

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative

(alinierea cadrului normativ național în domeniul transporturilor rutiere la prevederile cadrului normativ al Uniunii Europene)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (alinierea cadrului normativ național în domeniul transporturilor rutiere la prevederile cadrului normativ al Uniunii Europene) a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul de lege este elaborat în scopul alinierii cadrului normativ național în domeniul transporturilor rutiere cu standardele Uniunii Europene în domeniu, în contextul obiectivului politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor rutiere de a promova servicii de transport rutier de mărfuri și persoane eficiente, de a crea condiții echitabile pentru concurență pe piața comunitară a transportului rutier, de a promova și armoniza standarde tehnice mai sigure și mai prietenoase cu mediul, de a asigura un anumit grad de armonizare fiscală și socială și de a garanta aplicarea efectivă și nediscriminatorie a normelor de transport rutier în întreaga Uniune Europeană (*în continuare UE*). Legislația UE în acest domeniu stabilește norme comune privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și la piața comunitară a transportului rutier, stabilește standarde minime pentru timpul de lucru, timpul de conducere și perioadele de repaus, inclusiv aplicarea, și utilizarea tahografului pentru transportul rutier profesionist. În plus, aceasta reglementează condițiile sociale aplicabile transportului rutier.

Astfel, cadrul normativ național în domeniul transporturilor rutiere conține prevederi armonizate parțial la legislația UE în domeniul transporturilor rutiere. Totuși, în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE, necesitatea armonizării totale a legislației naționale la legislația UE a devenit un proces obligatoriu, urmând a fi realizat într-o manieră sistemică și coordonată pentru a permite operatorilor de transport rutier naționali accesul la piața transporturilor rutiere a UE.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat, este imperios necesară transpunerea în cadrul normativ național a actelor UE în domeniul transporturilor rutiere.

Temei pentru elaborarea prezentului proiect de lege o constituie obligația transpunerii legislației UE ce derivă din prevederile Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, Cluster 4., Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14. „Politica de transport”, „Transport rutier”, Anexa A., acțiunile nr.9; 12; 14 – 24.

Astfel, prin proiectul de lege se asigură **transpunerea sau ajustarea** prevederilor Codului Transporturilor Rutiere a prevederilor următoarelor acte UE:

- Regulamentul (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 și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, CELEX:32009R1071, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 300 din 14 noiembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020;

- Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (reformare), CELEX:32009R1072, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 300 din 14 noiembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020;

- Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr.561/2006 (reformare), CELEX:32009R1073, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 300 din 14 noiembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013;

- Regulamentul (UE) nr.361/2014 al Comisiei din 9 aprilie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 în ceea ce privește documentele pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul și de abrogare a Regulamentului (CE) nr.2121/98, CELEX:32014R0361, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 107 din 10 aprilie 2014;

- Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului, CELEX:32006L0022, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 102 din 11 aprilie 2006, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva delegată (UE) 2024/846 al Comisiei din 14 martie 2024;

- Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei din 18 martie 2016 de completare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește clasificarea încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care pot determina pierderea de către un operator de transport rutier a bunei reputații și de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului, CELEX:32016R0403, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 074 din 19 martie 2016, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/694 al Comisiei din 2 mai 2022;

- Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri, CELEX 32006L0001, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 33 din 04 februarie 2006, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2022/738 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 aprilie 2022;

- Regulamentul (CEE) nr. 4058/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind stabilirea prețurilor la transportul rutier de mărfuri între statele membre, CELEX: 31989R4058, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 390 din 30 decembrie 1989;

- Regulamentul (CEE) nr. 3916/90 al Consiliului din 21 decembrie 1990 privind măsurile care trebuie luate în eventualitatea unei crize pe piața transportului rutier de mărfuri, CELEX: 31990R3916, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 375 din 31 decembrie 1990;

- Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, CELEX: 32002L0015, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 080 din 23 martie 2002;

- Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 82/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, CELEX: 32006R0561, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 102 din 11 aprilie 2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2024/1258 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024;

- Directiva (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificarea a Directivei

2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr.1024/2012, CELEX:32020L1057, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 249 din 31 iulie 2020;

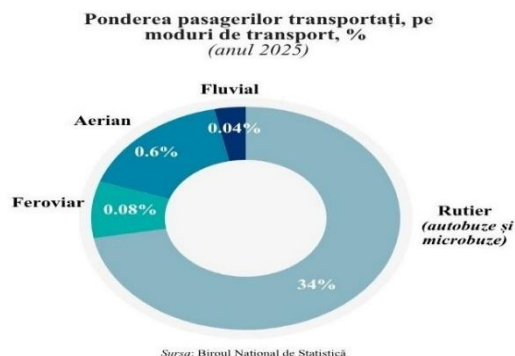
- Art. 3, art. 22, art. 24 alin.(6), art.33 alin.(2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, CELEX:32014R0165, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 60 din 28 februarie 2014, așa cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul (UE) 2024/1230 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024;

- Art. 4 alin.(1) lit. (a), (b), (i), (ii), alin.(2) lit. (a), (b), (i), (ii), precum și alin.(3), art. 5 alin.(1) – (2) din Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității, CELEX: 31992L0006, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 57 din 2 martie 1992, așa cum a fost modificată prin Directiva 2002/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Domeniul transporturilor rutiere constituie o verigă importantă a economiei naționale. Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, în perioada 2021–2025, transportul rutier și-a consolidat în mod evident rolul dominant în sistemul de mobilitate și logistică al Republicii Moldova, atât în segmentul transportului de pasageri, cât și în cel al transportului de mărfuri.

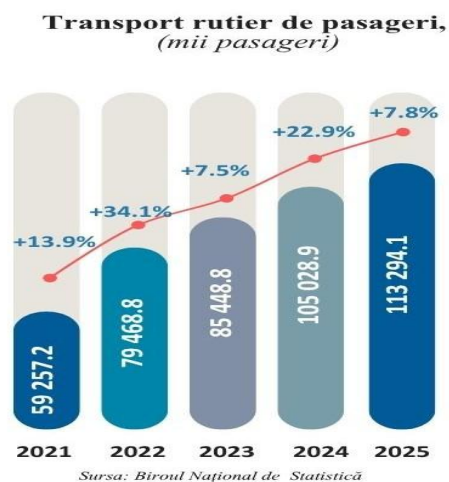
Volumul total al pasagerilor transportați cu transportul public a crescut de la 206,9 milioane în anul 2021 la 333,0 milioane în anul 2025, ceea ce corespunde unei creșteri cumulative de aproximativ 61% și reflectă intensificarea mobilității populației, precum și sporirea cererii



pentru servicii de transport. Structura modală a transportului de pasageri relevă o concentrare mare pe segmentul rutier. Astfel, în anul 2025, transportul rutier cu autobuze și microbuze a cumulat 34% din totalul deplasărilor, depășind cu mult celelalte moduri de transport și anume: transportul feroviar (0,08%), aerian (0,6%) și fluvial (0,04%). Această distribuție evidențiază dependența structurală a mobilității populației de infrastructura și operatorii rutieri, ceea ce conferă transportului rutier un rol strategic în

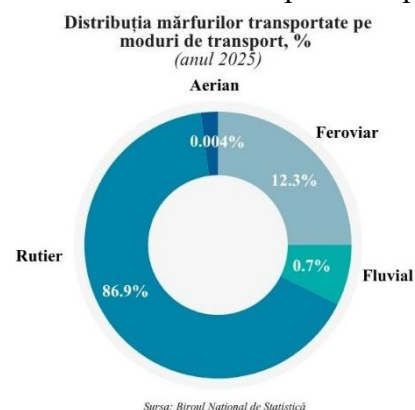
asigurarea accesului cetățenilor la servicii esențiale.

Evoluția transportului rutier de pasageri confirmă această tendință. Numărul pasagerilor transportați pe cale rutieră a crescut de la 59 257,2 mii în anul 2021 la 113 294,1 mii în anul 2025, ceea ce corespunde unei majorări de aproximativ 91% față de nivelul anului 2021 și de 7,8% comparativ cu anul precedent. Astfel, pe parcursul a 5 ani, numărul pasagerilor transportați pe cale rutieră s-a dublat. Aceste evoluții evidențiază consolidarea rolului transportului rutier în satisfacerea necesităților curente de mobilitate ale populației. Totodată, ele subliniază necesitatea creșterii calității și siguranței serviciilor, la armonizarea condițiilor de concurență între operatori, la digitalizarea proceselor operaționale și la asigurarea unui



transport public mai eficient, mai accesibil și mai sustenabil, răspunzând astfel cererii în continuă creștere înregistrate în ultimii ani.

O tendință similară se constată și în domeniul **transportului de mărfuri**, unde transportul rutier continuă să reprezinte pilonul principal al sistemului logistic național. Potrivit datelor

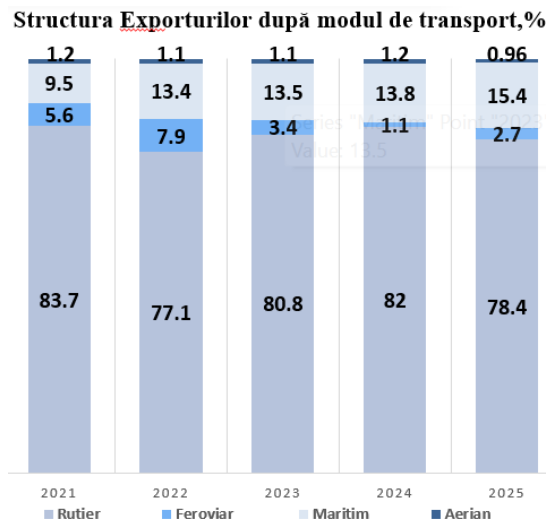
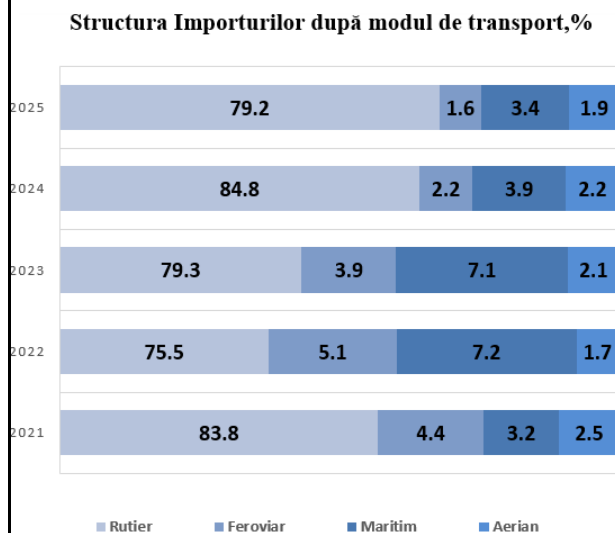


disponibile pentru anul 2025, acesta concentrează circa 86,9% din volumul total al mărfurilor transportate, depășind considerabil celelalte moduri de transport, respectiv transportul feroviar (12,3%), fluvial (0,7%) și aerian (0,004%). Această distribuție confirmă faptul că transportul rutier reprezintă pilonul central al sistemului logistic național și principalul suport al circulației bunurilor în



economia Republicii Moldova. În termeni absoluți, volumul mărfurilor transportate pe cale rutieră a crescut de la 16 244,1 mii tone în anul 2021 la 17 572,8 mii tone în anul 2025, ceea ce reprezintă o majorare de aproximativ 8,2% pe parcursul perioadei analizate. Ponderea ridicată a transportului rutier evidențiază atât avantajele sale în materie de flexibilitate, accesibilitate și adaptabilitate operațională, cât și dependența semnificativă a economiei naționale de infrastructura rutieră pentru circulația mărfurilor, în special pe distanțe scurte și medii. În acest context, transportul rutier rămâne principalul și cel mai eficient mod de asigurare a distribuției interne a bunurilor, a aprovizionării localităților și a conectării agenților economici la piețele naționale și externe.

În mod complementar, această pondere dominantă se reflectă și în structura comerțului exterior.



Datele pentru anul 2025 confirmă caracterul structural al acestei dependențe, întrucât aproximativ 78,4% din volumul exporturilor și 79,2% din volumul importurilor au fost realizate prin intermediul transportului rutier, în timp ce contribuția celorlalte moduri de transport rămâne relativ redusă.

Subsecvent, remarcăm că la situația 1 aprilie 2026 potrivit Registrului de stat al vehiculelor sunt înregistrate 1 402 237 vehicule, dintre care aproximativ 236 501 de autovehicule pentru

transportul mărfurilor și 21 501 de autobuze și microbuze de pasageri. De asemenea, erau înmatriculate circa 83 875 remorci și 10 772 semiremorci. Vehiculele comerciale (*pentru transport rutier de mărfuri și călători*) reprezintă așadar o parte importantă circa 18.3 % din totalul parcului auto național.

În conformitate cu datele din Registrul operatorilor de transport rutier (*în continuare ROTR*) deținut de Agenția Națională Transport Auto (*în continuare ANTA*) actualmente,

- Transport marfă — 68.163 unități înregistrate în ROTR de către 3.548 operatori (83%). Marea majoritate (2.867) operează atât național cât și internațional simultan;
- Transport persoane — 16.654 unități înregistrate în ROTR de către 764 operatori (18%), cu un echilibru relativ între cei care operează doar național (286) și cei cu ambele rute (471). Doar 7 operatori prestează exclusiv internațional;
- Activitate în regim de taxi — 6316 unități înregistrate în ROTR de către 313 operatori (7%);
- Combinații mixte: 335 operatori prestează 2 sau mai multe tipuri de servicii, cel mai frecvent marfă + persoane (278 operatori).

Accesul populației la servicii de transport rutier este realizat prin intermediul celor 1385 rute de transport rutier de persoane prin servicii regulate, autorizate de ANTA, care se divizează în:

- 593 raionale (42,82%);
- 626 interraionale (45,20%);
- 166 internaționale (11,98%).

Rutele de transport rutier de persoane prin servicii regulate se divizează în 5240 curse autorizate de ANTA și consiliile locale, dintre care:

- 2184 raionale (41,68%);
- 2541 interraionale (48,49%);
- 515 internaționale (9,83).

În acest context, importanța transportului rutier pentru funcționarea economiei naționale impune continuarea eforturilor de modernizare a cadrului normativ și de accelerare a transpunerii actelor Uniunii Europene relevante, în vederea dezvoltării unui sector de transport mai competitiv, mai eficient și mai bine integrat în rețeaua europeană de transport. Avansarea acestor reforme este esențială nu doar pentru creșterea calității și sustenabilității serviciilor de transport, ci și pentru consolidarea conectivității Republicii Moldova cu coridoarele europene, facilitarea fluxurilor comerciale și sporirea rezilienței economice pe termen lung.

Necesitatea integrării pieței naționale în piața europeană este confirmată și de Acordul dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană privind liberalizarea transportului rutier de mărfuri, care a fost semnat pentru prima dată la 29 iunie 2022, și prelungit până la 31 martie 2027.

Acordul de liberalizare a transportului rutier cu Uniunea Europeană elimină barierele birocratice și oferă transportatorilor moldoveni libertate totală de tranzit și transport bilateral. Această măsură este vitală pentru economia Republicii Moldova, deoarece securizează lanțurile logistice și impulsionează direct creșterea exporturilor către piața europeană.

Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 reprezintă principalul act normativ care reglementează organizarea și desfășurarea activităților de transport rutier în Republica Moldova, stabilind cadrul juridic aplicabil accesului la profesie, accesului la piață, efectuării transporturilor rutiere de persoane și mărfuri, condițiilor tehnice și operaționale aferente activităților de transport, precum și atribuțiile autorităților competente în domeniu. De la adoptarea sa, Codul a fost modificat și completat în repetate rânduri în vederea ajustării la evoluțiile pieței transporturilor și la obligațiile asumate de Republica Moldova în contextul implementării Acordului de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană.

Totodată, în contextul accelerării procesului de integrare europeană și al angajamentelor asumate în cadrul procesului de aderare la Uniunea Europeană, se constată necesitatea consolidării

cadrului normativ național prin asigurarea transpunerii integrale a acquis-ului Uniunii Europene în domeniul transportului rutier. În forma sa actuală, Codul transporturilor rutiere transpune doar parțial sau fragmentar o serie de acte ale Uniunii Europene, în special în partea ce ține de legislația socială, accesul la piață, accesul la profesie, utilizarea tahografelor și mecanismele de control și sancționare.

În același timp, analiza cadrului normativ existent relevă existența unor lacune semnificative care afectează capacitatea autorităților de a implementa integral standardele europene și de a asigura condiții concurențiale echitabile pe piață. În special, prevederile actuale ale Codului nu asigură o transpunere completă a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier, prin prisma modificărilor care au fost operate prin Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1071/2009, (CE) nr. 1072/2009 și (UE) nr. 1024/2012 în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, inclusiv în partea ce ține de mecanismele de evaluare și monitorizare a bunei reputații, schimbul electronic de informații între autoritățile competente, condițiile privind sediul efectiv și stabil al întreprinderii și criteriile de verificare a capacității financiare.

În domeniul accesului la piața transportului rutier internațional de mărfuri și persoane, se constată că anumite prevederi ale Regulamentelor (CE) nr. 1072/2009 și nr. 1073/2009 nu sunt reflectate integral în legislația națională. În special, lipsesc reglementări detaliate privind condițiile efectuării cabotajului, utilizarea documentelor electronice de transport, regimul copiilor conforme ale licențelor comunitare, mecanismele de cooperare administrativă transfrontalieră și condițiile speciale aplicabile serviciilor regulate și ocazionale internaționale de transport persoane.

Totodată, evoluțiile recente ale legislației Uniunii Europene în cadrul Pachetului Mobilitate I au introdus obligații suplimentare privind organizarea activității operatorilor de transport și protecția socială a conducătorilor auto, însă o parte semnificativă a acestora nu este încă reflectată în Codul transporturilor rutiere. În special, Directiva (UE) 2020/1057 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier nu este transpusă integral. Lipsesc prevederi privind declararea detașării, schimbul de informații prin sistemul IMI, obligațiile operatorilor de transport în raport cu autoritățile de control și documentele justificative care trebuie prezentate în cadrul controalelor în trafic sau la sediul întreprinderii.

De asemenea, cadrul normativ actual nu conține mecanisme exhaustive privind clasificarea încălcărilor grave și foarte grave în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/403 și nici proceduri clare privind pierderea sau restabilirea bunei reputații a operatorilor de transport și a managerilor de transport. În practică, aceasta limitează capacitatea autorităților de control de a aplica măsuri uniforme și proporționale și generează riscuri de tratament neuniform al operatorilor economici.

În domeniul legislației sociale și al timpilor de conducere și odihnă, deși Republica Moldova aplică parțial prevederile AETR și anumite norme europene, cadrul normativ național nu asigură încă o transpunere completă a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, a Directivei 2002/15/CE și a Directivei 2006/22/CE. Se constată lipsa unor prevederi detaliate privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cerințele minime de control în trafic și la sediul operatorilor, clasificarea riscurilor operatorilor și mecanismele de schimb electronic de date între autoritățile competente.

În același timp, implementarea prevederilor privind tahografele inteligente conform Regulamentului (UE) nr. 165/2014 necesită completarea cadrului normativ național cu dispoziții referitoare la instalarea, verificarea, calibrarea și utilizarea tahografelor inteligente de generația a doua, precum și cu norme privind accesul autorităților la datele înregistrate și interoperabilitatea sistemelor electronice. În lipsa unor astfel de reglementări, există dificultăți în exercitarea controalelor eficiente și în combaterea manipulării sistemelor de înregistrare a timpilor de conducere și odihnă.

O altă lacună importantă ține de transpunerea Directivei 2006/1/CE privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducător auto pentru transportul rutier de mărfuri. Legislația națională nu reglementează în mod suficient condițiile în care operatorii de transport pot utiliza vehicule închiriate în activitățile de transport rutier internațional și național, inclusiv aspectele ce țin de durata utilizării, documentele justificative și condițiile de control.

Deficiențele cadrului normativ existent generează inclusiv dificultăți în procesul de cooperare internațională și schimb de informații cu autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene. În contextul integrării progresive a Republicii Moldova în piața europeană a transporturilor, lipsa unor mecanisme compatibile cu sistemele europene reduce eficiența controlului transfrontalier și afectează recunoașterea reciprocă a anumitor documente și proceduri administrative.

Din perspectivă instituțională, lipsa unor norme clare și exhaustive conduce la dificultăți de aplicare pentru autoritățile competente, inclusiv pentru Agenția Națională Transport Auto, Inspectoratul Național de Securitate Publică și alte autorități cu atribuții de control. Totodată, operatorii de transport se confruntă cu incertitudini juridice privind aplicarea unor obligații și standarde europene, ceea ce afectează competitivitatea acestora pe piața internațională și crește riscul aplicării sancțiunilor în statele membre ale Uniunii Europene.

În acest context, intervenția normativă este necesară pentru completarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 cu prevederi suplimentare care să asigure transpunerea integrală a actelor Uniunii Europene prevăzute în clauza de armonizare, consolidarea mecanismelor de control și supraveghere, digitalizarea proceselor administrative, creșterea nivelului de siguranță rutieră și îmbunătățirea condițiilor concurențiale pe piața transporturilor rutiere. Totodată, ajustarea cadrului normativ național va contribui la creșterea compatibilității cu legislația Uniunii Europene, facilitarea accesului operatorilor moldoveni pe piața europeană a transporturilor și consolidarea capacității administrative a autorităților competente în contextul procesului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Obiectivele urmărite prin proiectul de lege vizează transpunerea prevederilor actelor UE relevante domeniului transporturilor rutiere, în special a:

A. 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. Remarcăm că, prevederile Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, la moment, transpun parțial prevederile Regulamentului (CE) nr. 1071/2009. Totuși, în contextul continuării alinierii legislației naționale la prevederile acestui act UE, prin proiectul de lege se impun intervenții suplimentare în ceea ce vizează:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;
- completarea atribuțiilor ANTA, în calitate sa de autoritate responsabilă desemnată cu supravegherea respectării cerințelor privind exercitarea ocupației de operator de transport rutier, precum și abilitată cu realizarea controlului în acest sens;
- echivalarea procedurii „autorizării exercitării ocupației de operator de transport rutier” reglementată de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 la procedura deja stabilită de Codul transporturilor rutiere, care prevede înregistrarea oficială a operatorilor de transport rutier în baza „mecanismului de notificare”;
- concretizarea aspectelor aferente celor patru cerințe pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, și anume:
 - a) existența sediului real și stabil;
 - b) buna reputație;
 - c) capacitatea financiară, și

d) competența profesională.

Remarcăm că, aceste condiții sunt reglementate la moment de art. 16 - 20 din Codul transporturilor rutiere. Însă, prin proiectul de lege se propun anumite intervenții pentru a asigura transpunerea totală a cadrului normativ UE, în special a: cerinței privind buna reputație, inclusiv, stabilirea listei persoanelor relevante din cadrul întreprinderii care trebuie să corespundă acestei cerințe; revizuirea și detalierea condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească managerul de transport rutier, precum și declararea inaptitudinii managerului de transport rutier; specificarea expresă a Listei încălcărilor care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier. Remarcăm că, pe lângă încălcările stabilite la anexa IV din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și care deja sunt transpuse la art.18 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere, prin **Regulamentul (UE) nr. 2016/403** al Comisiei din 18 martie 2016, a fost stabilită lista categoriilor, tipurilor și gradelor de gravitate ale încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care, pe lângă cele prevăzute în anexa IV din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, pot duce la pierderea bunei reputații. În acest sens, prin proiectul de lege se asigură transpunerea inclusiv a Regulamentului (UE) nr. 2016/403 prin completarea Codului transporturilor rutiere cu anexa nr. 6 „Lista încălcărilor care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier”. Totodată, se propun intervenții și la art.197 din Codul contravențional nr.219/2008, întru stabilirea sancțiunilor contravenționale pentru respectivele încălcări;

- revizuirea și completarea setului de date care trebuie să fie incluse în Registrul operatorilor de transport rutier, dezvoltat și ținut de către ANTA, precum și garantării caracterului confidențial al datelor cu caracter personal, în cadrul activităților de recepționare a notificărilor, de ținere a Registrului și de acordare a accesului la acesta. Totodată, se specifică termenul de păstrare (timp de doi ani) în Registru a datelor referitoare la o întreprindere a cărei înregistrare în Registru a fost suspendată sau radiată, precum și a datelor referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, care se păstrează în Registru atât timp cât buna reputație a persoanelor respective nu este restabilită.

Subsecvent, se reglementează aspecte privind schimbul de date cu autoritățile competente ale statelor membre UE, inclusiv prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier (*European Registers of Road Transport Undertakings – ERRU*), în așa fel încât autoritatea competentă a oricărui stat membru UE să poată consulta Registrul și pentru a asigura cooperarea administrativă între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene.

- stabilirea expresă a mecanismului de cooperare administrativă între ANTA, care este desemnată ca punct de contact național responsabil de schimbul de informații cu celelalte autorități competente desemnate de către statele membre UE cu privire la punerea în aplicare a legislației în domeniul transporturilor rutiere;

- recunoașterea reciprocă a certificatelor și altor documente emise de către autoritățile competente din statele membre UE;

B. Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri. Deși Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 conține prevederi referitoare la realizarea transportului rutier internațional mărfuri, remarcăm asupra necesității transpunerii în cadrul normativ național a prevederilor comunitare în acest sens, întrucât potrivit acestora pentru a efectua un transport internațional de mărfuri pe teritoriul UE, un operator de transport rutier de mărfuri trebuie să dețină o licență comunitară și un atestat de conducător auto, dacă conducătorul auto nu este cetățean al UE.

În contextul alinierii legislației naționale la prevederile acestui act UE, prin proiectul de lege se propune completarea Codului transporturilor rutiere, după cum urmează:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;

- reglementarea „licenței comunitare” în calitate de act permisiv eliberat pentru o perioadă de 10 ani de către ANTA, pentru efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri pe teritoriul UE. Remarcăm că, anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prevede inclusiv modelul licenței comunitare, care se propune a fi transpusă în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului organului central de specialitate. Subsecvent, în acest sens se propun inclusiv și completări la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în contextul reflectării ANTA în calitate de autoritate de licențiere, precum și indicarea „licenței comunitare” în Nomenclatorul actelor permissive stabilit de această lege;

- reglementarea „atestatului de conducător auto” în calitate de act eliberat pentru o perioadă de 5 ani de către ANTA oricărui operator de transport rutier de mărfuri care angajează legal în Republica Moldova un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru și nici rezident pe termen lung în conformitate cu condițiile de angajare și de pregătire profesională stabilite. Remarcăm că, anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 prevede inclusiv modelul atestatului de conducător auto, care se propune a fi transpus în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului organului central de specialitate;

- stabilirea unor reglementări stricte în ceea ce privește efectuarea „operațiunilor de cabotaj” în special:

✓ orice operator de transport rutier de mărfuri care efectuează operațiuni contra cost în numele unui terț, care deține o licență comunitară și al cărui conducător auto, în cazul în care este un cetățean din afara UE, deține un atestat de conducător auto, este îndreptățit să efectueze operațiuni de cabotaj într-un stat membru (altul decât cel în care este stabilit) cu titlu temporar în urma unei operațiuni internaționale în respectiva țară;

✓ după livrarea mărfurilor care au făcut obiectul transportului internațional, operatorii de transport rutier de mărfuri au la dispoziție 7 zile în care pot să efectueze până la 3 operațiuni de cabotaj;

✓ de asemenea, este posibil să se efectueze 3 operațiuni de cabotaj în orice alt stat membru în urma unui transport internațional, în limita unei operațiuni pe țară.

Prevederile de mai sus se aplică doar dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate să prezinte dovada efectuării transportului internațional de mărfuri în statul membru în cauză, precum și dovada efectuării fiecărei operațiuni ulterioare de cabotaj.

- reglementarea regimului sancționatoriu în cazul unor încălcări grave a legislației naționale sau a normelor aplicabile operatorilor de transport rutier, inclusiv înregistrarea încălcărilor în Registrul operatorilor de transport rutier;

C. Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. Deși, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 conține prevederi referitoare la realizarea transportului rutier internațional de persoane, remarcăm asupra necesității transpunerii în cadrul normativ național a prevederilor comunitare în acest sens, întrucât potrivit acestora pentru a efectua un transport internațional de persoane pe teritoriul UE, un operator de transport rutier trebuie să dețină o licență comunitară care se eliberează pe numele operatorului pentru o perioadă de până la 10 ani, care poate fi reînnoită, și nu este transmisibilă. În contextul evocat, se propun completări la Codul transporturilor rutiere întru reglementarea aspectelor reglementate de acest act UE, după cum urmează:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;

- reglementarea „licenței comunitare” pentru transportul internațional de persoane în calitate de act permisiv eliberat pentru o perioadă de 10 ani de către ANTA, pentru putea fi efectuate transporturi rutiere de persoane pe teritoriul UE. Remarcăm că, anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 prevede inclusiv modelul licenței comunitare pentru transportul internațional de persoane, care se propune a fi transpusă în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului

organului central de specialitate. Subsecvent, în acest sens se propun inclusiv și completări la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, în contextul reflectării ANTA în calitate de autoritate de licențiere, precum și indicarea „licenței comunitare” în Nomenclatorul actelor permissive stabilit de această lege;

- reglementarea regimului de „autorizare” la prestarea serviciilor regulate de transport internațional de persoane cu autocarul și autobuzul. În acest sens, autorizațiile sunt eliberate pe numele operatorului de transport pentru o perioadă de până la 5 ani și nu sunt transmisibile. Autorizațiile se emit în înțelegere cu autoritățile competente ale tuturor țărilor UE pe al căror teritoriu sunt îmbarcate sau debarcate persoanele. Autorizația trebuie să precizeze: tipul serviciului; traseul; opririle și orarul; și perioada de valabilitate. Autorizația îndreptățește titularul să presteze servicii regulate pe teritoriile tuturor statelor UE pe care le traversează rutele serviciilor. De asemenea, un operator de transport autorizat poate presta serviciul prin intermediul unui subcontractant, dacă autoritățile competente din țara UE în care se află punctul de plecare sunt de acord. Remarcăm că, modelul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate este specificat în anexa IV la **Regulamentul (UE) nr.361/2014** al Comisiei din 9 aprilie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 în ceea ce privește documentele pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul. Astfel, prin proiectul de lege se asigură inclusiv transpunerea art.7 și 8 din Regulamentul (UE) nr.361/2014, care conține aspecte ce vizează autorizația de servicii regulate. Iar, modelul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate se propune a fi transpuse în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului organului central de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

De asemenea, remarcăm că nu este necesară completarea Nomenclatorului actelor permissive la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, cu „autorizația” respectivă, întrucât un asemenea act permisiv - „autorizație de transport de persoane prin servicii regulate în trafic internațional” – este prevăzut la poziția 33 din compartimentul II din Nomenclator, fiind eliberată de către ANTA gratuit, pentru un termen de 5 ani.

Cu referire la serviciile regulate speciale, reliefăm că acestea nu necesită autorizare în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.

- reglementarea modalității de realizare a serviciilor ocazionale de transport rutier internațional de persoane, or potrivit cadrului normativ UE, acestea nu necesită a fi autorizate, însă, se efectuează pe baza unei foi de parcurs. Foaia de parcurs trebuie să cuprindă cel puțin următoarele informații:

- a) tipul serviciului;
- b) itinerarul principal;
- c) operatorul de transport sau operatorii de transport în cauză.

Foile de parcurs sunt în carnete de 25 de foi, în dublu exemplar și detașabile. Remarcăm că, atât modelul foi de parcurs pentru serviciile ocazionale internaționale, cât și carnetul de foi de parcurs sunt specificate în anexa I, respectiv anexa II la **Regulamentul (UE) nr.361/2014**. Astfel, prin proiectul de lege se asigură inclusiv transpunerea art. 1 - 6 din Regulamentul (UE) nr.361/2014, care conține aspecte ce vizează foaia de parcurs, cât și carnetul de foi de parcurs. Iar, modelul acestor documente se propune a fi transpuse în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului organului central de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

Subsecvent, remarcăm că, foaia de parcurs îl împuternicește pe deținător, pe durata unui serviciu ocazional, să efectueze excursii locale într-un alt stat membru decât cel în care este stabilit operatorul de transport. Excursiile locale se înscriu în foile de parcurs înainte de plecarea vehiculului în excursia în cauză. Originalul foi de parcurs se păstrează la bordul vehiculului pe durata excursiei locale;

- reglementarea modalității de realizare a operațiunilor de transport în cont propriu cu autocarul și autobuzul. Evocăm că, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1073/2009, operațiunile de

transport în cont propriu cu autocarul și autobuzul sunt exceptate de la orice sistem de autorizare, dar fac obiectul unui sistem de certificare. Certificatele sunt eliberate de autoritățile competente ale statului membru în care este înmatriculat vehiculul și sunt valabile pe durata întregii deplasări, inclusiv tranzitul. Modelul certificatului pentru operațiunile de transport în cont propriu este stabilit în anexa V la Regulamentul (UE) nr.361/2014. Astfel, prin proiectul de lege se asigură inclusiv transpunerea art.9 din Regulamentul (UE) nr.361/2014, care conține aspecte ce vizează certificatul. Iar, modelul acestuia se propune a fi transpus în cadrul normativ național prin ordinul conducătorului organului central de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;

- stabilirea unor reglementări în ceea ce privește efectuarea „operațiunilor de cabotaj” în cazul serviciilor de transport rutier de persoane;

- reglementarea regimului sancționatoriu în cazul unor încălcări grave a legislației naționale sau a normelor aplicabile operatorilor de transport rutier, inclusiv înregistrarea încălcărilor în Registrul operatorilor de transport rutier;

D. Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier, prin care se instituie un sistem de control corespunzător asupra respectării regulilor privind perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto, privind obligațiile și cerințele cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor de transport rutier. Deși, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 conține prevederi referitoare la realizarea controlului de către ANTA, totuși remarcăm asupra necesității transpunerii în cadrul normativ național a prevederilor comunitare în acest sens. Astfel, prin proiectul de lege se propune:

- reglementarea aspectelor realizării controlului în trafic, inclusiv a elementelor care trebuie verificate în cadrul controalelor în trafic, a cuantumului verificărilor în trafic (30 % din numărul zilelor lucrătoare verificate), precum și a echipamentelor puse la dispoziția agenților de control;

- reglementarea aspectelor realizării controlului la sediile întreprinderilor, inclusiv a elementelor care trebuie verificate în cadrul acestor controale, precum și a cuantumului verificărilor la sediu (50 % din numărul zilelor lucrătoare verificate);

- introducerea unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi de transport rutier, calculat în baza formulei pentru calcularea gradului de risc, pe baza numărului relativ și a gravității încălcărilor în cazul în care unul sau mai mulți conducători auto ai acestora au încălcat în mod continuu sau grav regulile privind perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto, privind obligațiile și cerințele cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, sau încălcarea modului de realizare a operațiunilor de cabotaj;

- reglementarea efectuării controalelor în trafic concertate, inclusiv periodicitatea realizării acestora. Controalele concertate reprezintă controlul întreprins de către Agenție în comun cu autoritățile competente din unul sau mai multe state membre UE, fiecare acționând pe propriul teritoriu. În plus, Agenția va asigura organizarea controalelor concertate și la sediile întreprinderilor;

- revizuirea anexei nr.5 la Codul transporturilor rutiere, prin stabilirea încălcărilor ce țin de regulile privind perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto, privind obligațiile și cerințele cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, precum și gradul de gravitate al acestora, întrucât conform ultimelor modificări ale cadrului normativ comunitar,

grupele de încălcări referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători sunt clasificate în patru categorii: CMGI = cea mai gravă încălcare; IFG = încălcare foarte gravă; IG = încălcare gravă; IM = încălcare minoră;

E. Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători. Deși, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 conține prevederi referitoare la timpul de muncă și de odihnă a conducătorilor auto, întru avansare armonizării cadrului normativ național la cel comunitar se impune inclusiv transpunerea acestui act UE. În acest sens, se propun completări la Codul transporturilor rutiere întru reglementarea aspectelor reglementate de acest act UE, după cum urmează:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;
- concretizarea aspectelor aferente respectării perioadelor de repaus zilnic și săptămânal în cadrul operațiunilor de transport rutier;
- reglementarea aspectelor aferente suportării cheltuielilor cazării conducătorului auto înafara vehiculului;
- detalierea prevederilor aferente răspunderii întreprinderii de transport în cazul nerespectării obligațiilor privind organizarea activității conducătorilor auto;
- completarea cu prevederi ce vizează admiterea utilizării vehiculelor care nu sunt echipate cu tahograf și a categoriilor de servicii efectuate, inclusiv mecanismul de evidență a perioadelor de conducere, activitățile desfășurate, pauzele și perioadele de disponibilitate, prin completarea unui tabel de serviciu în acest sens;
- detalierea prevederilor aferente sancționării în cazul nerespectării prevederilor ce țin de perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto;

F. Directivei 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Remarcăm că, la moment Codul transporturilor rutiere nu conține reglementări legate de organizarea timpului de muncă în vederea îmbunătățirii protecției sănătății și siguranța persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. În acest sens, prin proiectul de lege se propun completări la Cod, și anume:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;
- reglementarea duratei maxime a săptămânii de lucru al lucrătorilor mobili, a perioadelor de repaus; a muncii de noapte;
- ținerea evidenței timpului de muncă al lucrătorilor mobili, perioada de păstrare a evidențelor cu privire la timpul de muncă.

G. Directivei (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71/CE și la Directiva 2014/67/UE privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier. Reliefăm că, la moment Codul transporturilor rutiere nu conține norme specifice în ceea ce privește detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și cerințele administrative și măsurile de control pentru detașarea conducătorilor auto în cauză. Astfel, prin proiectul de lege se propun completări la Cod, și anume:

- definirea unor noțiuni în conformitate cu definițiile utilizate în actul UE, pentru a asigura coerența terminologiei utilizate;
- instituirea de norme specifice detașării conducătorilor auto angajați de întreprinderile de transport rutier înregistrate în modul stabilit în Republica Moldova care detașează un lucrător, în

numele întreprinderii sau sub coordonarea acesteia, pe teritoriul unui stat membru UE, inclusiv reglementarea aspectelor de legea aplicabilă raportului de muncă și drepturilor salariale aplicabile în acest sens;

- stabilirea obligațiilor întreprinderilor de transport rutiere de informare a salariaților angajați în funcția de conducător auto în legătură cu detașarea acestora;

- desemnarea autorității competente în domeniul detașării, având atribuții de birou de legătură, care asigură îndeplinirea obligației de cooperare administrativă cu autoritățile competente din alte state;

H. Directivei 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri. Acest act UE prevede un nivel minim de deschidere a pieței în ceea ce privește utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri. Or, utilizarea vehiculelor închiriate poate reduce costurile întreprinderilor care transportă mărfuri pe cont propriu sau pentru terți și, în același timp, poate spori flexibilitatea operațională a acestora. Prin urmare, ea poate să contribuie la creșterea productivității și competitivității întreprinderilor în cauză. În plus, dat fiind că vehiculele închiriate sunt în general mai noi decât media parcului auto, ele sunt totodată, în medie, mai sigure și mai puțin poluante. În contextul evocat, prin proiectul de lege se propune completarea Codului transporturilor rutiere cu prevederi în acest sens, pentru a permite întreprinderilor să beneficieze în mai mare măsură de avantajele oferite de utilizarea vehiculelor închiriate, inclusiv să utilizeze vehicule închiriate în orice stat membru. O astfel de posibilitate le-ar permite, în special, să facă față mai ușor vârfurilor de cerere pe termen scurt, sezoniere sau temporare sau să înlocuiască mai ușor vehiculele defecte sau deteriorate, asigurând totodată respectarea cerințelor de siguranță necesare, precum și condiții de muncă adecvate pentru conducătorii auto.

I. Regulamentului (CEE) nr. 4058/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind stabilirea prețurilor la transportul rutier de mărfuri între statele membre, ce conține reglementări aferente stabilirii libere a prețurilor pentru transportul rutier de mărfuri ceea ce reprezintă sistemul tarifar cel mai potrivit pentru crearea unei piețe libere a transporturilor, pentru obiectivele pieței interne și pentru necesitatea adoptării unui sistem tarifar, aplicat în mod unitar în întreaga Comunitate. În acest context, reliefăm că prevederile în vigoare ale art.145 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere, deja stabilește în mod expres că tarifele pentru serviciile de transport rutier de mărfuri, pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic internațional, pentru serviciile speciale și ocazionale de transport rutier de persoane, precum și tarifele pentru serviciile prestate de întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier, cu excepția activității de autogară, se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei. Prin urmare, prin proiectul de lege, se impun intervenții punctate la Cod, pentru a asigura transpunerea totală a actului UE evocat, în special stabilirea obligațiilor pentru operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier să comunice la cererea organului central de specialitate, la solicitare, orice informații privind prețurile percepute în transportul rutier internațional de mărfuri. Informațiile transmise la solicitare cad sub incidența obligației de confidențialitate.

J. Regulamentului (CEE) nr. 3916/90 al Consiliului din 21 decembrie 1990 privind măsurile care trebuie luate în eventualitatea unei crize pe piața transportului rutier de mărfuri, prin care se introduce un mecanism comunitar de salvagardare care să abordeze eficient orice perturbare severă de pe piața transportului rutier de mărfuri și se specifică o procedură de luare a deciziilor și ar trebui să se asigure disponibilitatea datelor necesare pentru aplicarea respectivei clauze de salvagardare. Reliefăm că, în mare parte prevederile acestui act UE conține aspecte aferente funcțiilor și atribuțiilor autorităților UE în procesul de gestionare a crizelor pe piața transportului rutier de mărfuri. Totuși, prin proiectul de lege se propun intervenții la Codul transporturilor rutiere, prin definirea noțiunii de „situație de criză”, precum atribuirea în sarcina organului central de specialitate în domeniului transporturilor rutiere a atribuției de cooperare cu autoritățile altor

state, inclusiv Comisia Europeană, prin schimbul de date, în cazul unor situații de criză pe piața transportului internațional rutier de mărfuri.

K. Art. 3, art. 22, art. 24 alin.(6), art.33 alin.(2) și (3) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, în scopul avansării armonizării cadrului normativ național privind tahografele inteligente prin completarea cu dispoziții referitoare la instalarea, verificarea, calibrarea și utilizarea tahografelor inteligente de generația a doua, precum și cu norme privind accesul autorităților la datele înregistrate și interoperabilitatea sistemelor electronice.

L. Art. 4 alin.(1) lit. (a), (b), (i), (ii), alin.(2) lit. (a), (b), (i), (ii), precum și alin.(3), art. 5 alin.(1) – (2) din Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității, în scopul stabilirii obligației dotării anumitor categorii de vehicule cu limitatoare de viteză, termenele de aplicare a acestor cerințe, precum și condițiile tehnice și de autorizare pentru instalarea acestora.

Astfel, în contextul proiectului de lege pot fi evidențiate următoarele elemente noi:

1. fortificarea cadrului normativ exercitării ocupației de operator de transport rutier și competența profesională:

- se detaliază prevederile aferente accesului la ocupația de operator de transport rutier, în cadrul unui proces de examinare compatibil cu practicile statelor membre ale Uniunii Europene;
- se detaliază prevederile ce vizează cerințele privind sediul, capacitatea financiară, buna reputație și competența profesională a operatorilor de transport rutier;
- se detaliază sistemul de formare și atestare profesională conform standardelor europene, inclusiv pentru managerii de transport și conducătorii auto;
- se asigură recunoașterea atestatelor profesionale emise în conformitate cu cerințele UE, sporind mobilitatea și competitivitatea operatorilor naționali;

2. transpunerea integrală a normelor comunitare privind licențele comunitare și autorizațiile de transport internațional:

- se reglementează un mecanism de eliberare, suspendare, retragere și reînnoire a licențelor comunitare, compatibil cu practicile statelor membre ale Uniunii Europene;
- *licența comunitară* devine documentul de bază pentru accesul operatorilor la piața transportului rutier internațional de mărfuri și pasageri;
- se introduce obligația de a deține o copie conformă a licenței comunitare la bordul fiecărui vehicul utilizat în operațiuni internaționale;

3. reglementarea expresă a operațiunilor de cabotaj și a utilizării vehiculelor închiriate fără șofer:

- pentru prima dată, legislația națională stabilește condiții clare de efectuare a operațiunilor de cabotaj, inclusiv limita maximă de trei operațiuni în termen de șapte zile de la livrarea internațională;
- se creează cadrul legal pentru utilizarea vehiculelor închiriate fără șofer, în conformitate cu cerințele pieței europene, facilitând flexibilitatea și eficiența operatorilor naționali;
- se definesc procedurile de notificare și control aferente acestor activități;

4. introducerea normelor privind detașarea conducătorilor auto în transportul rutier internațional:

- sunt reglementate condițiile de detașare, plata, perioada de lucru și odihnă a conducătorilor auto.
- se stabilesc obligațiile clare pentru operatori, expeditori, contractanți și subcontractanți privind notificarea și evidența detașării;
- se instituie mecanisme de control și sancționare pentru nerespectarea regulilor privind detașarea, inclusiv prin cooperare transfrontalieră cu autoritățile statelor membre ale Uniunii Europene.

5. crearea unui sistem modern de control digital și interoperabilitate cu platformele europene (ERRU; IMI):

- proiectul de lege creează cadrul normativ primar asigurării interconectării Registrului național al operatorilor de transport rutier cu ERRU (European Register of Road Transport Undertakings), facilitând schimbul electronic de informații privind respectarea cerințelor de acces la profesie;

- se instituie obligația transmiterii datelor prin Sistemul de informare al pieței interne al UE (IMI) pentru verificarea situațiilor de detașare și sancțiuni;

6. consolidarea regimului controlului asupra respectării legislației în domeniul transporturilor rutiere și a cooperării administrative:

- se definesc încălcările grave privind nerespectarea regulilor de transport internațional, detașare sau utilizare a vehiculelor fără șofer;

- se introduc mecanisme de cooperare transfrontalieră pentru schimbul de informații și aplicarea sancțiunilor între autoritățile competente ale statelor membre UE;

- se consolidează rolul Agenției Naționale Transport Auto în asigurarea aplicării uniforme a legislației.

7. soluționarea problemelor identificate în organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și activităților conexe.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Cadrul normativ național în domeniul transporturilor rutiere conține prevederi armonizate parțial la legislația UE în domeniul transporturilor rutiere. Totuși, în contextul realizării obligațiilor ce derivă din statutul Republicii Moldova de stat-candidat pentru aderarea la UE, necesitatea armonizării totale a legislației naționale în domeniul transporturilor rutiere la legislația UE a devenit un proces indispensabil, urmând a fi realizat într-o manieră sistemică și coordonată.

Prin urmare, *opțiunea menținerii situației actuale*, fără alinierea cadrului normativ național la legislația UE, a fost considerată neviabilă, întrucât ar perpetua lipsa unui cadru normativ armonizat privind accesul la ocupația de operator de transport rutier și cerințele pentru exercitarea acestei ocupații, condițiile de acces la piața internațională de transport rutier de mărfuri și la piața internațională de servicii de transport cu autobuze și autocare pe teritoriul UE, privind asigurarea unor condiții echitabile de muncă pentru conducătorii auto, prin reglementarea clară a perioadelor de conducere, de odihnă și de repaus, precum și prin reglementarea normelor privind detașarea lucrătorilor în transportul rutier și ar conduce la neîndeplinirea obligațiilor de armonizare cu legislația comunitară. Menținerea status quo-ului ar afecta predictibilitatea juridică pentru operatorii de transport naționali, ar crea incertitudine în relația acestora cu statele membre și accesul la piața Uniunii Europene și ar reduce credibilitatea mecanismelor de cooperare internațională.

O altă opțiune examinată, a fost transpunerea actelor UE evocate prin acte normative distincte. Această opțiune nu a fost selectată ținând cont că legislația națională de nivel primar în domeniul transporturilor rutiere are o sistematizare complexă (codificată), fiind înglobată printr-o concepție unitară a normelor juridice în domeniu - în Codul transporturilor rutiere nr.150/2014. Respectiv, în cazul selectării acestei opțiuni, de facto se va realiza o dispersare a prevederilor din domeniul transporturilor rutiere în mai multe acte normative, ceea ce ar afecta trăsăturile calitative ale Codului și anume: precizia; claritatea; logica; integralitatea și caracterul practic.

Opțiunea selectată – modificarea Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 – prin integrarea tuturor prevederilor actelor UE în domeniu în prevederile Codului. Având în vedere caracterul obligatoriu al transpunerii legislației Uniunii Europene în cadrul normativ național, opțiunea selectată: promovarea proiectului de lege, în special a modificărilor la Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 va asigura transpunerea integrală și coerentă a soluțiilor și mecanismelor prevăzute de legislația comunitară în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv va

contribui la menținerea clarității și integralității normelor juridice de ordin primar într-un singur act normativ în domeniul transporturilor rutiere.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Implementarea prevederilor proiectului va avea un impact important asupra instituțiilor publice responsabile de administrarea și supravegherea sectorului transportului rutier, în special asupra Agenției Naționale Transport Auto și a autorităților implicate în procesul de control, digitalizare și cooperare interinstituțională. Aplicarea noilor cerințe europene presupune o adaptare graduală a modului de organizare și funcționare a instituțiilor responsabile, astfel încât acestea să poată asigura o monitorizare eficientă a pieței transporturilor și o aplicare uniformă a normelor în raport cu operatorii economici.

În acest context, una dintre principalele necesități instituționale vizează consolidarea capacităților administrative ale ANTA, inclusiv prin dezvoltarea competențelor profesionale ale personalului responsabil de autorizare, control și monitorizare. Noile reglementări europene presupun procese administrative mai complexe, un nivel mai ridicat de cooperare internațională și utilizarea unor instrumente digitale moderne pentru schimbul de informații și verificarea conformității operatorilor de transport. Din aceste considerente, va fi necesară pregătirea continuă a personalului, ajustarea procedurilor interne și dezvoltarea unor mecanisme mai eficiente de supraveghere și analiză.

Totodată, implementarea prevederilor proiectului implică modernizarea și dezvoltarea infrastructurii informaționale utilizate în administrarea sectorului. Un rol important în acest proces îl are dezvoltarea Sistemului informațional „e-Autorizație Transport” și asigurarea interoperabilității acestuia cu alte registre naționale și europene, inclusiv cu Registrul European al Întreprinderilor de Transport Rutier (ERRU). Aceste măsuri sunt necesare pentru facilitarea schimbului de date între autorități, reducerea sarcinilor administrative și creșterea transparenței în procesul de autorizare și control.

De asemenea, ajustarea Registrului național al operatorilor de transport rutier va permite o evidență mai eficientă a operatorilor și o monitorizare mai clară a respectării condițiilor de acces la profesie și a cerințelor privind buna reputație profesională. În același timp, dezvoltarea platformelor digitale dedicate atestării profesionale va contribui la eficientizarea proceselor administrative și la facilitarea accesului operatorilor și conducătorilor auto la procedurile de instruire și certificare.

Un alt aspect important ține de consolidarea mecanismelor de control și cooperare interinstituțională. Aplicarea noilor prevederi europene va necesita o colaborare mai strânsă între ANTA, Poliția Republicii Moldova, Serviciul Vamal, autoritățile fiscale și alte instituții relevante, inclusiv în ceea ce privește schimbul de date și verificarea activităților de transport transfrontalier. În paralel, va fi necesară standardizarea practicilor de control și dezvoltarea unor instrumente moderne de monitorizare a timpilor de conducere și odihnă, a utilizării tahografelor și a respectării regulilor privind accesul la piață.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 306/2025, în cadrul Clusterului 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă”, Capitolul 14 „Politica de transport”, sunt deja prevăzute o serie de acțiuni orientate spre dezvoltarea acestor capacități instituționale și digitale. Aceste măsuri reprezintă un prim pas important pentru pregătirea instituțiilor naționale în vederea implementării standardelor europene în domeniul transportului rutier.

Totuși, având în vedere caracterul complex și gradual al procesului de armonizare cu acquis-ul Uniunii Europene, este evident că necesitățile administrative și instituționale vor continua să evolueze și pe parcursul etapelor ulterioare de implementare. În acest sens, va fi necesară menținerea unui proces continuu de dezvoltare instituțională, instruire profesională și modernizare a instrumentelor administrative, astfel încât autoritățile responsabile să poată răspunde eficient noilor cerințe și provocări din domeniul transportului rutier.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prevederilor proiectului și transpunerea graduală a acquis-ului Uniunii Europene în domeniul operațiunilor de transport rutier implică un impact financiar din partea sectorului public. Costurile aferente sunt generate, în principal, de necesitatea modernizării infrastructurii administrative și informaționale, dezvoltării mecanismelor de control și monitorizare, precum și adaptării proceselor interne la standardele și cerințele europene aplicabile.

Principalele implicații financiare sunt asociate procesului de consolidare instituțională și digitalizare a autorităților competente, în special a Agenției Naționale Transport Auto. Necesitatea acestor investiții derivă direct din cerințele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, Regulamentul (UE) 2020/1055, Regulamentul (UE) 165/2014 privind tahografele inteligente, precum și Directiva (UE) 2020/1057 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.

Estimările financiare aferente dezvoltării infrastructurii administrative și digitale sunt fundamentate inclusiv pe acțiunile și costurile prevăzute în Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 privind Programul Național de Aderare la Uniunea Europeană, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă”, Capitolul 14 „Politica de transport”, compartimentul „Transport rutier”. În cadrul acestui document strategic sunt prevăzute expres următoarele măsuri:

- dezvoltarea și asigurarea interoperabilității Sistemului informațional „e-Autorizație Transport” cu alte registre naționale și internaționale – aproximativ 3,6 milioane lei;
- asigurarea interoperabilității Registrului național al operatorilor de transport rutier cu Registrul European al Întreprinderilor de Transport Rutier (ERRU) – aproximativ 250 mii lei;
- ajustarea Registrului național al operatorilor de transport rutier – aproximativ 2,6 milioane lei;
- dezvoltarea și implementarea Platformei de atestare profesională în cadrul ANTA – aproximativ 2,64 milioane lei;
- consolidarea capacității administrative a Agenției Naționale Transport Auto pentru implementarea acquis-ului UE în domeniul transporturilor rutiere.

Aceste estimări reflectă costurile minime necesare pentru dezvoltarea infrastructurii instituționale și informaționale aferente etapelor inițiale de implementare. Totodată, acestea nu includ integral toate costurile suplimentare care vor rezulta din transpunerea și implementarea graduală a întregului pachet legislativ european aferent operațiunilor de transport rutier, inclusiv costurile ulterioare de mentenanță, actualizare software, extindere funcțională și interoperabilitate transfrontalieră.

Pe lângă componentele IT și infrastructura digitală, implementarea noilor cerințe presupune și costuri administrative aferente pregătirii și specializării personalului din cadrul instituțiilor responsabile de autorizare și control. Estimările privind instruirea personalului sunt fundamentate pe necesitatea formării profesionale a funcționarilor și inspectorilor implicați în aplicarea noilor reguli privind accesul la profesie, controlul operațiunilor de transport internațional, monitorizarea timpilor de conducere și odihnă și utilizarea platformelor electronice europene. Costurile estimate pentru instruirea personalului și participarea la programe de schimb de experiență cu statele membre UE sunt evaluate la aproximativ 1,5–2 milioane lei pentru o perioadă de implementare de 2–3 ani.

Suplimentar, în cadrul evaluărilor sectoriale realizate pentru procesul de armonizare legislativă și implementare a Pachetului Mobilitate, au fost estimate costuri instituționale aferente dezvoltării platformelor de monitorizare, actualizării mecanismelor de licențiere, implementării instrumentelor de gestionare a detașării conducătorilor auto și instruirii personalului de control. Aceste costuri sunt estimate la aproximativ 5,9 milioane lei, dintre care circa 3,3 milioane lei pentru sectorul public și aproximativ 2,6 milioane lei pentru sectorul privat. Estimările respective sunt utilizate ca valori orientative și reflectă necesitățile minime aferente etapelor inițiale de implementare.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Implementarea prevederilor proiectului va avea un impact semnificativ asupra sectorului privat din domeniul transportului rutier, în special asupra operatorilor implicați în transportul rutier de mărfuri și persoane, managerilor de transport, conducătorilor auto și întreprinderilor care desfășoară activități conexe sectorului transporturilor.

Impactul principal derivă din necesitatea alinierii activităților operatorilor la cerințele și standardele Uniunii Europene privind accesul la profesie, accesul la piață, respectarea normelor sociale și utilizarea echipamentelor tehnice conforme. În practică, implementarea acestor cerințe va presupune ajustarea procedurilor interne de lucru, digitalizarea proceselor operaționale și investiții graduale pentru conformarea tehnică și administrativă.

Conform datelor din ROTR privind parcul de vehicule utilizate în activități de transport rutier, în Republica Moldova sunt înregistrate aproximativ 68 163 vehicule destinate transportului de mărfuri și circa 16 654 vehicule destinate transportului de persoane. Totodată, doar o parte din acest parc auto este implicată în operațiuni de transport rutier internațional și va intra direct sub incidența tuturor obligațiilor aferente Pachetului Mobilitate și utilizării tahografelor inteligente de generația a doua.

Una dintre principalele obligații pentru operatorii care desfășoară transport rutier internațional vizează implementarea tahografelor inteligente de generația a doua, conform prevederilor Regulamentului (UE) nr. 165/2014 și actelor conexe ale Uniunii Europene. Potrivit estimărilor existente la nivel regional și informațiilor furnizate de operatorii economici din domeniu, costul instalării unui astfel de dispozitiv variază între 700 și 1 500 euro per vehicul, în funcție de categoria vehiculului și specificațiile tehnice ale echipamentului. Ca urmare luând în considerare că din numărul total de vehicule doar 31206 sunt notificate pentru trafic internațional, costurile totale de conformare se estimează între 21,84 - 46,8 mil. euro.

În același timp, proiectul prevede aplicarea graduală a acestor obligații, pentru a evita generarea unor presiuni financiare excesive asupra operatorilor economici. Astfel, pentru vehiculele utilizate exclusiv în trafic național se va permite menținerea dispozitivelor deja existente, fără obligativitatea înlocuirii imediate a acestora cu tahographe inteligente de generația a doua. Totodată, pentru operatorii care desfășoară transport rutier internațional se propune instituirea unei perioade de tranziție de până la 3 ani, care să permită conformarea etapizată la noile cerințe tehnice și organizatorice.

Această abordare graduală urmărește reducerea impactului economic imediat asupra sectorului și oferirea unui termen rezonabil pentru planificarea investițiilor necesare. În condițiile aplicării etapizate a obligațiilor, impactul investițional asupra sectorului privat va putea fi distribuit pe termen mediu, evitând blocaje operaționale și presiuni excesive asupra întreprinderilor mici și mijlocii.

Pe lângă costurile aferente echipamentelor tehnice, implementarea proiectului ar putea genera și cheltuieli suplimentare minore pentru:

- instruirea și certificarea managerilor de transport și a conducătorilor auto;
- adaptarea procedurilor interne privind monitorizarea timpilor de conducere și odihnă;
- implementarea mecanismelor electronice de evidență și raportare;
- ajustarea proceselor administrative și operaționale;
- conformarea la cerințele privind detașarea conducătorilor auto și accesul la piața europeană a transporturilor.

Aceste costuri suplimentare nu au un impact semnificativ asupra mediului de afaceri deoarece, deja prevederile actuale ale codului obligă operatorii de transport să îndeplinească în mare măsură aceste obligații.

Cu toate acestea, impactul asupra sectorului privat trebuie analizat și prin prisma beneficiilor economice și operaționale generate de armonizarea cu legislația Uniunii Europene. Implementarea standardelor europene va facilita accesul operatorilor moldoveni pe piața

comunitară a transporturilor, va reduce riscul aplicării sancțiunilor în statele membre și va contribui la creșterea nivelului de competitivitate și profesionalizare a sectorului.

Totodată, digitalizarea proceselor administrative și interoperabilitatea sistemelor informaționale vor contribui la reducerea sarcinilor administrative și a timpilor aferenți procedurilor de autorizare și control. Aplicarea uniformă a regulilor privind accesul la profesie și desfășurarea activităților de transport va contribui inclusiv la diminuarea practicilor de concurență neloială și la dezvoltarea unui mediu concurențial mai transparent și predictibil.

Pe termen mediu și lung, implementarea prevederilor proiectului poate genera efecte economice pozitive pentru operatorii de transport din Republica Moldova, inclusiv prin creșterea accesului la piața europeană, atragerea investițiilor, modernizarea parcului auto și dezvoltarea serviciilor de transport conforme standardelor europene de siguranță, eficiență și calitate.

4.4. Impactul social

Proiectul de lege va genera beneficii directe pentru operatorii de transport rutier, pentru sectorul logistic și pentru mediul de afaceri din Republica Moldova, prin crearea unor condiții clare de acces pe piața UE și prin predictibilitatea procedurilor administrative aplicabile transportului rutier internațional. Se estimează ca proiectul să aibă un impact pozitiv asupra economiei naționale, prin stimularea schimburilor comerciale, facilitarea circulației mărfurilor și contribuția la dezvoltarea serviciilor conexe transportului și logisticii. În mod indirect, aceste efecte vor favoriza accesul mai rapid la bunuri și servicii pentru societate și implicit vor sprijini dezvoltarea economică durabilă.

Prevederile vin să sporească siguranța rutieră, protecția socială a conducătorilor auto și îmbunătățirea condițiilor de muncă în sectorul transporturilor.

Implementarea integrală a normelor privind timpul de conducere și odihnă, timpul de muncă și controlul tahografelor va contribui la reducerea oboselei conducătorilor auto, unul dintre factorii majori ai accidentelor rutiere grave implicând vehicule comerciale.

Cercetările realizate în unele state membre ale Uniunii Europene¹ indică faptul că oboseala șoferilor constituie un factor semnificativ în aproximativ 20% dintre accidente care implică vehicule comerciale grele. Rezultatele mai multor studii și sondaje efectuate în diferite perioade arată că peste 50% dintre conducătorii auto implicați în transporturi pe distanțe lungi au adormit cel puțin o dată la volan.

Una dintre cele mai relevante concluzii privind cauzele accidentelor asociate oboselei este faptul că nivelul riscului în timpul nopții poate fi de până la zece ori mai mare comparativ cu cel din timpul zilei. Cercetările efectuate în Franța referitoare la timpul de muncă și obiceiurile de lucru ale șoferilor de autocamioane au demonstrat că nivelul riscului este influențat de trei factori principali legați de fenomenul oboselei.

Astfel, riscul producerii accidentelor crește semnificativ pe timpul nopții (*aspect confirmat și de studiul polonez realizat de Zużewicz și Konarska*²), odată cu prelungirea duratei zilei de muncă și în condițiile unui program de lucru neregulat.

Timpul efectiv de conducere reprezintă doar o parte din durata totală a activității profesionale a conducătorilor auto comerciali, aceștia având și numeroase alte sarcini operaționale în afara conducerii vehiculului. Majoritatea studiilor indică faptul că riscul producerii accidentelor începe să crească după aproximativ nouă-zece ore de conducere sau după circa unsprezece ore de muncă totală. După depășirea pragului de 11 ore de activitate, probabilitatea implicării într-un accident se dublează. Prin consolidarea mecanismelor de control și prin introducerea tahografelor inteligente:

- va crește gradul de respectare a normelor sociale;
- se vor reduce practicile abuzive privind timpul de lucru;

¹ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/work-related-crashes/work-related-traffic-injury_en

² [Injured Professional Drivers in Poland—An Analysis... — Library of Science](#)

- vor fi îmbunătățite condițiile de muncă ale conducătorilor auto;
- va crește siguranța transportului rutier.

Proiectul are și un impact social indirect asupra consumatorilor și beneficiarilor serviciilor de transport, prin:

- creșterea calității serviciilor;
- sporirea siguranței pasagerilor;
- reducerea riscurilor asociate transporturilor neconforme.

Totodată, profesionalizarea pieței poate contribui la creșterea atractivității profesiei de conducător auto și la reducerea deficitului de personal calificat din sector.

Subsecvent, pe termen mediu și lung, efectele pozitive ale proiectului vor determina:

- creșterea stabilității și atractivității locurilor de muncă în transporturi;
- îmbunătățirea echilibrului între viața profesională și cea personală a conducătorilor auto;
- crearea unui climat social echitabil și transparent în sector;
- consolidarea reputației Republicii Moldova ca partener responsabil și compatibil cu standardele UE.

În contextul celor expuse, impactul social al implementării proiectului este preponderent pozitiv, contribuind la dezvoltarea unei piețe a muncii echitabile, la creșterea siguranței rutiere și la întărirea coeziunii sociale printr-un transport rutier modern, sigur și conform standardelor europene.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare a proiectului de lege prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal. În special, proiectul de lege stabilește expres garantarea caracterului confidențial al datelor cu caracter personal, în cadrul activităților de recepționare a notificărilor, de ținere a Registrului operatorilor de transport rutier și de acordare a accesului la acesta, prin abilitarea ANTA de a aproba măsurile organizatorico-tehnice necesare pentru protecția datelor cu caracter personal,.

Proiectul indirect implică prelucrarea unui volum extins de date cu caracter personal prin intermediul Registrului operatorilor de transport rutier și al mecanismelor de schimb electronic de informații cu autoritățile statelor membre UE.

În acest context, proiectul introduce obligația implementării măsurilor organizatorice și tehnice necesare pentru protecția datelor cu caracter personal, în conformitate cu prevederile legislației naționale privind protecția datelor.

Totodată, interoperabilitatea cu sistemele europene va necesita ajustări suplimentare privind transferul transfrontalier de date și compatibilitatea standardelor tehnice, care urmează a fi implementate prin acte secundare de implementare a proiectului.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu introduce prevederi discriminatorii și se aplică uniform tuturor operatorilor economici și lucrătorilor din sectorul transporturilor rutiere, indiferent de sex, naționalitate, apartenență etnică sau alte criterii.

4.5. Impactul asupra mediului

Implementarea cerințelor europene privind organizarea activității operatorilor și controlul operațiunilor de transport va contribui indirect la:

- optimizarea rutelor de transport;
- reducerea curselor ilegale și neeficiente;
- modernizarea flotei;
- reducerea consumului de combustibil;
- reducerea emisiilor de CO₂.

Totodată, stimularea utilizării documentelor electronice și digitalizarea proceselor administrative vor contribui la reducerea consumului de hârtie și la diminuarea sarcinii administrative.

Prin consolidarea mecanismelor de control asupra vehiculelor comerciale și a respectării standardelor tehnice se estimează inclusiv:

- reducerea numărului vehiculelor cu defecțiuni tehnice grave;
- creșterea nivelului de conformitate tehnică;
- diminuarea poluării generate de vehicule necorespunzătoare.

Pe termen lung, armonizarea cu legislația UE va crea premise pentru integrarea graduală a politicilor privind decarbonizarea transporturilor și promovarea vehiculelor cu emisii reduse.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Proiectul de lege transpune prevederile a mai multor acte UE în domeniul transporturilor rutiere, iar obiectivul urmărit prin transpunerea acestor acte este modernizarea și consolidarea cadrului juridic național în domeniul serviciilor de transport rutier, prin alinierea la standardele și cerințele Uniunii Europene privind accesul la piață, furnizarea și autorizarea serviciilor, condițiile de muncă ale conducătorilor auto, regimul licențelor și supravegherea activităților operatorilor de transport rutier. Transpunerea va contribui la creșterea transparenței, competitivității și eficienței serviciilor de transport rutier, la uniformizarea practicilor administrative, la consolidarea capacităților instituționale pentru monitorizarea și aplicarea corectă a normelor, la consolidarea schimburilor comerciale și la integrarea graduală în piața europeană.

Proiectul de lege și Tabelele de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

Proiectul de lege va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Proiectul de lege este elaborat în scopul alinierii cadrului normativ național în domeniul transporturilor rutiere cu standardele Uniunii Europene în domeniu.

Temei la elaborarea prezentului proiect sunt obligațiunile transpunerii legislației UE ce derivă din prevederile Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, Cluster 4., Agenda verde și conectivitate sustenabilă, Capitolul 14. „Politica de transport”, „Transport rutier”, Anexa A., acțiunile nr.9; 12; 14 – 24.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), și pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa - <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-de-lege-pentru-modificarea-codului-transporturilor-rutiere-nr1502014/16421>

Proiectul urmează a fi consultat și avizat cu autoritățile/instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, inclusiv cu: *Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Muncii și Protecției Sociale; Ministerul Mediului; Centrul de Armonizare a Legislației, Ministerul Afacerilor Externe, Agenția Proprietății Publice, Consiliul Concurenței, Camera de Comerț și Industrie, Agenția Națională Transport Auto*, inclusiv cu asociațiile de profil în domeniul transporturilor rutiere și operatorii de transport rutier.

După etapa avizării/consultării, proiectul va fi remis spre expertizare către Ministerul Justiției și Centrul Național Anticorupție.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus consultării către autoritățile/instituțiile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ și respectiv, reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiect.

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată prezentarea expertizei Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, după caz, tabelele de concordanță vor fi ajustate, iar concluziile vor fi reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor la proiect.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prezentul proiect de lege stabilește cadrul normativ primar în domeniul transporturilor rutiere pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transportul de marfă și de persoane pe piața transporturilor a UE.

Astfel, prevederile acestui proiect se încadrează în mod organic în prevederile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, asigurându-se concentrarea prevederilor din domeniul transporturilor rutiere în Cod, ceea ce va consolida trăsăturile calitative ale acestuia și anume: precizia; claritatea; logica; integralitatea și caracterul practic.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Proiectul de lege conține prevederi normative de elaborare și după caz, aprobare a actelor normative subsecvente atribuite în sarcina Guvernului, organului central de specialitate în domeniul transporturilor, inclusiv în sarcina autorității administrative din subordine, în scopul implementării proiectului de lege.

În acest sens, reliefăm că implementarea prevederilor acestui proiect vor fi asigurate de către MIDR prin intermediul ANTA.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA