasificate la poziția tarifară 8711, precum și a motoarelor lor, cu termenul de exploatare de peste 10 ani.

*Codul civil al Republicii Moldova* cuprinde dispoziții cu privire la înființarea, organizarea și dizolvarea persoanelor juridice, precum și reglementări referitoare la activitatea de întreprinzător a persoanelor fizice (operatori de transport), dispoziții cu caracter general incidente în materie de contracte (formarea, executarea și efectele neexecutării acestora), calculul termenelor, răspunderea delictuală etc. De asemenea, în Cartea a III-a, Titlul III, capitolul XII – “Transportul” găsim prevederi ce reglementează contractul de transport în general (art. 980 - art. 985), contractul de transport de persoane (art. 986 - art. 992), precum și transportul de bunuri (art. 993 - art. 1029).

*Codul contravențional al Republicii Moldova* stabilește o serie de contravenții cu incidență în domeniul transportului public de călători. Astfel, sunt sancționate: încălcarea regulilor sanitaro-igienice și sanitaro-antiepidermice în transporturi (art. 80 alin. (1)), încălcarea regulilor de securitate contra incendiilor (art. 358). Printre contravențiile în domeniul protecției mediului prevăzute în capitolul IX din Cod, regăsim următoarele sancțiuni aplicate transporturilor: neîndeplinirea obligațiilor de înregistrare în actele de bord a operațiunilor cu substanțe și amestecuri nocive (art. 150), încălcarea regulilor de testare tehnică și ecologică (art. 151), darea în exploatare și exploatarea vehiculelor terestre, a navelor și aeronavelor care depășesc normativele admise de emisia poluanților și de emisie a zgomotului (art. 152 - 153). Capitolul XII “Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” prevede sancțiuni pentru încălcarea normelor de efectuare a transportului rutier de persoane și mărfuri (art. 197), călătoria fără bilet (art. 204). Accentuăm că contravențiile în domeniul circulației rutiere se regăsesc în capitolul XIII din Cod (art. 228 – art. 245). Organele de specialitate în domeniul transporturilor competente să soluționeze cauzele contravenționale sunt prevăzute în art. 407 din Cod.

*Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător* determină cadrul juridic, organizatoric și economic de reglementare prin licențiere a activității de întreprinzător. Legea prevede printre genurile de activitate supuse licențierii transportul rutier contra cost, activitatea de autogară și activitatea de instruire a personalului din domeniul transportului rutier (art. 8 alin. (1) pct. 11, 11<sup>1</sup> și 32<sup>1</sup>). Totodată, Legea stabilește conținutul licenței (art. 9), documentele necesare pentru obținerea licenței (art. 10), termenul de valabilitate a licenței (art. 13), procedura de eliberare a licenței (art. 11, art. 14 - 18), organele și modalitățile de control în domeniul licențierii (art. 19), condițiile de suspendare (art. 20) și retragere a licenței (art. 21).

Agenția Servicii Publice este unica autoritate de licențiere a transportului rutier contra cost și activității de autogară.

*Legea privind protecția consumatorului* stabilește cerințele generale de protecție a consumatorilor, de asigurare a cadrului necesar accesului neîngrădit la produse și servicii, informării complete asupra caracteristicilor principale ale acestora, apărării și asigurării drepturilor și intereselor legitime ale consumatorilor în cazul unor practici comerciale incorecte, participării acestora la fundamentarea și luarea de decizii ce îi interesează în calitate de consumatori. Legea reglementează protecția vieții, sănătății, eredității și securității consumatorului (cap. II), protecția intereselor economice ale consumatorilor (cap. III), executarea lucrărilor (cap. IV), informarea consumatorilor (cap. V) și organele abilitate cu funcții de protecției a consumatorilor (cap. VI).

*Legea privind siguranța traficului rutier* reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de autovehicule. Dispozițiile prezentei legi vizează traficul rutier din punctul de vedere al asigurării desfășurării lui fluente și în plină siguranță, ceea ce presupune protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, apărarea proprietății acestora, ocrotirea sănătății, integrității corporale și a vieții participanților la trafic, precum și protecția mediului înconjurător (art. 1 alin. (2)). În acest sens, Legea privind siguranța traficului rutier conține dispoziții cu privire la competența autorităților de resort în domeniul traficului rutier (cap. II), inclusiv competența Ministerului Economiei și Infrastructurii (art. 8). Menționăm că legea reglementează procesul de organizare a activității de formare inițială, recalificare și perfecționare periodică a conducătorilor auto (art. 18 – art. 31), precum și procesul de admitere în traficul rutier și de radiere din registrul de stat al transporturilor (art. 37 – art. 55). Omologarea și certificarea autovehiculelor este prevăzută în dispozițiile în art. 39 din lege.

*Legea concurenței* stabilește cadrul juridic al protecției concurenței, inclusiv al prevenirii și al contracarării practicilor anticoncurențiale și a concurenței neloiale, al realizării concentrărilor economice pe piață, stabilește cadrul juridic privind activitatea și competența Consiliului Concurenței și responsabilitatea pentru încălcarea legislației în domeniul concurenței.

Este de remarcat faptul că, *Legea nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări*, reglementează organizarea și funcționarea asigurătorilor, reasigurătorilor și a intermediarilor în asigurări și/sau în reasigurări, supravegherea activității acestora. Potrivit art. 5 alin. (4) lit. a) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, avizarea și constatarea producerii riscurilor asigurate, evaluarea pagubelor, stabilirea și plata despăgubirilor și a îndemnizațiilor de asigurare se efectuează în condițiile legii, în cazul asigurărilor obligatorii, sau în baza condițiilor de asigurare și contractului de asigurare, în cazul asigurărilor benevole.

*Legea nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule*, reglementează raporturile juridice dintre asigurători, asigurați și persoane terțe ce derivă din contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, precum și modul de realizare a acestui tip de asigurare. Precizăm că legea reglementează modul de încheiere a contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (art. 8), despăgubirile de asigurare (în art. 15 – art. 17), avizarea și constatarea pagubelor (art. 18 – art. 21) stabilirea și plata despăgubirilor (art. 22 - art. 29). Mai mult ca atât, potrivit art. 998 al Codului civil, în cazul producerii unui accident transportatorul este obligat să repare prejudiciul cauzat călătorului, cu excepția cazului când acest prejudiciu este rezultatul unei forțe majore, al stării de sănătate a călătorului sau al faptei acestuia.

O altă categorie de acte incidente în domeniul transportului public de călători sunt cele cu conținut preponderent tehnic ce reglementează diverse aspecte ce țin de securitatea rutieră.

*Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009* cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, prin care sunt stabilite regulile de circulație, interacțiunea mijloacelor de transport public cu restul participanților la trafic și condițiile tehnice care trebuie respectate pentru admiterea în circulație, precum și responsabilitățile legate de siguranța în circulație a tuturor părților participante la trafic, prin toate acestea asigurându-se buna desfășurare a circulației.

*Hotărârea Guvernului nr. 415 din 08.04.2003* despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, ce cuprinde dispoziții cu privire la reglementarea și asigurarea eficacității supravegherii tehnice, stabilește obligațiunile tuturor subdiviziunilor poliției rutiere responsabile de supravegherea tehnică, precum și modalitățile de realizare a acesteia în scopul asigurării securității circulației rutiere. Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră reglementează exercitarea controlului privind corespunderea construcției vehiculelor standardelor referitoare la asigurarea securității circulației rutiere, inclusiv condițiile în care poate fi făcută reutilizarea autovehiculelor.

*Hotărîrea Guvernului nr. 88 din 06.02.2014* prevede expres că de la 01.03.2014 sau pus în aplicare plăcuțele cu număr de înmatriculare pentru vehiculele destinate transportului public de călători (pct. 1), plăcile cu număr de înmatriculare cu fond de culoare galbenă: (1) sunt eliberate agenților transportatori care dețin licență de transport rutier de persoane, (2) sunt eliberate pentru vehiculele destinate transportului rutier de persoane, (3) pot fi utilizate doar cu condiția deținerii copiei conforme a licenței de transport rutier de persoane și (4) vor fi predate în mod obligatoriu Agenției Servicii Publice de către agenții transportatori în termen de 10 zile de la retragerea licenței de transport rutier de persoane (pct. 2).

**Cadrul normativ special** cuprinde acte ce reglementează în mod nemijlocit activitatea transporturilor rutiere, inclusiv transportul public de călători.

*Codul transporturilor rutiere* este principalul act legislativ care stabilește cadrul legal pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, precum și a activităților conexe transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe și a măsurilor de protecție a mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice care beneficiază de asemenea servicii, precum și drepturile, obligațiile și responsabilitățile organelor publice responsabile de organizarea transporturilor rutiere, inclusiv a persoanelor fizice și juridice care desfășoară activitate de transport rutier.

**Administrarea transporturilor rutiere.** Art. 6 alin. (3) din Cod prevede că: administrarea publică în domeniul transporturilor rutiere este exercitată de autoritățile administrației publice centrale de specialitate, de autoritățile administrației publice locale și de alte autorități abilitate prin lege, în limitele competențelor.

**Cadru instituțional.** În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în Cod, consiliile locale, municipale și raionale pot crea comisii privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și pot aproba regulamentele de funcționare a acestora. Autoritățile administrației publice locale elaborează și aprobă, după coordonarea cu organul central de specialitate, strategii pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și modernizarea transportului rutier, luând în considerare planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, programele de dezvoltare economico-socială a localităților și necesitățile de transport ale populației. Consiliile raionale cooperează cu consiliile locale și municipale în vederea asigurării și dezvoltării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic raional și a corelării acestuia cu transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal. Și nu în ultimul rând consiliile locale, municipale și raionale au obligația să asigure un tratament egal și nediscriminatoriu, într-un mediu concurențial și transparent, pentru toți operatorii de transport rutier (art. 12).

Totodată, consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional: (a) aprobă și actualizează programele de transport rutier raionale după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației, (b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate și (c) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia (art. 13).

La rândul său consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local: (a) au dreptul să stabilească subvenții acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului, (b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate, (c) elaborează, aprobă și actualizează, după competență, programele de transport rutier locale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației, (d) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia, (e) organizează serviciile de transport electric, (f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană și (g) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local (14).

Printre competențele autorităților administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, menționăm: (i) monitorizarea periodică a modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență, (ii) sesizarea Agenției în vederea retragerii autorizațiilor acordate, în cazul constatării unor încălcări și (iii) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de licențiere sau notificare (art. 15).

Autoritatea care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier este Agenția Națională Transport Auto (art. 8 alin. (1) și art. 147). Funcțiile și drepturile Agenției fiind reglementate de art. 9 – 10 din Cod.

**Cadru organizațional.** Accentuăm că accesul la activitatea de transport rutier este reglementat în Titlul III din Cod. Este de notat că Codul conține dispoziții cu caracter special privind regimul de licențiere (capitolul 2). Prestarea serviciilor de transport rutier contra cost este supusă regimului de licențiere (art. 22). Astfel, întreprinderile înregistrate în modul stabilit în Republica Moldova care intenționează să desfășoare activitatea de operator de transport rutier trebuie să îndeplinească cumulativ condițiile privind: (a) existența unei baze tehnico-materiale, (b) buna reputație, (c) capacitatea financiară și (d) competența profesională. Termenul de valabilitate a licenței de transport rutier este de 8 ani (art. 28 alin. (2)).

Menționăm că Codul reglementează regimul de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane (capitolul 3). Potrivit căruia, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional se eliberează de către Agenție pentru cursele cuprinse în programele de transport rutier locale, municipale, raionale, interraionale și internaționale, împreună cu graficul de circulație aferent cursei respective, pentru operatorul de transport rutier care dispune de licență de transport rutier (art. 32 alin. (1)). Serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local și municipal se pot administra prin atribuirea acestora în gestiune directă, gestiune delegată sau gestiune mixtă.

Există următoarele tipuri de programe de transport rutier: local, municipal, raional, interraional și internațional (art. 33). Programele de transport rutier stabilesc pentru fiecare rută autogările și stațiile publice utilizate pentru plecări, opriri în tranzit și sosiri.

Modul de amplasare a stațiilor publice de pe teritoriul unei localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către administrația publică locală cu avizul serviciilor specializate ale Ministerului Afacerilor Interne și al administratorului drumului respectiv. Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sunt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz. Îmbarcarea/debarcarea persoanelor este permisă în toate stațiile publice care se află nemijlocit pe traseul unei rute, chiar dacă acestea nu sunt indicate în graficele de circulație aferente cursei. Iar accesul în stațiile publice al operatorilor de transport care au atribuite rute sau curse este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație (art. 34).

Modalitatea de elaborare, aprobare și modificarea a Programele de transport rutier este prevăzută în art. 35 – 37 din Cod. Astfel, modificarea programelor de transport rutier interraional poate fi efectuată numai în perioada 1 ianuarie – 15 februarie, iar în cazul celor 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. La modificarea programelor de transport rutier se va ține cont de analiza fluxului de călători și se va stabili impactul modificărilor propuse asupra rutelor deja existente (art. 37 alin. (7) - alin. (9)).

Doar în următoarele cazuri, rutele/cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor publice de atribuire: (a) introducerea de rute noi, (b) retragerea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, (c) expirarea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate și (d) lipsa, în momentul atribuirii rutei/curselor, a copiilor conforme ale licenței de transport rutier necesare efectuării rutei/cursei (art. 38 alin. (1)). Remarcăm că organul central de specialitate, consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz, pot decide atribuirea unei rute în întregime, a unor grupuri de rute, a unui grup de curse pe aceeași rută sau a fiecărei curse de pe rută în parte. Gruparea rutelor/curselor se face în cazul necesității atribuirii unei rute neatractive din punct de vedere economic, dar necesare pentru satisfacerea necesităților de transport ale populației. Art. 38 alin. (21) din Cod prevede expres situațiile în care Agenția poate retrage autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional. Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate este un act nominal al operatorului de transport rutier și nu este transferabilă, având un termen de valabilitate de 8 ani. Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, o rută poate fi modificată cu maximum 30% din lungimea sa inițială (art. 37 alin. (3)). Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate se prelungește de drept operatorului de transport rutier, la solicitare, fără desfășurarea procedurii de atribuire a rutelor/curselor prin concurs în cazul în care operatorului de transport

rutier, pe parcursul termenului de valabilitate a autorizației, nu i-a fost aplicată suspendarea licenței de transport rutier (art. 40).

De reținut faptul că transportul rutier contra cost de mărfuri și de persoane poate fi efectuat doar cu vehicule rutiere destinate tipului respectiv de transport, dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, fiind exceptate de la dotarea cu limitatoare de viteză și tahografe vehiculele rutiere care efectuează transport rutier în regim de taxi, iar de la dotarea cu tahografe – vehiculele rutiere care efectuează transport rutier prin servicii regulate pe o distanță de până la 50 km (art. 46 alin. (2) - (3)). Art. 48 din Cod reglementează setul de documente pe care operatorul de transport rutier autorizat în baza regimului de licențiere este obligat să dețină la sediul său, în funcție de tipul transportului rutier efectuat.

Transportul rutier contra cost de persoane se poate realiza prin servicii regulate, regulate speciale și ocazionale numai cu autobuze/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. 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. La efectuarea transportului rutier contra cost de persoane se interzice utilizarea vehiculelor rutiere reutilate (art. 63).

Accesul la transportul rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate se realizează în baza biletelor și abonamentelor, ce se vând la casele de bilete ale autogărilor, ale operatorilor de transport rutier care deservește rutele/cursele, prin intermediul terminalelor speciale și/sau agenților de vânzare a biletelor, prin sistemele electronice de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora, biletele sunt vândute de conducătorul auto (art. 64 alin. (1) – (2)).

La art. 70 din Cod sunt prevăzute setul de acte pe care operatorul de transport rutier care efectuează transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional sau internațional este obligat să le dețină la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului.

Transporturile rutiere de persoane sau bunuri în regim de taxi sunt activități de interes public pentru populație, executate, de regulă, în interiorul unei localități, numai de către operatori de transport rutier care dețin licență de transport rutier (art. 80 alin. (1)). Autoritățile administrației publice locale pot emite decizii referitoare la locurile de așteptare sau staționare a taxiurilor. Este interzisă parcarea vehiculelor rutiere, inclusiv a celor ce activează în regim de taxi, pe o rază de 100 m de la autogări, cu excepția locurilor special amenajate pentru parcarea sau staționarea taxiurilor (art. 82).

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 (art. 86 alin. (8)).

În ceea ce privește timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto, acesta este reglementat în art. 137 – 144 din Cod. 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 și a activității de inspecție tehnică periodică, tarifele se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei. Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional și interraional, la serviciile de autogară și la serviciile stațiilor de inspecție tehnică, sunt stabilite de organul central de specialitate, iar tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic local sau municipal sunt stabilite de către consiliile locale sau municipale, după caz, conform metodologiei aprobate de Guvern (art. 145). Cu regret, consiliile municipale au politizat excesiv problema respectivă încercând să asigure o protecție socială pe seama operatorilor de transport rutier de persoane. Acest fapt prejudiciază în mod grav operatorii de transport rutier de persoane, în special pe cei privați, care nu beneficiază de alocații (subvenții) de la bugetul municipal, afectând în mod substanțial echilibrul concurențial, lucru ce conduce în ultimă instanță la deteriorarea semnificativă a calității serviciilor de transport, prin degradarea continuă a infrastructurii și a vehiculelor utilizate.

Începând cu 1 ianuarie 2020, la efectuarea transportului rutier vor fi admise numai autobuzele/autocarele ce corespund normelor cel puțin Euro 1 (art. 153 alin. (9)).

Un impediment important în aplicarea prevederilor Codului transporturilor rutiere îl reprezintă și lipsa normelor-cadru ce trebuiau elaborate de autoritățile publice centrale de specialitate, în baza cărora autoritățile administrației publice locale ar trebui să elaboreze și să aprobe normele locale pentru reglementarea activității transportului public de persoane.

*Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006, reglementează categoriile și tipurile de transport de călători, definește noțiunile de bază utilizate în act, stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile părților – pasager, echipaj, operator de transport, organizarea transporturilor regulate, neregulate, în folos propriu, în regim de taxi, organizarea transportării și păstrării bagajelor și a bagajelor de mână, controlul activității auto de pasageri și modalitățile de soluționare a litigiilor apărute în acest domeniu.

Rutele regulate sunt organizate pe baza analizei legăturilor economice și sociale dintre localități, luându-se în considerare frecvența deplasărilor populației, corelarea cu alte tipuri de transport și rutele de transport auto de pasageri în funcțiune (pct. 17).

Transporturile regulate de pasageri sunt organizate pe drumurile care, în decursul întregului an, corespund cerințelor în vigoare. Deschiderea rutelor noi se permite după controlul, efectuat în comun cu reprezentanții organizațiilor rutiere, poliției rutiere și ai agenților transportatori interesați, al corespunderii stării drumurilor de trecere, acceselor la autogări (stații auto), punctelor de oprire și a drumurilor provizorii de ocolire cu cerințele de siguranță a circulației și de protecție a transportului auto. Rezultatele controlului se fixează în actul respectiv, pe baza căruia se întocmește pașaportul rutei (pct. 18). În Regulament sunt prevăzute cazurile în care se refuză deschiderea rutei/cursei noi (pct. 20) și temeiurile pentru retragerea dreptului de deservire a acestora (22).

Organizarea rutelor urbane regulate noi, modificarea sau închiderea celor existente se efectuează de către autoritățile administrației publice locale - municipii (primării). Autoritățile administrației publice locale elaborează, în conformitate cu legislația în vigoare, reguli de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său (transport electric, auto și în regim de taxi) și le înaintează organului de specialitate al administrației publice centrale pentru coordonare (pct. 29). În ceea ce privește dreptul prioritar de deservire a rutelor urbane regulate, acesta se acordă agenților transportatori înregistrați pe teritoriul municipiului (primăriei), care au în dotare mai multe unități de transport proprii (pct. 30). Un alt impediment este că Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nu este adus în concordanță cu prevederile Codului transporturilor rutiere.

*Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri din 09.12.1999*, aprobat prin Ordinul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, determină sarcinile și principalele cerințe față de activitatea operatorilor de transport de călători și mărfuri în vederea asigurării circulației rutiere. Potrivit pct. 1.4 din Regulament, responsabilitatea pentru organizarea lucrului de asigurare a securității circulației la întreprinderi se pune în sarcina conducătorului întreprinderii sau persoanei responsabile, numită în funcția ce ține de asigurarea securității circulației mijloacelor de transport, în sarcina conducătorului executant sau specialistului. Potrivit pct. 2.1, sarcinile de bază ale întreprinderilor privind asigurarea securității circulației sunt: a) asigurarea eficienței profesionale a șoferilor; b) asigurarea exploatării unităților de transport în stare tehnică de funcționare; c) asigurarea securității traficului de pasageri și mărfuri, pentru fiecare dintre acestea Regulamentul stabilind o serie de măsuri concrete ce trebuie efectuate și respectate de operatorii de transport.

În domeniul transportului public de călători în mod tradițional un rol esențial îl joacă autoritățile administrației publice locale care au misiunea de a asigura gestionarea serviciului de transport public local de o asemenea manieră încât să garanteze comunității locale furnizarea unor servicii de calitate la tarife abordabile. Un aspect important îl reprezintă completările aduse cadrului normativ elaborat la nivel central prin intermediul reglementărilor locale care au ca scop ajustarea cadrului normativ la cerințele și specificitatea comunității locale. În acest sens, Consiliul Municipal Chișinău a adoptat o serie de decizii care completează și cadrul normativ în domeniu, de exemplu Decizia nr. 4/6 din 22 august 2000 "*Cu privire la reglementarea activității transporturilor publice de călători, operate cu microbuzele în municipiul Chișinău*", prin care au fost aprobate:

- a. Regulamentul transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău;
- b. Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău.

Regulamentul transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău reglementează modul de organizare și operare a transporturilor publice de călători cu microbuzele în municipiul Chișinău, stabilind drepturile și obligațiunile agenților transportatori. Regulamentul prevede că, drepturile de comanditar unic al transporturilor, de autorizare, gestionare, planificare, normare tehnologică, monitorizare și control sunt atribuite Direcției transport public și căi de comunicație subordonate Consiliului Municipal Chișinău.

Organizarea transporturilor se efectuează conform principiului deservirii rutei de către un singur agent transportator, autorizat pentru prestarea serviciilor de transport de călători și desemnat în calitate de administrator al rutei respective în bază de concurs. Transporturile publice cu microbuzele se realizează în



bază de contract, care în Regulament este denumit impropriu “contract de transport”, fiind vorba în fapt de un contract de concesiune parțială a serviciului de transport public (pe una sau mai multe rute cu un anumit tip de transport - microbuze). Trebuie spus că o calificare corectă din punct de vedere juridic a contractului are o mare însemnătate în ceea ce privește regimul juridic aplicabil.

Microbuzele utilizate pentru efectuarea transporturilor trebuie să corespundă condițiilor tehnice și de dotare, stabilite de uzina producătoare, de standardele, normele tehnice și Regulamentul circulației rutiere în vigoare. Microbuzele se vor dota cu plăci indicatoare de traseu, conform actelor normative în vigoare. În interiorul microbuzului se vor afișa la loc vizibil regulile de călătorie în transportul public, numele și prenumele șoferului și numerele de telefon ale Direcției și agentului transportator (art. 2 pct. 2.3). Transporturile se realizează în strictă conformitate cu pașaportul rutei, traseul și regimul de circulație, aprobate de Direcție (art. 2 pct. 2.5). Regulamentul stipulează drepturile și obligațiile agentului transportator (art. 3 - 4) și ale Direcției (art. 5 - 7). Considerăm că Regulamentul în ansamblul său nu satisface exigențele minimale ale unui act normativ de o asemenea importanță.

Mai mult chiar, Regulamentul conține și o serie de dispoziții ilegale, contrare legislației în vigoare, cum ar fi, de exemplu, prevederile art. 5 pct. 3 conform căreia Direcția este în drept să introducă modificări în rețeaua de rute și să deschidă rute noi. Inaplicabilă este și dispoziția conform căreia Direcția are dreptul să recupereze prejudiciile financiare cauzate de agenții transportatori (art. 5 pct. 4). De fapt dreptul și calitatea de a sta în judecată o au numai primarii. Este abuziv și dreptul Direcției de a “raționaliza” numărul de microbuze pe rute fără acordul expres al operatorului de transport, întrucât ar avea semnificația unei modificări unilaterale a contractului, fără vreo culpă a operatorului de transport. În fine, considerăm confuză și abuzivă reglementarea posibilității de retragere de către Direcție a dreptului operatorului de deservire a rutei (art. 7 pct. 2). O asemenea “retragere” poate fi doar rezultatul unei anulări sau rezilierii a contractului de transport, atribuție ce intră în competența Comisiei de concurs a Primăriei Chișinău conform art. 5 alin. (4) din Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău.

Prin Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău se stabilește modul de organizare și desfășurare a concursului privind administrarea rutelor de microbuz și de desemnare a agentului transportator, câștigător al concursului. În ceea ce ne privește, considerăm că, condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău nu sunt altceva decât o reglementare superficială, cu o serie de dispoziții confuze ce lasă loc arbitrariului în desfășurarea concursului. Astfel, în conformitate cu prevederile actului menționat concursul privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău este organizat de către Comisia de concurs a Primăriei municipiului Chișinău, componența nominală a căreia se aprobă prin Dispoziția primarului general cu avizul comisiei de specialitate a Consiliului Municipal. Se poate observa că modalitatea de constituire a comisiei este cel puțin criticabilă, nefiind prevăzut nici măcar numărul de membri ai comisiei și nici obligativitatea unei componente reprezentative, care să includă, spre exemplu, un reprezentant al asociațiilor de profil ale operatorilor de transport.

De asemenea, deși prin Condiții sunt stabilite o serie de criterii pentru evaluarea și compararea ofertelor operatorilor (art. 4 pct. 1), acestea nu au practic nici o finalitate, fiind în număr mic foarte generale și fără a fi punctate diferențiat. Agentul transportator câștigător al concursului este obligat ca, în termen de o săptămână de la data primirii hotărârii să semneze contractul de prestare a serviciilor de transport de călători pe ruta respectivă și să achite taxa locală stabilită (art. 4 pct. 4). Actului normativ analizat îi lipsesc însă un contract-cadru sau stipularea unor prevederi ce urmează să fie incluse în mod obligatoriu în contract. Potrivit Condițiilor, dreptul de administrare a rutei de microbuz, obținut în baza concursului, se oferă pe o perioadă de la 1 până la 3 ani cu dreptul de prelungire pe cel mult 2 ani (art. 5 pct. 2-3), durată pe care o considerăm insuficientă pentru amortizarea unor investiții importante reclamate de necesitatea alinierii serviciilor de transport la standardele rezonabile de calitate, siguranță și ecologie.

Precizăm, de asemenea, că dispozițiile Condițiilor abundă de tot felul de exprimări nejuridice care pot da naștere la controverse în interpretare. Menționăm în acest sens prevederea potrivit căreia în cazul constatării de încălcări ale clauzelor contractuale de către administratorul rutei (încălcări financiare, fiscale, de disciplină tehnologică și de muncă) dreptul de administrare și contractul respectiv pot fi “anulate” (corect ar fi fost “revocat”, respectiv – “reziliat”) prin hotărârea Comisiei.

O altă decizie ce vizează cadru strategic privind transportul public în capitală este Decizia CMC nr. 7/1 din 21 octombrie 2014 *”Cu privire la aprobarea Strategiei de transport a municipiului Chișinău”* Printre prioritățile Strategiei de transport a municipiului Chișinău se regăsește dezvoltarea și diversificarea transportului electric în scopul protecției mediului înconjurător. Strategia promovează ideea de direcționare și concentrare a fluxurilor de pasageri pe trasee magistrale, care urmează a fi deservite de unități de transport de

capacitate sporită în vederea diminuării costurilor de transportare. Analiza Strategiei denotă o tendință vădită privind concentrarea atât a rețelei de transport public urban cât și a tipurilor de transport aflate în gestiunea Primăriei, fapt ce contrazice obiectivului stabilit de Guvern privind promovarea parteneriatului public privat. Deoarece, s-a pus accentul pe reducerea: (i) numărului de trasee existente și (ii) numărului de unități de transport antrenate la deservirea acestora.

Implementarea acestor principii direct și indirect vor contribui la majorarea numărului de transbordări în vederea ajungerii la punctele de destinație, ca urmare se va diminua mobilitatea populației, se va majora timpul călătoriei, vor apărea un șir de dificultăți privind accesul populației la rețeaua de transport. Ținând cont de tendința de dezvoltare a municipiului Chișinău către suburbii, menționăm că populația din periferie se va orienta spre trecerea către transportul particular (autoturisme), iar populația din oraș va pleda pentru transportul rutier de persoane în regim de taxi. Astfel, în urma realizării scenariilor propuse nu se va soluționa problema aglomerării rețelei rutiere. Accentuăm că așteptările populației privind îmbunătățirii mobilității acesteia prin majorarea vitezei de circulației nu se vor realiza.

În scopul realizării obiectivelor propuse (mobilitatea sporită, calitatea și siguranța serviciilor prestate, liberalizarea tarifelor) nu s-a găsit un echilibru între sistemul de transport existent și cel propus. Lucru dictat și de realizarea celor trei faze a proiectului: 2015, 2020 și 2025, în vederea creării și diversificării infrastructurii existente, testării traseelor pilot în scopul consolidării complexului de transport public urban.

În vederea fructificării fazelor planificate în Strategie, administrația publică locală trebuie să țină cont de un șir de etape intermediare: (a) proiectarea, testarea și implementarea sistemelor informaționale privind: (i) ticketingul electronic, (ii) monitorizarea traficului rutier și (iii) informarea publicului călător, (b) crearea infrastructurii de transport: (i) terminale de transbordare, (ii) depouri, (iii) amenajarea traseelor, stațiilor publice și parcărilor, precum și (c) procurarea mijloacelor de transport.

Cadru organizațional și de reglementare a Municipiului Chișinău include și (a) Dispoziția nr. 182-d din 01 martie 2017 "Cu privire la aprobarea Programului de transport rutier al municipiului Chișinău pe anul 2017" și (2) Decizia nr.11/31 din 4.06.2004 cu privire la aprobarea *Regulamentului Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație*.

Potrivit Regulamentului, Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație reprezintă o subdiviziune cu personalitate juridică a Consiliului Municipal Chișinău, înființată cu dreptul de beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatarei transportului public și căilor de comunicație. Regulamentul stabilește sarcinile, funcțiile, precum și drepturile și obligațiile Direcției, care este administrată de către șeful Direcției, desemnat de către Consiliul Municipal Chișinău, la propunerea primarului general, pe bază de concurs. De remarcat că statutul juridic al Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație este unul ambiguu. Astfel, din dispoziția pct. 1.1 din Regulament potrivit căreia Direcția "este înființată cu dreptul de beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatarei transportului public și căilor de comunicație", ca și din alte reglementări din actul analizat, nu reiese în mod clar dacă Direcția este sau nu organizată în vederea gestiunii directe a serviciilor publice de transport. Pe de altă parte, prin aprecierea coroborată a dispozițiilor Regulamentului, în special a celor referitoare la funcțiile și obligațiile Direcției, s-ar părea că rolul acesteia este cel de asigurare a gestiunii directe a serviciului de transport.

Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 51/2 din 11.07.2006 „Cu privire la aprobarea *Metodologiei calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători și a Regulamentului privind modalitatea de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile prestate de către operatorii de transport de călători din raza municipiului Chișinău*” – are ca obiectiv stabilirea cadrului de reglementare a modului de calculare, a componenței consumurilor, cheltuielilor, metodei de calculare a rentabilității, de aprobare, de ajustare, aplicare, control și monitorizare a tarifelor de călătorie la serviciile transportului auto de călători prestate de către operatorii de transport în raza municipiului Chișinău. Conform pct. 1.4 din Metodologia nominalizată: nu fac obiectul prezentei metodologii serviciile de transport în regim de taxi.

Prin Dispozițiile Primarului general din municipiul Chișinău cu privire la organizarea și desfășurarea testării tehnice, cu privire la măsurile de asigurare a calității și disciplinei tehnologice în transporturile publice de călători și a condițiilor ecologice-sanitare în stațiile terminus alte reglementări cu referire la transportul public.

Cadrul juridic al transportului public din municipiul Chișinău este completat și de o serie de dispoziții ale Primarului general din municipiul Chișinău cu privire la măsurile de asigurare a calității și disciplinei tehnologice în transporturile publice de călători și a condițiilor ecologice-sanitare în stațiile terminus, alte reglementări cu referire la transportul public.

În concluzie menționăm că Consiliile locale și municipale n-au asigurat elaborarea și adoptarea unor decizii care să asigure o reglementare a gestionării serviciului transport rutier de persoane în trafic urban conform legislației în vigoare. Cadru normativ special existent la nivelul municipiilor este însă departe de perfecțiune, creând numeroase probleme atât operatorilor cât și beneficiarilor finali ai serviciului public de transport. Impedimentele principale apar din cauza reglementării insuficiente și imperfecte a modului de organizare și funcționare a serviciilor de transport public local și a raporturilor juridice dintre autoritățile administrației publice centrale și cele locale, dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport, dintre autorități și călători, precum și dintre operatori și utilizatori. Lipsesc sau nu sunt suficient de clare dispozițiile cu privire la modul și procedurile de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport public local de călători, precum și cu privire la cerințele minimale față de calitatea serviciilor. De asemenea, lipsesc reguli transparente cu privire la calculul și utilizarea resurselor financiare alocate operatorilor în contul serviciilor de transport prestate persoanelor care beneficiază de diverse înlesniri și gratuități, precum și reguli clare cu privire la calcularea costurilor aferente executării acestor servicii.

#### **BIBLIOGRAFIE:**

1. Legea nr. 1194 din 21.05.1997 cu privire la transporturi (Monitorul Oficial, 1997, nr. 67, art. 553);
2. Codul transporturilor rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014 (Monitorul Oficial, 2014, nr. 247-248, art. 568);
3. Codul civil al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 1107 din 06.06.2002 (Monitorul Oficial, 2002, nr. 82-86, art. 661);
4. Codul vamal al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 1149 din 20.07.2000, republicat (Monitorul Oficial ediție specială, 2007);
5. Codul fiscal al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 1163 din 24.04.1997, republicat (Monitorul Oficial ediție specială, 2007);
6. Codul contravențional al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 218 din 24.10.2008, republicat (Monitorul Oficial, 2017, nr. 78-84, art. 100);
7. Legea nr. 451 din 30.07.2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, republicată (Monitorul Oficial, 2005, nr. 26-28, art. 95);
8. Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, republicată (Monitorul Oficial, 2015, nr. 11-21, art. 6);
9. Legea nr. 105 din 13.03.2003 privind protecția consumatorilor, republicată (Monitorul Oficial, 2011, nr. 176-181, art. 513);
10. Legea nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări (Monitorul Oficial, 2007, nr. 47-49, art. 213);
11. Legea nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, republicată (Monitorul Oficial, 2016 nr. 44-48, art. 85);
12. Legea nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial, 2007 nr. 32-35, art. 116);
13. Legea nr. 136 din 17.06.2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial, 2016 nr. 306-313, art. 645);
14. Legea nr. 436 din 06.11.2003 privind Statutul-cadru al satului (comunei), orașului (municipiului), (Monitorul Oficial, 2003 nr. 244-247, art. 972);
15. Legea nr. 397 din 16.10.2003 privind finanțele publice locale, republicată (Monitorul Oficial, 2014, nr. 397-399, art. 703);
16. Legea nr. 1402 din 24.10.2002 serviciilor publice de gospodărie comunală (Monitorul Oficial, 2003, nr. 14-17, art. 49);
17. Legea nr. 534 din 13.07.1995 cu privire la concesiile (Monitorul Oficial, 1995, nr. 67, art. 752);
18. Legea nr. 509 din 22.06.1995 drumurilor, republicată (Monitorul Oficial, 2012, nr. 280, art. 878);
19. Legea nr. 720 din 02.02.1996 fondului rutier, republicată (Monitorul Oficial, 2010, nr. 247-251, art. 753);
20. Legea nr. 183 din 11.07.2012 concurenței (Monitorul Oficial, 2012, nr. 193-197, art. 667);
21. Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere (Monitorul Oficial, 2009, nr. 92-93, art. 409);
22. Hotărârea Guvernului nr. 415 din 08.04.2003 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră (Monitorul Oficial, 2003, nr. 70-72, art. 442);
23. Hotărârea Guvernului nr. 88 din 06.02.2014 cu privire la punerea în aplicare a plăcuțelor cu număr de înmatriculare pentru vehiculele destinate transportului public de călători (Monitorul Oficial, 2014, nr. 35-41, art. 105);

24. Hotărîrea Guvernului nr. 1214 din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră (Monitorul Oficial, 2011, nr. 43-45, art. 186);
25. Hotărîrea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013 - 2022 (Monitorul Oficial, 2013, nr. 243-247, art. 933);
26. Hotărîrea Guvernului nr. 1006 din 13.09.2004 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală (Monitorul Oficial, 2004, nr. 171, art. 1183);
27. Hotărîrea Guvernului nr. 1525 din 29.12.2007 cu privire la aprobarea Nomenclatorului mărfurilor al Republicii Moldova (Monitorul Oficial, 2008, nr. 112-114, art. 726).
28. Hotărîrea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje (Monitorul Oficial, 2006, nr. 124-125, art. 910);
29. Hotărîrea Guvernului nr. 1047 din 08.11.1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora (Monitorul Oficial, 1999, nr. 126-127, art. 1113);
30. Hotărîrea Guvernului nr. 539 din 23.04.2008 cu privire la crearea Instituției Publice "Agenția Națională Transport Auto" (Monitorul Oficial, 2008, nr. 82, art. 521);
31. Hotărîrea Guvernului nr. 1167 din 29.10.2007 cu privire la aprobarea Metodologiei de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor și bagajelor cu transportul auto (Monitorul Oficial, 2007, nr. 171-174, art. 1208);
32. Hotărîrea Guvernului nr. 437 din 12.04.2016 pentru aprobarea Regulamentului privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice (Monitorul Oficial, 2016, nr. 106-113, art. 504);
33. Hotărîrea Guvernului nr. 257 din 28.04.2017 pentru aprobarea Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere (Monitorul Oficial, 2017, nr. 149-154, art. 363);
34. Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor nr. 43 din 20.02.2012 cu privire la Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și utilizare a carnetelor cu foi de parcurs (INTERBUS) (Monitorul Oficial, 2012, nr. 46-47, art. 274);
35. Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor nr. 9 din 10.02.2015 cu privire la elaborarea Programelor de formare profesională continuă (Monitorul Oficial, 2015, nr. 52-57, art. 417);
36. Ordinul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor nr. 9/12 din 09.12.1999 Regulamentul cu privire la autogară (stații auto) (Monitorul Oficial, 2000, nr. 46);
37. Ordinul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor nr. 9/12 din 09.12.1999 Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri (Monitorul Oficial, 2000, nr. 46).