

## PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

### LEGE

#### pentru modificarea unor acte normative

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

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

**Art. I. – Codul transporturilor rutiere nr.150/2014** (*Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247–248, art.568*), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

**1.** Se completează cu clauza de armonizare cu următorul cuprins:

„Prezentul cod transpune:

- 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 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 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 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 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 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 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. La articolul 1, alineatul (1), după cuvintele „*cadrul legal pentru*” se completează cu textul „*accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații,*”;

3. La articolul 2:

3.1. după textul „*care exercită ocupația de operator de transport rutier,*” se completează cu textul „*, precum și întreprinderilor care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier,*”;

3.2. litera b):

textul „*- vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri în interes personal;*” se substituie cu textul „*- vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri în interes personal, inclusiv vehicule rutiere cu remorcă sau semiremorcă, cu masa maximă autorizată mai mare de 2,5 tone, dar care nu depășește 3,5 tone, utilizate pentru transportul de mărfuri, când transportul este efectuat în cont propriu, fără perceperea unei plăți și fără a fi realizate în contul altei persoane, cu condiția ca activitatea principală a conducătorului vehiculului să nu fie conducerea acestuia;*”;

se completează cu textul:

„*- vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu masă maximă autorizată ce nu depășește 2,5 tone, utilizate pentru transporturi rutiere de mărfuri.*”;

4. Articolul 4 subpct. 2) se completează cu litera d) cu următorul cuprins:

„d) transport rutier în trafic internațional pe teritoriul Uniunii Europene;”;

5. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

5.1. noțiunea „*activitate de transport rutier*” se abrogă;

5.2. noțiunea „*conducător auto*” va avea următorul cuprins:

***conducător auto*** - orice persoană care conduce vehiculul chiar și pentru o perioadă scurtă de timp sau care este transportată într-un vehicul ca parte a sarcinilor care îi revin în scopul de a fi disponibilă pentru a-l conduce, dacă este necesar;

5.3. noțiunea „*întreprindere*” va avea următorul cuprins:

*„întreprindere - orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop lucrativ, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate juridică, care exercită ocupația de transport de persoane, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care exercită ocupația de transport de mărfuri în scopuri comerciale;”;*

5.4. noțiunea „manager de transport rutier” va avea următorul cuprins:

*„manager de transport rutier - înseamnă o persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul în care respectiva întreprindere este persoană fizică, chiar persoana în cauză sau, în cazul în care se prevede în mod expres, o altă persoană fizică desemnată de întreprinderea respectivă prin contract și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii respective;”;*

5.5. noțiunea „durată de conducere” va avea următorul cuprins;

*„durată de conducere – durata activității de conducere înregistrată automat sau semiautomat prin intermediul unui tahograf sau manual prin registre de evidență;”*

5.6. la noțiunea „cobotaj” după cuvintele „operator de transport rutier străin” se completează cu textul „/operator de transport rutier nerezident”;

5.7. noțiunea „transport rutier în trafic internațional” va avea următorul cuprins:

*„transport rutier în trafic internațional – o operațiune de transport rutier care presupune:*

1) pentru transportul internațional de marfă:

a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărei punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre UE diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre UE sau țări terțe;

b) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul dintr-un stat membru UE către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre UE sau țări terțe;

c) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre UE;

d) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele a), b) și c);”;

2) transport internațional de persoane:

a) o deplasare efectuată de un vehicul al cărui punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre UE diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre UE sau țări terțe;

b) o deplasare efectuată de un vehicul al cărui punct de plecare și punct de destinație se află în același stat membru UE, în timp ce îmbarcarea sau debarcarea persoanelor are loc în alt stat membru UE sau într-o țară terță;

c) o deplasare efectuată de un vehicul dintr-un stat membru UE către o țară terță sau viceversa, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre UE sau țări terțe; sau

d) o deplasare efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre UE;”;

5.8. se completează cu următoarele definiții, respectând ordinea gramaticală:

**„notificare pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier** – extras din Registrul operatorilor de transport rutier prin care se confirmă că o întreprindere care îndeplinește condițiile stabilite prin prezentul Cod este autorizată să exercite ocupația de operator de transport rutier;

**autoritate competentă** - Agenția Națională Transport Auto, abilitată să exercite competențele, funcțiile și drepturile, conform prevederilor prezentului Cod;

**ocupația de operator de transport rutier de marfă** – activitate a oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul fie al unor vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere, transportul de marfă contra cost în numele unui terț;

**ocupația de operator de transport rutier de persoane** – activitate a oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor vehicule rutiere construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului; activitatea în regim de taxi desfășurată cu autoturisme;

**ocupația de operator de transport rutier** - ocupația de operator de transport rutier de persoane sau ocupația de operator de transport rutier de marfă;

**operator de transport rutier nerezident** - întreprindere de transport rutier stabilită într-un stat membru UE, care operează pe teritoriul Republicii Moldova în condițiile prezentului Cod;

**stat membru de stabilire** - statul membru UE pe teritoriul căruia se stabilește o întreprindere, indiferent dacă managerul său de transport este resortisant sau nu al unei alte țări;

**stat membru gazdă** - stat membru în care operează un operator de transport rutier, altul decât statul membru de stabilire al acestuia;

**încălcarea gravă a legislației în domeniul transportului rutier** - încălcarea care poate avea ca rezultat pierderea bunei reputații în conformitate cu art.18 și/sau suspendarea /radierea din Registrul operatorilor de transport rutiere; și/sau retragerea temporară sau definitivă a licenței comunitare;”;

**situație de criză** - existența unor probleme specifice pieței transportului internațional rutier de mărfuri, care să ducă la apariția unui potențial exces grav și de durată al ofertei față de cerere, implicând o amenințare serioasă la adresa stabilității financiare și supraviețuirii unui număr semnificativ de întreprinderi de transport rutier, cu condiția ca previziunile pe termen scurt și mediu pentru piața respectivă să nu indice nici o îmbunătățire substanțială și de durată;

**timp de muncă al lucrătorului mobil** - perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, inclusiv:

1) perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier. Aceste activități sunt, cu precădere, următoarele:

- a) conducerea autovehiculului;
- b) încărcarea și descărcarea;
- c) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;
- d) curățenia și întreținerea tehnică;

e) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;

2) perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte, și anume fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei în chestiune, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali;

**perioade de disponibilitate** - orice perioadă, care nu este nici pauză, nici perioada de odihnă, în cursul căreia lucrătorul mobil nu este nevoit să rămână la locul sau de muncă, dar trebuie să fie disponibil pentru a răspunde oricăror eventuale solicitări de a relua lucrul. Aceste perioade de disponibilitate includ perioadele în care lucrătorul mobil însoțește vehiculul în timpul transportului cu feribotul sau cu trenul, precum și perioadele de așteptare în punctele de trecere a frontierei și cele impuse de restricțiile de circulație. Perioadele de disponibilitate și durata lor preconizată trebuie să fie cunoscute dinainte de către lucrătorul mobil, fie înainte de plecarea în cursă, fie înainte de începerea perioadei în cauză;

**post de lucru** – reprezintă locul unde se află sediul principal al întreprinderii pentru care persoana respectivă care efectuează activități mobile de transport rutier îndeplinește anumite sarcini, împreună cu diversele sucursale ale întreprinderii, indiferent dacă acestea sunt situate în același loc cu sediul social sau sediul principal, sau vehiculul utilizat la îndeplinirea sarcinilor de către persoana care efectuează activități mobile de transport rutier, și orice alt loc unde se desfășoară activități legate de transport;

**lucrător mobil** - reprezintă orice lucrător care face parte din personalul aflat în cursă, inclusiv stagiarul și ucenicul, aflați în serviciul întreprinderii care desfășoară servicii de transport rutier de pasageri sau mărfuri contra cost sau pe cont propriu;

**persoană care efectuează activități mobile de transport rutier** - reprezintă un lucrător mobil care efectuează astfel de activități;

**săptămână** - reprezintă perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;

**timpul nopții** - reprezintă o perioadă de cel puțin patru ore, cuprinsă între orele 00.00 și 07.00;

**muncă de noapte** - reprezintă orice muncă efectuată în timpul nopții;

**vehicul închiriat** - înseamnă orice vehicul care, în schimbul unei plăți și pentru o perioadă determinată, este pus la dispoziția unei întreprinderi care asigură servicii de transport rutier de mărfuri pentru terți sau pe cont propriu, în temeiul unui contract cu întreprinderea care pune la dispoziție vehiculele;

**altă muncă** – orice activitate definită ca timp de lucru, cu excepția conducerii, inclusiv pentru orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector;

**masa maximă autorizată** - masa maximă autorizată de operare a unui vehicul, complet încărcat;”;

**conducător auto detașat** - conducătorul auto angajat la o întreprindere de transport înființată pe teritoriul Republicii Moldova care, pe o perioadă limitată de timp, dar nu mai mult de 24 de luni, își desfășoară muncă pe teritoriul unui stat membru UE, diferit de cel în care lucrează în mod normal;

**operațiuni de transport bilateral de mărfuri** - operațiunea de transport, pe baza unui contract de transport, din Republica Moldova către un stat membru UE sau o țară terță, ori dintr-un alt stat membru UE, sau dintr-o țară terță, către Republica Moldova;

**operațiuni de transport bilateral de persoane** - operațiuni de transport rutier bilateral efectuată în cadrul unui serviciu ocazional sau regulat de transport rutier internațional de persoane, atunci când un conducător auto efectuează oricare dintre următoarele operațiuni: îmbarcă persoane în Republica Moldova și le debarcă într-un stat membru UE sau într-o țară terță, îmbarcă persoane într-un stat membru sau într-o țară terță și le debarcă în Republica Moldova, sau îmbarcă și debarcă persoane în Republica Moldova în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță;

**operațiuni de transport combinat**- transportul de mărfuri pentru care autocamionul, remorca, semiremorca cu sau fără autotractor, cutia mobilă sau containerul de 20 de picioare și peste se deplasează sau sunt deplasate, după caz, pe căile rutiere, pe parcursul inițial și/sau final, iar restul transportului se efectuează pe calea ferată sau pe o cale navigabilă interioară ori pe un parcurs maritim ce depășește 100 km în linie dreaptă.”;

5.9 alineatul (2) se completează cu textul „În cazul acestor vehicule rutiere cel puțin autovehiculul trebuie să fie înmatriculat în Republica Moldova sau într-un stat membru UE și utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri.”;

6. Articolul 7 alin. (1) se completează cu lit. m) cu următorul cuprins:

„m) cooperează cu autoritățile altor state, inclusiv Comisia Europeană, prin schimbul de date, în cazul unor situații de criză pe piața transportului internațional rutier de mărfuri.”;

7. Articolul 9 alineatul (2) se completează cu literele c<sup>1</sup>) – c<sup>5</sup>) cu următorul cuprins:

„c<sup>1</sup>) examinează notificările depuse și admite întreprinderile pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, prin înregistrarea în Registrul operatorilor de transport rutier;

c<sup>2</sup>) verifică îndeplinirea de către o întreprindere a condițiilor stabilite prin prezentul Cod pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, precum și este abilitată să suspende înregistrarea sau să radieze operatorul de transport rutier din Registrul operatorilor de transport rutier;

c<sup>3</sup>) declară dacă o persoană fizică nu este potrivită pentru a conduce, în calitate de manager de transport rutier, activitățile de transport ale unei întreprinderi;

c<sup>4</sup>) efectuează controalele necesare pentru a verifica dacă o întreprindere îndeplinește condițiile stabilite la art. 16;

c<sup>5</sup>) asigură controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale;”;

8. Titlul III va avea următoarea denumire:

**„TITLUL III. EXERCITAREA OCUPAȚIEI DE OPERATOR DE TRANSPORT RUTIER”;**

9. Capitolul 1 va avea următoarea denumire:

**„Capitolul 1**

***Cerințe pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier*”**

10. La articolul 16:

alineatul unic devine alineatul (1);

cuvintele „*activitatea de operator de transport rutier*” se substituie cu cuvintele „*ocupația de operator de transport rutier*”;

litera a) va avea următorul cuprins:

„*a) existența sediului real și stabil pe teritoriul Republicii Moldova;*”;

se completează cu alineatul (2) cu următorul cuprins:

„*(2) Agenția publică pe pagina sa web oficială toate condițiile care trebuie îndeplinite în temeiul prezentului Capitol, orice alte dispoziții, proceduri care trebuie urmate de către candidații interesați să exercite ocupația de operator de transport rutier, precum și explicațiile aferente.*”;

11. La articolul 17:

cuvintele „*existența unei baze tehnico-materiale*” se substituie cu cuvintele

„*existența sediului real și stabil pe teritoriul Republicii Moldova*”;

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

„*b<sup>1</sup>) este înregistrată în Registrul de stat al unităților de drept și luată la evidență de către Serviciul Fiscal de Stat;*”;

12. La articolul 18:

la alineatul (1):

textul „*Condiția privind buna reputație a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport rutier sau întreprinderea întrunește cumulativ următoarele cerințe:*” se substituie cu textul: „*La stabilirea condiției privind buna reputație se ia în considerare conduita respectivei întreprinderi, a managerului de transport rutier și a administratorului acesteia. Condiția privind buna reputație a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea înseși, managerul de transport rutier sau administratorul acesteia întrunește cumulativ următoarele cerințe:*”;

se completează cu d) cu următorul cuprins:

„*d) nu a fost sancționat/ă contravențional de 3 ori, în decurs de 12 luni consecutive, pentru încălcări grave care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier prevăzute în anexa nr.6, în special în ceea ce privește:*

1) *perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparaturii de înregistrare;*

2) *masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor utilitare utilizate în cadrul traficului internațional;*

3) *calificarea inițială și formarea profesională continuă a conducătorilor auto;*

4) controlul tehnic al vehiculelor utilitare, inclusiv inspecțiile tehnice obligatorii ale autovehiculelor;

5) accesul la piața transportului rutier internațional de marfă sau, după caz, accesul la piața transportului rutier de persoane;

6) siguranța transportului rutier de mărfuri periculoase;

7) instalarea și utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule;

8) permisul de conducere;

9) accesul la ocupație;

10) transportul de animale;

11) detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier;

12) legea aplicabilă obligațiilor contractuale;

13) cabotajul.”;

se completează cu alineatele (2<sup>1</sup>) - (2<sup>3</sup>) cu următorul cuprins:

„(2<sup>1</sup>) În cazul prevăzut la alin. (1) lit. b) și d), atunci când managerului de transport sau întreprinderii de transport i-a fost aplicată o sancțiune contravențională, Agenția aplică și finalizează în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă, care include, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii în cauză. În cursul procedurii administrative, managerului de transport rutier sau administratorului întreprinderii de transport, după caz, li se recunoaște dreptul de a-și prezenta argumentele și explicațiile.

În cursul procedurii administrative, Agenția analizează dacă, având în vedere circumstanțele specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată în respectivul caz particular. În cadrul acestei analize, Agenția ia în considerare numărul de încălcări grave prevăzute la alin.(3) și anexa nr.6, pentru care managerului de transport rutier sau întreprinderii de transport li s-au aplicat sancțiuni contravenționale. Orice constatare trebuie motivată și justificată corespunzător.

În cazul în care concluzionează că pierderea bunei reputații ar fi disproporționată, Agenția decide ca întreprinderea în cauză să își păstreze buna reputație. Motivele acestei decizii se consemnează în Registrul operatorilor de transport rutier. Numărul deciziilor de acest tip este indicat în raportul Agenției transmise organului central de specialitate.

Dacă Agenția nu ajunge la concluzia că pierderea bunei reputații ar constitui o măsură disproporționată, sancțiunea conduce la pierderea bunei reputații.

(2<sup>2</sup>) Agenția elaborează procedura administrativă menționată la alin. (2<sup>1</sup>), care se aprobă prin ordin al conducătorului organului central de specialitate.

(2<sup>3</sup>) La aplicarea sancțiunilor pentru încălcarea normelor domeniul transportului rutier Agenția se asigură ca acestea să fie eficiente, proporționale și disuasive fiind aplicate în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire a întreprinderii de transport.”;

se completează cu alin.(4) cu următorul cuprins:

„(4) În sensul prezentului cod, încălcările în domeniul transporturilor rutiere prevăzute în anexa nr.6, se consideră contravenții și se sancționează conform Codului contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008.”;

### 13. Articolul 19:

## 13.1. alineatul (1):

la litera a) se completează cu textul „, cu o masă maximă autorizată ce depășește 3,5 tone”;

se completează cu litera f) cu următorul cuprins:

„f) 1800 de euro pentru primul autovehicul utilizat cu o masă maximă autorizată ce depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone;”;

## 13.2. se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:

„(5) Conturile anuale menționate la alineatul (1), precum și garanția bancară, asigurarea sau un alt document menționate la alin. (2) și (3), care trebuie verificate, sunt cele ale entităților economice stabilite pe teritoriul Republicii Moldova.”;

## 14. Articolul 21 va avea următorul cuprins:

„Art.21. – (1) O întreprindere care exercită ocupația de operator de transport rutier desemnează cel puțin o persoană fizică, manager de transport rutier, care îndeplinește cerințele prevăzute la art. 16 lit. b) și d) și care:

a) conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii;

b) are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acesteia, sau administrează întreprinderea sau, în cazul întreprinderii persoană fizică, este însăși persoana respectivă; și

c) are domiciliul în Republica Moldova.

(2) Managerul de transport rutier coordonează în mod efectiv și permanent activitatea de transport rutier a întreprinderii, inclusiv gestionează întreținerea vehiculelor rutiere, verifică contractele și documentele de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor, atribuie sarcini pentru conducătorii auto și vehiculele rutiere, de asemenea verifică aspectele ce țin de siguranță. În exercitarea funcției sale, managerul de transport rutier are obligația și răspunde de asigurarea respectării legislației în vigoare la derularea operațiunilor de transport rutier.

(3) În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională stabilită la art. 16 lit. d), Agenția poate să îi acorde dreptul de exercitare a ocupației de operator de transport, fără a fi desemnat un manager de transport rutier în conformitate cu alin. (1) din prezentul articol, cu condiția ca:

a) întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Republica Moldova care îndeplinește cerințele stabilite la art. 16 lit. b) și d) și care este îndreptățită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuții de manager de transport rutier;

b) contractul dintre întreprindere și persoana menționată la lit. a) să precizeze sarcinile pe care aceasta din urmă trebuie să le îndeplinească permanent și efectiv și să indice responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport rutier. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea procedurilor de siguranță;

c) în calitate de manager de transport rutier, persoana menționată la lit. a) poate să conducă activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule;

d) persoana menționată la lit. a) îndeplinește sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilitățile acesteia sunt exercitate în mod independent față de orice întreprinderi pentru care întreprinderea în cauză efectuează operațiuni de transport.

(4) Întreprinderea informează Agenția referitor la managerul (managerii) de transport rutier desemnat (desemnați).

(5) În situația în care persoana desemnată în calitate de manager de transport rutier al întreprinderii nu mai exercită această funcție sau nu mai îndeplinește condițiile privind competența profesională și buna reputație, întreprinderea de transport rutier are obligația înlocuirii acesteia în termen de 30 de zile, cu informarea Agenției. În această perioadă condițiile de competență profesională și bună reputație se consideră îndeplinite.”;

**15.** Se completează cu articolul 21<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„Art.21<sup>1</sup>. - (1) Atunci când un manager de transport rutier își pierde buna reputație în conformitate cu dispozițiile art. 18, Agenția declară managerul de transport rutier ca fiind inapt să conducă activitatea de transport a unei întreprinderi.

(2) Agenția nu reabilitează managerul de transport rutier mai devreme de un an de la data pierderii bunei reputații și, în orice caz, nu înainte ca acesta să demonstreze că a urmat o pregătire adecvată timp de cel puțin trei luni cu frecventarea cursurilor de formare profesională și promovarea testelor conform art.43 alin.(11<sup>2</sup>).

(3) Până la luarea unei măsuri de reabilitare în conformitate cu dispozițiile alin. (1) și (2), certificatul de competență profesională al managerului de transport rutier care a fost declarat inapt își pierde valabilitatea.

4) Decizia Agenției de declarare a inaptitudinii managerului de transport, trebuie să fie motivată și să ia în considerare informațiile disponibile cu privire la încălcările comise de managerul de transport rutier și care pot afecta buna reputație a întreprinderii, precum și orice alte informații aflate la dispoziția Agenției. Acesta precizează măsurile de reabilitare aplicabile în caz de declarare a inaptitudinii.

(5) Decizia prevăzută la alin.(4) poate fi contestată de managerul de transport rutier la Agenție, care va examina cazul în termen de 7 zile de la data depunerii contestației. Decizia Agenției privind contestația depusă de managerul de transport rutier poate fi contestată de acesta în instanța de judecată în conformitate cu procedurile stabilite de legislație.”;

**16.** La articolul 23:

16.1. alineatul (2), litera a) se completează cu următorul text:

„, , sau contractul cu întreprinderea respectivă, specificat la art.21 alin.(3)”;

se completează cu alineatul (5<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(5<sup>1</sup>) Din momentul înregistrării operatorului de transport rutier în Registrul operatorilor de transport rutier, acesta se consideră admis să exercite ocupația de operator de transport rutier. Înregistrarea în Registrul operatorilor de transport

*rutier/extrasul din Registrul constituie dovada admiterii exercitării ocupației de operator de transport rutier.”;*

16.2. se completează cu alineatul (9) cu următorul cuprins:

„(9) La recepționarea unei cereri pentru modificarea notificării, Agenția verifică dacă operatorul de transport rutier continuă să îndeplinească condițiile stabilite la art.16.”;

17. La articolul 27:

alin.(1) se completează cu lit.d) cu următorul cuprins:

„d) transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale, în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.”;

alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„(2) Dacă tratatele și acordurile internaționale bilaterale și/sau multilaterale nu prevăd altfel, înregistrarea oficială oferă titularului dreptul să solicite licență pentru desfășurarea următoarelor activități de transport rutier în trafic internațional:

a) transport rutier contra cost de mărfuri;

b) transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale;

c) transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale, în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.”;

18. La articolul 28 alin.(2), după textul „nulitatea notificării,” se completează cu textul „, ori dacă în privința operatorului a fost aplicată sancțiunea de suspendare sau retragere a licenței comunitare,”;

19. După articolul 30 se completează cu Capitolele 2<sup>1</sup> – 2<sup>3</sup> cu următorul cuprins:

### **„Capitolul 2<sup>1</sup>**

#### ***Registrul operatorilor de transport rutier***

**Art.30<sup>1</sup>.** – (1) Agenția dezvoltă și actualizează Registrul operatorilor de transport rutier (în continuare – Registrul), care este public și care poate fi accesat și consultat, în formă electronică, în mod gratuit, de către toți operatorii de transport rutier, precum și de către autoritățile publice.

(2) Registrul este fondat și gestionat, în formă electronică, în baza sistemului informațional „e-Autorizație transport”.

(3) În scopul 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, Agenția va aproba măsurile organizatorico-tehnice necesare pentru protecția datelor cu caracter personal, în conformitate cu prevederile Legii nr.195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal.

**Art.30<sup>2</sup>.** - (1) Registrul menționat la art.30<sup>1</sup> conține cel puțin următoarele date:

a) denumirea și forma juridică de organizare a întreprinderii;

b) adresa sediului acesteia;

c) numele managerilor de transport rutier desemnați ca îndeplinind cerințele prevăzute la articolul 16 privind buna reputație și competența profesională;

d) informația privind extrasele din Registrul eliberate, tipul de autorizație, numărul de vehicule acoperite de aceasta și, după caz, numărul de serie al licenței comunitare și al copiilor conforme ale acesteia;

e) numărul, categoria și tipul de încălcări grave, astfel cum se menționează la art. 18, care au condus la o condamnare sau o sancțiune în decursul ultimilor doi ani;

f) numele persoanelor care au fost declarate ca fiind inapte pentru coordonarea activității de transport a unei întreprinderi, atât timp cât buna reputație a persoanei respective nu a fost restabilită, în conformitate cu art.18 alin. (2), precum și măsurile de reabilitare aplicabile;

g) numerele de înmatriculare ale vehiculelor aflate la dispoziția întreprinderii în temeiul art. 17 lit. e);

h) numărul persoanelor angajate în întreprindere la data de 31 decembrie a anului precedent, care se înregistrează în registrul național până la data de 31 martie a fiecărui an;

i) clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc în conformitate cu art.151<sup>1</sup> și 152.

(2) Datele referitoare la o întreprindere a cărei înregistrare în Registrul a fost suspendată sau radiată sunt păstrate timp de doi ani începând cu data la care a expirat suspendarea sau a fost dispusă radiere, sau după caz suspendarea sau retragerea licenței și sunt eliminate imediat după expirarea acestui termen.

(3) Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier se păstrează în Registrul atât timp cât buna reputație a persoanelor respective nu este restabilită. Datele sunt eliminate atunci când a fost luată o măsură de reabilitare sau o altă măsură cu efect echivalent.

(4) Datele menționate la alin. (2) și (3) indică motivele care au stat la baza suspendării sau radierii/retragerii ori a declarării inapitudinii și, după caz, durata acestor măsuri.

(5) Agenția asigură 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, conform art.45<sup>1</sup>.

(6) Normele privind interconectarea Registrului, formatul datelor care fac obiectul schimburilor de informații, procedurile tehnice necesare consultării electronice a Registrului și promovarea interoperabilității se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

## **Capitolul 2<sup>2</sup>**

### **Accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri**

#### **Secțiunea 1-a Dispoziții generale**

**Art.30<sup>3</sup>.** – (1) *Prezentul capitol reglementează transportul rutier internațional de mărfuri contra cost efectuat în numele unui terț, pe teritoriul Republicii Moldova și pe teritoriul statelor membre ale Uniunii Europene, precum și condițiile pentru transporturile dinspre sau către țări terțe.*

(2) *În cazul transporturilor între Republica Moldova și o țară terță, prezentul capitol se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul statelor membre ale Uniunii Europene tranzitate, cu excepția secțiunii care se efectuează pe teritoriul țării terțe înainte de încheierea acordurilor bilaterale necesare între Republica Moldova sau Uniunea Europeană și respectiva țară terță.*

(3) *Până la încheierea acordurilor prevăzute la alin. (2), prezentul capitol nu afectează:*

a) *dispozițiile acordurilor bilaterale existente între Republica Moldova și țările terțe privind transporturile internaționale de mărfuri;*

b) *dispozițiile acordurilor bilaterale între Republica Moldova și alte state membre ale Uniunii Europene care permit, pe bază de autorizații sau liberalizare, încărcarea și descărcarea în Republica Moldova de către operatori străini de transport rutier de mărfuri.*

(4) *Prezentul Capitol se aplică și transportului rutier național de mărfuri efectuat temporar de către operatori nerezidenți în Republica Moldova, conform prevederilor secțiunii a 3-a a prezentului Capitol.*

**Art.30<sup>4</sup>.** – (1) *Transporturile și deplasările fără încărcătură efectuate în legătură cu următoarele operațiuni nu necesită licență comunitară și sunt scutite de la orice autorizare a transportului:*

1) *transporturi poștale efectuate în cadrul unui serviciu universal;*

2) *transporturi de vehicule avariate sau defecte;*

3) *transporturi de mărfuri în vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 2,5 tone;*

4) *transporturi de mărfuri cu autovehicule, în cazul în care se îndeplinesc următoarele condiții:*

a) *mărfurile transportate aparțin întreprinderii sau au fost vândute, cumpărate, date spre închiriere sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de întreprinderea respectivă;*

b) *deplasarea are drept scop transportarea mărfurilor din sau către întreprindere ori mutarea acestora, fie în cadrul întreprinderii, fie în afara acesteia, în scopuri proprii;*

c) *autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sunt conduse de personal angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale;*

d) *vehiculele care transportă mărfurile sunt în proprietatea întreprinderii sau au fost cumpărate în rate sau închiriate de aceasta cu condiția ca, în ultimul caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Cod privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri. Prevederile prezentului subpunct nu se aplică în cazul utilizării unui vehicul de înlocuire pe durata unei pene de scurtă durată a vehiculului utilizat în mod obișnuit;*

e) transportul nu constituie decât o activitate auxiliară ansamblului de activități desfășurate de întreprindere;

5) transporturi de medicamente, aparate și echipamente medicale, precum și ale altor articole necesare în cazul situațiilor de urgență, în special în cazul catastrofelor naturale.

(2) Excepțiile prevăzute la alin. (1) nu afectează condițiile în care Agenția autorizează operatorii să desfășoare activitățile menționate.

## **Secțiunea 2-a**

### **Licența comunitară și atestatul de conducător auto**

**Art.30<sup>5</sup>** – (1) Transportul rutier internațional se efectuează în baza deținerii unei licențe comunitare, care este însoțită, în cazul în care conducătorul auto este cetățean al unei țări terțe, de un atestat de conducător auto.

(2) Licența comunitară se eliberează de Agenție, în conformitate cu prezentul capitol, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț și care:

a) este stabilit în Republica Moldova în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională; și

b) este înregistrat în Registrul, în conformitate cu legislația comunitară și cu legislația națională cu privire la accesul la ocupația de operator de transport rutier de mărfuri.

(3) Licența comunitară este eliberată de Agenție pentru o perioadă de 10 ani, care poate fi reînnoită.

(4) Agenția eliberează titularului originalul licenței comunitare, care este păstrat de operatorul de transport rutier de mărfuri, precum și un număr de copii conforme corespunzător numărului de vehicule deținute de titularul licenței comunitare, fie în proprietate, fie, deținute în temeiul unor contracte de cumpărare în rate, închiriere sau leasing.

(5) Licența comunitară și copiile conforme corespund modelului stabilit prin ordinul conducătorului organului central de specialitate. Modelul licenței include și condițiile ce reglementează utilizarea acestora. Elementele de siguranță se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

În cazul vehiculelor folosite pentru transportul de mărfuri a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și pentru care se aplică cerințele financiare mai reduse stabilite la art.19, Agenția scrie în secțiunea „observații speciale” a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia textul: „≤ 3,5 t”.

(6) Licența comunitară și copiile conforme ale acesteia poartă ștampila Agenției, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licențelor comunitare și ale copiilor conforme se înscriu în Registrul operatorilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri.

(7) Licența comunitară este eliberată pe numele operatorului de transport rutier de mărfuri și nu este transmisibilă. O copie conformă a licenței comunitare este păstrată la bordul fiecărui vehicul al operatorului de transport rutier de mărfuri și este prezentată la solicitarea oricărui agent autorizat de control.

În cazul unei combinații cuplate de vehicule, copia conformă însoțește autovehiculul. Aceasta acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau

*semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat membru.*

*(8) Ori de câte ori recepționează o cerere pentru obținerea unei licențe comunitare sau pentru reînnoirea licenței comunitare în conformitate cu alin. (3), Agenția verifică dacă operatorul de transport rutier de mărfuri îndeplinește sau continuă să îndeplinească condițiile stabilite la alin. (2).*

*(9) În cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (2), Agenția respinge cererea de eliberare sau de reînnoire a licenței comunitare, printr-o decizie motivată.*

*(10) Agenția retrage licența comunitară dacă titularul:*

*a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (2);*

*b) a furnizat informații incorecte în procesul de licențiere;*

*c) a comis încălcări grave ale obligațiilor prevăzute de cadrul normativ, care nu pot fi înlăturate într-un termen proxim, ci doar în condiții de încetare ori suspendare a activității, și care conduc sau pot conduce la prejudicii considerabile, directe, iminente și imediate pentru agenții economici sau pentru consumatori.*

*(11) Suspendarea sau retragerea licenței are ca efect suspendarea sau radierea din Registru.*

*(12) Solicitantul sau titularul licenței are dreptul de a contesta decizia Agenției privind refuzul, retragerea sau neprelungirea licenței, în condițiile Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.*

**Art.30<sup>6</sup>.** – *(1) Atestatul de conducător auto este eliberat de către Agenție, în conformitate cu prezentul Capitol, oricărui operator de transport rutier de mărfuri care:*

*a) deține o licență comunitară; și*

*b) angajează legal în Republica Moldova un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung sau utilizează în mod legal un conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung, care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri în conformitate cu condițiile de angajare și de pregătire profesională stabilite în prezentul Cod și legislația muncii.*

*(2) Atestatul de conducător auto este eliberat de către Agenție, pentru operatorul de transport rutier de mărfuri stabilit pe teritoriul Republicii Moldova, la cererea titularului licenței comunitare, pentru fiecare conducător auto, care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung pe care acesta îl angajează în mod legal, sau pentru fiecare conducător auto care nu este nici resortisant al unui stat membru, nici rezident pe termen lung care este pus la dispoziția respectivului operator de transport rutier de mărfuri.*

*Fiecare atestat de conducător auto certifică faptul că angajarea conducătorului auto al cărui nume apare pe atestat este angajat în conformitate cu condițiile prevăzute la alin. (1).*

*(3) Modelul atestatului de conducător auto și elementele de siguranță se aprobă prin*

ordinul conducătorului organului central de specialitate.

(4) Atestatul de conducător auto poartă ștampila Agenției, precum și o semnătură și un număr de serie. Numărul de serie al atestatului de conducător auto se înscrie în Registrul operatorilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la operatorul de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris în respectivul atestat.

(5) Atestatul de conducător auto este proprietatea operatorului de transport rutier de mărfuri, care îl pune la dispoziția conducătorului auto înscris pe atestat atunci când conducătorul auto conduce un vehicul care utilizează o licență comunitară eliberată respectivului operator de transport rutier de mărfuri. O copie conformă a atestatului conducătorului auto eliberat de Agenție se păstrează la sediul operatorului de transport rutier de mărfuri. Atestatul de conducător auto se prezintă, la cerere, oricărui agent autorizat de control.

(6) Atestatul de conducător auto se eliberează pe o perioadă determinată de cinci ani.

Atestatul de conducător auto este valabil numai atât timp cât sunt îndeplinite condițiile în baza cărora a fost eliberat. Agenția ia măsurile adecvate pentru a se asigura că, în cazul în care aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, operatorul de transport rutier de mărfuri returnează imediat atestatul Agenției.

(7) Agenția verifică periodic, prin controale anuale care să acopere cel puțin 20 % dintre atestatele de conducător auto valabile eliberate, dacă continuă să fie îndeplinite condițiile, prevăzute la alin. (1), care au stat la baza eliberării atestatului de conducător auto.

(8) În cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (1), Agenția respinge cererea de eliberare a unui atestat de conducător auto, printr-o decizie motivată.

(9) Agenția retrage atestatul de conducător auto dacă titularul:

a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (1); sau

b) a furnizat informații incorecte în legătură cu o cerere de atestat de conducător auto.

### **Secțiunea a 3-a Cabotajul**

**Art.30<sup>7</sup>.** – (1) Orice operator de transport rutier de mărfuri care efectuează operațiuni contra cost în numele unui terț, titular al unei licențe comunitare și al cărui conducător auto, dacă este cetățean al unei țări terțe, deține un atestat de conducător auto, are dreptul, în conformitate cu condițiile prevăzute în prezenta secțiune, să efectueze operațiuni de cabotaj.

(2) Operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alin. (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiași vehicul, până la trei operațiuni de cabotaj consecutive unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță în Republica Moldova, odată ce au fost livrate mărfurile transportate în cursul transportului internațional care are Republica Moldova ca destinație. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare înainte de părăsirea Republicii Moldova are loc în termen de șapte zile de la ultima

descărcare a mărfurilor introduse în Republica Moldova în cadrul operațiunii de transport internațional care are Republica Moldova ca destinație.

În termenul menționat, operatorii de transport rutier de mărfuri pot efectua în orice stat membru unele sau toate operațiunile de cabotaj permise în temeiul primului paragraf, cu condiția limitării la o singură operațiune de cabotaj pe stat membru în termen de trei zile de la intrarea fără încărcătură pe teritoriul statului membru respectiv.

(3) Operatorii de transport rutier de mărfuri nu pot să efectueze operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, în același stat membru pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii sale de cabotaj din statul membru respectiv.

(4) Se consideră că serviciile naționale de transport rutier de mărfuri efectuate în Republica Moldova de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident respectă prezenta secțiune capitol numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional precedent și privind fiecare operațiune ulterioară de cabotaj efectuată. În cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul Republicii Moldova în perioada de patru zile precedentă transportului internațional, operatorul de transport rutier de mărfuri prezintă dovezi clare și cu privire la toate operațiunile care au fost desfășurate în perioada respectivă.

Dovezile menționate cuprind următoarele elemente pentru fiecare operațiune:

- a) numele, adresa și semnătura expeditorului;
- b) numele, adresa și semnătura operatorului de transport rutier de mărfuri;
- c) numele și adresa destinatarului, precum și semnătura acestuia și data livrării, odată ce mărfurile au fost livrate;
- d) locul și data preluării mărfurilor și locul prevăzut pentru livrare;
- e) descrierea curentă a naturii mărfii și modul de ambalare, precum și, în cazul mărfurilor periculoase, descrierea general recunoscută a acestora și numărul de colete, marcajele specifice și numerele acestora;
- f) greutatea brută a mărfurilor sau cantitatea de mărfuri altfel exprimată;
- g) numerele de înmatriculare ale autovehiculului și remorcii.

(5) Nu este necesar niciun alt document suplimentar pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor prevăzute la alin.(4).

(6) Dovezile menționate la alin. (4) se prezintă sau se transmit agentului autorizat de control din Republica Moldova, la cerere și pe durata controlului în trafic. Acestea pot fi prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi scrisoarea electronică de trăsură (e-CMR) în temeiul Protocolului adițional de la Geneva la Convenția privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR) cu privire la scrisoarea electronică de trăsură din 20 februarie 2008. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport rutier sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile menționate la alin. (4).

(7) Oricărui operator de transport rutier de mărfuri care este îndreptățit în statul membru de stabilire să desfășoare operațiunile de transport rutier de marfă contra cost în numele unui terț precizate la art.30<sup>4</sup> alin. (1) subpct. 1) - 3) în conformitate cu legislația respectivului stat membru, i se va permite, în condițiile stabilite în prezentul capitol, să

efectueze, după caz, operațiuni de cabotaj de același tip sau operațiuni de cabotaj cu vehicule din aceeași categorie.

(8) Permisele de a efectua operațiuni de cabotaj, în cadrul tipurilor de transporturi menționate la art.30<sup>4</sup> alin. (1) subpct. 4) - 5), este nelimitată.

**Art.30<sup>8</sup>.** - (1) La efectuarea operațiunilor de cabotaj pe teritoriul Republicii Moldova, operatorii de transport rutier nerezidenți au obligația să respecte prevederile cadrului normativ național, în partea ce ține de:

- a) condițiile care reglementează contractul de transport;
- b) masa și dimensiunile vehiculelor de transport rutier, conform anexei nr.2 din Legea drumurilor nr.509/1995;
- c) cerințele privind transportul anumitor categorii de mărfuri, în special mărfuri periculoase, produse alimentare perisabile, animale vii;
- d) perioadele de conducere și perioadele de repaus;
- e) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pe serviciile de transport.

(2) Normele aplicabile operațiunilor de cabotaj pe teritoriul Republicii Moldova menționate la alin.(1) se aplică operatorilor de transport rutier de mărfuri nerezidenți în aceleași condiții cu cele impuse operatorilor de transport rutier de mărfuri stabiliți în Republica Moldova, astfel încât să se prevină orice discriminare pe motive de naționalitate sau loc de stabilire.

**Art.30<sup>9</sup>.** - (1) În cazul unei perturbări grave a pieței naționale a transporturilor în interiorul unei zone geografice date, cauzată de cabotaj sau agravată de acesta, Guvernul Republicii Moldova, la propunerea organului central de specialitate poate sesiza Comisia Europeană în vederea adoptării unor măsuri de salvagardare și transmite Comisiei informațiile necesare și măsurile preconizate cu privire la operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți.

(2) În sensul prezentului articol, prin perturbare gravă a pieței naționale de transport în interiorul unei zone geografice date se înțelege existența pe această piață a unor probleme specifice acesteia, de natură să determine un excedent major, susceptibil de a persista, al ofertei în raport cu cererea, care implică o amenințare pentru echilibrul financiar și supraviețuirea a numeroși operatori de transport rutier de marfă. Zonă geografică, în sensul prezentului articol, înseamnă o zonă care acoperă integral sau parțial teritoriul Republicii Moldova sau care se extinde la o parte sau la întreg teritoriul altor state membre.

(3) În cazul în care Comisia Europeană decide să adopte măsuri de salvagardare privind unul sau mai multe state membre, între care și Republica Moldova, autoritățile competente din Republica Moldova adoptă măsuri echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți și informează Comisia în acest sens. Aceste măsuri se aplică cel târziu începând cu aceeași dată ca și măsurile de salvagardare adoptate de către Comisie.

(4) În cazul dezacordului cu privire la o decizie adoptată de Comisie, sesizarea către Consiliul European se transmite în termen de 30 de zile de la notificarea acesteia.

În cazul în care prin Decizia Consiliului European se adoptă o altă decizie decât cea a Comisiei Europene, autoritățile competente din Republica Moldova adoptă măsuri

echivalente din punct de vedere al domeniului de aplicare în ceea ce privește operatorii de transport rutier de mărfuri rezidenți cu privire la aceste măsuri, conform deciziei Consiliului.

În cazul în care Consiliul nu ia nicio decizie în termenul stabilit, decizia Comisiei devine definitivă.

#### **Secțiunea a 4-a Asistența reciprocă și sancționarea încălcărilor**

**Art.30<sup>10</sup>.** – (1) Agenția cooperează cu alte autorități competente din statele membre ale Uniunii Europene, pentru a asigura aplicarea uniformă a legislației privind transportul rutier internațional de mărfuri.

(2) Schimbul de informații poate include, după caz:

a) date despre operatorii de transport și licențele acestora;

b) constatări privind încălcările legislației;

c) măsuri sancționatorii aplicate;

d) rapoarte și statistici privind transportul internațional și operațiunile de cabotaj.

(3) Autoritățile implicate pot organiza acțiuni de control concertate și pot participa la programe de monitorizare și audit reciproc pentru a preveni încălcările legislației.

(4) În toate cazurile, schimbul de informații se realizează în conformitate cu legislația privind protecția datelor și confidențialitatea informațiilor comerciale, conform art.45<sup>1</sup>.

**Art.30<sup>11</sup>.** – (1) În cazul săvârșirii sau constatării, pe teritoriul Republicii Moldova, a unei încălcări grave a legislației naționale sau a normelor aplicabile operatorilor de transport rutier, Agenția, în calitate de autoritate competentă, aplică, după caz următoarele sancțiuni administrative:

a) retragerea temporară sau permanentă a unuia sau mai multor sau tuturor copiilor conforme ale licenței comunitare;

b) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

(2) În cazul unei încălcări grave privind utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto, Agenția aplică sancțiuni administrative corespunzătoare, cum ar fi:

a) suspendarea eliberării de atestate de conducător auto;

b) retragerea atestatelor de conducător auto;

c) eliberarea atestatelor de conducător auto în baza unor condiții suplimentare pentru prevenirea utilizării abuzive a acestora;

d) retragerea temporară sau permanentă a uneia sau mai multor copii conforme ale licenței comunitare;

e) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

(3) Sancțiunile prevăzute la alin. (1) și (2) se stabilesc ulterior adoptării unei decizii finale cu privire la chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării și numărul total al copiilor conforme ale licenței deținute de operator.

(4) Agenția notifică autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului nerezident, cât mai curând posibil și în termen de cel mult șase săptămâni de la adoptarea deciziei finale, dacă sancțiunile au fost aplicate și care dintre acestea. În cazul în care nu sunt aplicate sancțiuni, se precizează motivele.

(5) Agenția se asigură că sancțiunile aplicate sunt proporționale și cu caracter de descurajare, luând în considerare eventuale sancțiuni aplicate anterior pentru aceeași încălcare în alte state.

(6) Agenția poate introduce acțiuni împotriva operatorului în fața instanțelor naționale competente, în conformitate cu legislația, și informează autoritățile relevante cu privire la deciziile adoptate.

(7) Operatorilor li se garantează dreptul la cale de atac împotriva sancțiunilor administrative, în condițiile legislației naționale.

(8) Expeditorii, agenții de expediție, contractanții și subcontractanții poartă răspundere civilă, după caz contravențională pentru nerespectarea dispozițiilor de prezentul Capitol în cazul în care aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință, având în vedere toate circumstanțele relevante, de faptul că serviciile de transport comandate implică încălcări ale prezentului Capitol.

**Art.30<sup>12</sup>.** – (1) În cazul în care Agenția constată sau primește informații despre o încălcare gravă a legislației naționale sau a normelor aplicabile operatorilor de transport rutier de către un operator nerezident, aceasta transmite autorităților competente ale statului de stabilire al operatorului, cât mai curând posibil, dar în termen de cel mult șase săptămâni de la adoptarea deciziei finale, următoarele informații:

- a) descrierea încălcării și data/ora săvârșirii acesteia;
- b) categoria, tipul și gravitatea încălcării;
- c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Agenția poate solicita autorităților statului de stabilire al operatorului să aplice sancțiuni administrative în conformitate cu prevederile cadrului normativ al acestuia.

(2) Fără a aduce atingere urmăririi penale, Agenția poate aplica sancțiuni unui operator nerezident care a încălcat legislația națională sau normele aplicabile în domeniul transportului rutier pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv în cadrul operațiunilor de cabotaj, în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire a operatorului de transport. Aceste sancțiuni pot include avertisment sau, în cazul încălcărilor grave, interdicția temporară a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul Republicii Moldova.

(3) Operatorilor nerezidenți li se garantează dreptul la o cale de atac împotriva sancțiunilor aplicate în temeiul prezentului articol, conform legislației Republicii Moldova.

**Art.30<sup>13</sup>.** – (1) Agenția asigură înscrierea în Registrul național al operatorilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației în domeniul transportului rutier săvârșite de operatorii de transport rutier de mărfuri stabiliți pe teritoriul Republicii Moldova, care au determinat aplicarea unor sancțiuni de către orice stat membru, precum și a retragerii temporare sau definitive a licenței comunitare sau a copieii conforme a acesteia. Datele înscrise în registru referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare se păstrează în baza de date timp de doi ani de la data expirării perioadei de retragere, în cazul retragerii temporare, sau de la data retragerii, în cazul retragerii definitive.

(2) Până la data de 31 martie a fiecărui al doilea an, organul central de specialitate informează Comisia Europeană asupra numărului de operatori de transport rutier de mărfuri care dețin licențe comunitare la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori și asupra numărului de copii conforme corespunzătoare vehiculelor aflate în circulație la acea dată. Rapoartele cuprind și o defalcare a acestor cifre între operatorii de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport internațional numai cu ajutorul unor vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone și restul operatorilor de transport rutier de mărfuri.

(3) În cadrul raportării realizate conform alin.(2), organul central de specialitate informează Comisia Europeană cu privire la numărul de atestate de conducător auto eliberate în fiecare dintre cei doi ani calendaristici anteriori, precum și cu privire la numărul total de atestate de conducător auto aflate în circulație la data de 31 decembrie a fiecăruia dintre cei doi ani anteriori.;

## **Capitolul 2<sup>3</sup>**

### **Accesul la piața transportului rutier internațional de persoane cu autocarul și autobuzul**

#### **Secțiunea 1-a**

#### **Dispoziții generale și libertatea de a presta servicii**

**Art.30<sup>14</sup>.** – (1) Prezentul Capitol se aplică transportului rutier internațional de persoane cu autocarul și autobuzul pe teritoriul Uniunii Europene efectuat de către operatorii de transport, fie contra cost în numele unui terț, fie în cont propriu, stabiliți pe teritoriul Republicii Moldova, utilizând vehicule care sunt înmatriculate în Republica Moldova și care sunt adecvate și destinate, conform construcției și echipării acestora, transportului a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și deplasării acestor vehicule fără încărcătură în legătură cu aceste transporturi.

Schimbarea vehiculului sau întreruperea transportului pentru a permite ca o secțiune a deplasării să fie efectuată cu alte mijloace de transport nu aduce atingere aplicării prezentului Capitol.

(2) În cazul unui transport între Republica Moldova și o țară terță și invers, prezentul capitol se aplică secțiunii deplasării efectuate pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul statelor membre ale Uniunii Europene tranzitate, cu excepția secțiunii care se efectuează pe teritoriul țării terțe de îmbarcare sau debarcare înainte de încheierea acordurilor bilaterale necesare între Republica Moldova sau Uniunea Europeană și respectiva țară terță.

(3) Până la încheierea acordurilor prevăzute la alin. (2), prezentul capitol nu afectează dispozițiile acordurilor bilaterale existente între Republica Moldova și țările terțe privind transporturile rutiere internaționale de persoane cu autocarul și autobuzul.

(4) Prezentul Capitol se aplică serviciilor naționale de transport rutier de persoane, contra cost în numele unui terț, prestate cu titlu temporar de un operator de transport nerezident, în conformitate cu dispozițiile secțiunii a 3-a.

(5) Agenția colaborează cu autoritățile competente din statele membre și își acordă asistență reciprocă în scopul asigurării aplicării și monitorizării respectării prevederilor prezentului Capitol. Cooperarea administrativă și schimbul de informații se realizează

conform art. 45<sup>1</sup>.

**Art.30<sup>15</sup>.** – (1) În conformitate cu prezentul Capitol, oricărui operator de transport care prestează servicii contra cost în numele unui terț i se permite să efectueze servicii regulate, inclusiv servicii regulate speciale și servicii ocazionale de transport cu autocarul și autobuzul, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul și autobuzul, sub formă de servicii regulate, inclusiv servicii regulate speciale, sau servicii ocazionale, în conformitate cu condițiile de acces la piață prevăzute de legislația națională;

b) îndeplinește condițiile stabilite privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de persoane în activitățile de transport național și internațional;

c) îndeplinește cerințele juridice și tehnice în ceea ce privește standardele pentru conducători auto și vehicule privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate, precum și privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de pasageri.

(2) Oricărui operator de transport în cont propriu, menționat la alin.(1), i se permite să efectueze serviciile de transport definite la art.30<sup>20</sup>, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul și autobuzul în conformitate cu condițiile de acces la piață stabilite de legislația internă;

b) îndeplinește cerințele juridice în ceea ce privește standardele pentru conducători auto și vehicule, inclusiv cele referitoare la limitatoarele de viteză, dimensiunile și masele maxime admise, precum și calificarea profesională a conducătorilor auto.

## **Secțiunea 2-a**

### **Licența comunitară și accesul la piață**

**Art.30<sup>16</sup>.** - (1) Transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul se efectuează pe baza deținerii unei licențe comunitare eliberate de către Agenție.

(2) Agenția eliberează titularului originalul licenței comunitare, care este păstrat de operatorul de transport, și un număr de copii conforme care corespunde cu numărul vehiculelor utilizate pentru transportul internațional de persoane deținute de titularul licenței, fie în proprietate, fie, deținute în temeiul unui contract de cumpărare în rate, un contract de închiriere sau de leasing.

Licența comunitară și copiile conforme ale acesteia respectă modelul stabilit prin ordinul conducătorului organului central de specialitate. Modelul licenței include și condițiile ce reglementează utilizarea acesteia. Elementele de siguranță se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

Licența comunitară și copiile conforme ale acesteia poartă ștampila Agenției, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licenței comunitare și

ale copiilor conforme sunt înscrise în Registrul operatorilor de transport rutier în secțiunea rezervată datelor privind operatorul de transport.

(3) Licența comunitară se eliberează pe numele operatorului de transport și nu este transmisibilă terților. O copie conformă a acesteia se păstrează la bordul fiecărui vehicul deținut de operatorul de transport și trebuie prezentată la cerere oricărui agent autorizat de control.

(4) Licența comunitară se eliberează pentru o perioadă de până la zece ani care poate fi reînnoită.

(5) Titularul licenței poate solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate și regulate speciale de transport rutier de persoane în trafic internațional.

(6) Ori de câte ori recepționează o cerere pentru eliberarea unei licențe comunitare sau pentru reînnoirea licenței comunitare în conformitate cu alin. (4), Agenția verifică dacă operatorii de transport îndeplinesc sau continuă să îndeplinească toate condițiile stabilite la art.30<sup>15</sup>.

(7) În cazul în care condițiile menționate la art.30<sup>15</sup> nu sunt îndeplinite, Agenția refuză să elibereze sau să reînnoiască licența sau retrag această licență, printr-o decizie motivată.

(8) Agenția retrage licența comunitară dacă titularul:

a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la art.30<sup>15</sup>;

b) a furnizat informații incorecte în procesul de licențiere;

c) a comis încălcări grave ale obligațiilor prevăzute de cadrul normativ, care nu pot fi înlăturate într-un termen proxim, ci doar în condiții de încetare ori suspendare a activității, și care conduc sau pot conduce la prejudicii considerabile, directe, iminente și imediate pentru agenții economici sau pentru consumatori.

(9) Solicitantul sau titularul licenței are dreptul de a contesta decizia Agenției privind refuzul, retragerea sau neprelungirea licenței, în condițiile Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

**Art.30<sup>17</sup>.** – (1) În cazul săvârșirii sau constatării unei încălcări grave a legislației în domeniul transportului rutier, în special cu privire la normele aplicabile vehiculelor, perioadelor de conducere și perioadelor de repaus pentru conducători auto și oferirii, fără autorizație, a unor servicii paralele sau temporare, de către operatorii de transport stabiliți în Republica Moldova, se aplică următoarele sancțiuni:

a) retragerea temporară sau permanentă a unora dintre copii sau a tuturor copiilor conforme ale licenței comunitare;

b) retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare.

Sancțiunile respective se stabilesc ulterior luării unei decizii definitive în chestiunea în cauză, având în vedere gravitatea încălcării săvârșite de titularul licenței comunitare și numărul total al copiilor conforme ale licenței respective pe care le deține cu privire la traficul internațional.

(2) Agenția comunică autorității competente din statul membru în care a fost constatată încălcarea, cât mai repede posibil și în cel mult șase săptămâni de la data

deciziei definitive în cauză, dacă au fost aplicate sancțiunile prevăzute la alin. (1) și care dintre acestea.

În cazul în care nu sunt aplicate aceste sancțiuni, Agenția precizează motivele.

(3) Agenția se asigură că sancțiunile aplicate operatorului de transport în cauză sunt nediscriminatorii, eficiente, cu caracter de descurajare și proporționale, în ansamblu, cu încălcarea sau încălcările care au atras aplicarea respectivelor sancțiuni, luând în considerare orice sancțiune aplicată, pentru aceeași încălcare, în statul membru pe teritoriul căruia a fost constatată încălcarea.

(4) Măsurile de sancționare prevăzute la alin.(1) lit. a) și b) la se aplică de către instanța de judecată în corespundere cu prevederile Legii nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător și Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

**Art.30<sup>18</sup>.** – (1) În cazul constatării încălcării grave a legislației în domeniul transporturilor rutiere săvârșită de un operator de transport nerezident pe teritoriul Republicii Moldova, Agenția transmite următoarele informații autorității competente ale statului membru de stabilire al operatorului în termen de cel mult șase săptămâni de la data deciziei definitive:

- a) o descriere a încălcării, precum și data și ora la care a fost săvârșită;
- b) categoria, tipul și gravitatea încălcării; și
- c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Agenția poate solicita autorităților competente din statul membru de stabilire al operatorului de transport aplicarea unor sancțiuni în conformitate cu cadrul normativ al statului membru de stabilire.

(2) Fără a aduce atingere urmării penale, Agenția aplică sancțiuni operatorilor de transport nerezidenți care au săvârșit încălcări ale prezentului Capitol sau ale normelor în domeniul transporturilor, pe teritoriul Republicii Moldova, cu ocazia unei operațiuni de cabotaj. Sancțiunile se aplică în mod nediscriminatoriu și pot consta, printre altele, într-un avertisment sau, în cazul unei încălcări grave, în interzicerea temporară a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul Republicii Moldova.

(3) Operatorii de transport nerezidenți au dreptul la contestarea sancțiunilor aplicate, potrivit legislației Republicii Moldova.

(4) Agenția se asigură ca sancțiunile să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare fiind aplicate în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește naționalitatea sau locul de stabilire al operatorului de transport

**Art.30<sup>19</sup>.** – (1) Agenția asigură înscrierea în Registrul național al operatorilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației în domeniul transportului rutier săvârșite de operatorii de transport rutier internațional de persoane stabiliți pe teritoriul Republicii Moldova, care au determinat aplicarea unor sancțiuni de către orice stat membru, precum și a retragerii temporare sau definitive a licenței comunitare sau a copiei conforme a acesteia. Datele înscrise în registru referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare se păstrează în baza de date timp de doi ani de la data expirării perioadei de retragere, în cazul retragerii temporare, sau de la data retragerii, în cazul retragerii definitive.

(2) Republica Moldova poate încheia cu statele membre acorduri bilaterale și multilaterale privind continuarea liberalizării serviciilor care fac obiectul prezentului Capitol, în special în ceea ce privește sistemul de autorizare și simplificarea sau eliminarea documentelor de control, în special în regiunile de frontieră. Republica Moldova informează Comisia Europeană cu privire la orice acord încheiat în acest sens.

(3) La fiecare doi ani, organul central de specialitate transmite Comisiei Europene o informație privind numărul de autorizații eliberate pentru servicii regulate în anul precedent și numărul total de autorizații pentru servicii regulate valabile la sfârșitul perioadei de raportare respective. Aceste informații se prezintă separat pentru fiecare țară de destinație a serviciului regulat. De asemenea, se transmit datele cu privire la operațiunile de cabotaj, sub formă de servicii speciale regulate și de servicii ocazionale, efectuate în timpul perioadei de raportare de către operatorii de transport rezidenți.

(4) La fiecare doi ani, Agenția, prin intermediul organului central de specialitate transmite Comisiei statistici cu privire la numărul de autorizații emise pentru operațiunile de cabotaj sub formă de servicii regulate. Formatul tabelului care se utilizează pentru transmiterea statisticilor se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

(5) Anual, până la data de 31 ianuarie, organul central de specialitate informează Comisia Europeană cu privire la numărul operatorilor de transport care dețin o licență comunitară la data de 31 decembrie a anului precedent și cu privire la numărul de copii conforme corespunzător numărului vehiculelor în circulație la data respectivă.”;

**Art.30<sup>20</sup>.** – (1) Serviciile regulate de transport rutier internațional de persoane sunt deschise tuturor, fiind supuse, după caz, rezervării obligatorii și se fac în baza unei autorizații în conformitate cu dispozițiile Capitolului 3<sup>1</sup>. Serviciile regulate din Republica Moldova către o țară terță și viceversa fac obiectul unei autorizații în conformitate cu acordul bilateral dintre Republica Moldova și țara terță și, după caz, statul membru tranzitat, până în momentul în care se încheie acordul necesar între Uniunea Europeană și țara terță în cauză.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio ajustare a condițiilor de operare a serviciului.

Organizarea de servicii paralele sau temporare care deservește același public ca și serviciile regulate existente, nedeservirea anumitor stații și deservirea de stații suplimentare în serviciile regulate existente sunt guvernate de aceleași norme ca și serviciile regulate existente.

(2) Serviciile regulate speciale includ în special:

a) transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă;

b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

Diversificarea serviciului special conform necesităților utilizatorilor nu afectează clasificarea acestuia ca serviciu regulat.

Serviciile regulate speciale nu necesită autorizare conform Capitolului 3<sup>1</sup> în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.

(3) Serviciile ocazionale de transport rutier internațional de persoane nu necesită autorizare conform Capitolului 3<sup>1</sup>, cu excepția cazului organizării serviciilor paralele sau temporare comparabile cu serviciile regulate existente și deservind același public ca

ultimele. În aceste cazuri, se aplică procedura de autorizare stabilită în Capitolului 3<sup>1</sup>.

Serviciile ocazionale nu încetează a fi servicii ocazionale doar datorită faptului că acestea sunt prestate la anumite intervale.

Serviciile ocazionale pot fi prestate de un grup de operatori de transport care acționează în numele aceluiași contractant, iar persoanele se pot îmbarca într-o legătură pe traseu, oferită de un operator de transport diferit din cadrul aceluiași grup, pe teritoriul unuia dintre statele membre.

(4) Deplasările întreprinse de vehicule goale în legătură cu operațiunile de transport menționate la alin. (2) și (3), de asemenea, nu necesită autorizare.

(5) 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 pentru operațiunile de transport în cont propriu cu autocarul și autobuzul sunt eliberate de Agenție și sunt valabile pe durata întregii deplasări, inclusiv tranzitul. Perioada maximă de valabilitate a certificatului este de cinci ani.

Întreprinderile care solicită un certificat pentru operațiunile de transport în cont propriu furnizează Agenției o dovadă sau o asigurare că au fost îndeplinite condițiile prevăzute pentru o astfel de operațiune de transport.

Fiecare vehicul care efectuează o operațiune de transport în cont propriu păstrează la bord pe durata călătoriei certificatul sau copia conformă a acestuia, care trebuie prezentat(ă) la cerere oricărui agent autorizat de control.

Modelul certificatului se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

### **Secțiunea 3-a** **Operațiunile de cabotaj**

**Art.30<sup>21</sup>.** – (1) Orice operator de transport care prestează, contra cost în numele unui terț, servicii de transport rutier de persoane, titular al unei licențe comunitare, are dreptul, în condițiile stabilite în prezenta secțiune și fără discriminări din motive de naționalitate sau loc de stabilire, să presteze operațiunile de cabotaj menționate la alin. (2).

(2) Operațiunile de cabotaj se autorizează pentru următoarele servicii:

a) servicii regulate speciale, cu condiția să facă obiectul unui contract încheiat între organizator și operatorul de transport;

b) servicii ocazionale;

c) servicii regulate, prestate de un operator de transport nerezident în Republica Moldova, în cursul unui serviciu regulat internațional în conformitate cu prezentul Capitol, cu excepția serviciilor de transport care satisfac necesitățile unui centru urban sau ale unei zone urbane sau necesitățile de transport între aceasta și zonele limitrofe. Operațiunile de transport de cabotaj nu se efectuează independent de un astfel de serviciu internațional.

(3) Desfășurarea operațiunilor de cabotaj se supune actelor normative naționale în ceea ce privește:

a) condițiile care reglementează contractul de transport;

b) masa și dimensiunea vehiculelor de transport rutier;

c) cerințele referitoare la transportul anumitor categorii de persoane, și anume, elevi,

*copii și persoane cu mobilitate redusă;*

*d) perioadele de conducere și perioadele de repaus;*

*e) taxa pe valoarea adăugată (TVA) pentru serviciile de transport.*

*Masa și dimensiunea menționate la litera b) pot depăși, valorile în vigoare în statul membru de stabilire al operatorului de transport, dar nu vor depăși, în niciun caz, limitele prevăzute de statul membru gazdă pentru traficul național sau caracteristicile tehnice ale vehiculului.*

*(4) Operațiunile de cabotaj care fac parte din serviciile de transport prevăzute la alin.(2) lit. c) respectă actele normative naționale cu privire la autorizare, proceduri de ofertare, trasee folosite și la regularitatea, continuitatea și frecvența serviciilor și itinerariilor.*

*(5) Normele tehnice privitoare la construcția și dotarea vehiculelor, pe care vehiculele utilizate la executarea operațiunilor de cabotaj sunt obligate să le respecte, sunt normele stabilite pentru vehiculele puse în circulație în transportul internațional.*

*(6) Pentru operatorii de transport nerezidenți se aplică dispozițiile alin. (3) și (4), în aceleași condiții ca și cele impuse operatorilor de transport stabiliți în Republica Moldova, pentru a preveni orice discriminare din motive legate de naționalitate sau de locul de stabilire.*

**Art.30<sup>22</sup>.** – *(1) Operațiunile de cabotaj sub formă de servicii ocazionale se execută în baza unei foi de parcurs, care constituie document de control și se păstrează la bordul vehiculului și se prezintă, la cerere, oricărui agent autorizat de control.*

*(2) Următoarele informații trebuie introduse pe foaia de parcurs:*

*a) punctele de plecare și de destinație ale serviciului;*

*b) data plecării și data încetării serviciului.*

*(3) Foile de parcurs sunt furnizate sub formă de carnet, eliberate de Agenție.*

*(4) În cazul operațiunilor de cabotaj sub formă de servicii regulate speciale, contractul încheiat între operatorul de transport și organizatorul transportului sau o copie conformă a acestuia servește drept document de control.*

*Foaia de parcurs se completează ca o evidență lunară. Foaia de parcurs se completează sub forma unei declarații lunare și se înapoiază de către operatorul de transport Agenției, în conformitate cu alin.(5).*

*(5) Foile de parcurs completate se restituie Agenției, conform procedurilor stabilite de aceasta.”;*

**20.** Articolul 31 se abrogă;

**21.** „Capitolul 2<sup>1</sup>” din Titlul III, devine „Capitolul 2<sup>4</sup>”;

**22.** După articolul 41 se completează cu Capitolul 3<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

### **„ Capitolul 3<sup>1</sup>**

#### **Regimul de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier internațional de persoane pe teritoriul Uniunii Europene**

**Art.41<sup>1</sup>.** – (1) Transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional care au un capăt de rută pe teritoriul Republicii Moldova spre teritoriul Uniunii Europene (în continuare - servicii regulate comunitare) se efectuează de către operatorii de transport rutier autohtoni în baza autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, eliberată de Agenție. Autorizația precizează: tipul serviciului, traseul serviciului, menționând în special punctul de plecare și punctul de destinație, perioada de valabilitate a autorizației, punctele de staționare și graficul de circulație.

(2) Dacă autorizația de transport nu prevede altfel, la serviciile regulate comunitare se interzice transportarea persoanelor între două puncte situate pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul serviciilor de transport rutier internațional de persoane în regim de tranzit pe teritoriul Republicii Moldova se interzice îmbarcarea/debarcarea pasagerilor pe teritoriul Republicii Moldova.

(3) Autorizațiile sunt eliberate pe numele operatorului de transport și nu sunt transmisibile. În cazul asocierii mai multor operatori de transport rutier în scopul efectuării unor servicii regulate, autorizațiile de transport rutier de persoane se eliberează pe numele fiecărui operator de transport rutier asociat. Autorizațiile îndreptățesc titularul (titularii) să presteze servicii regulate pe teritoriile tuturor statelor membre pe care le traversează rutele serviciilor.

(4) Prin derogare de la prevederile alin. (3) pentru serviciile regulate care au ca capăt de rută o localitate din Republica Moldova, un operator de transport care a primit o autorizație poate, cu aprobarea Agenției, să presteze serviciul prin intermediul unui subcontractant. În acest caz, autorizația indică numele subcontractantului și rolul acestuia. Subcontractantul îndeplinește condițiile stabilite la articolul 30<sup>15</sup> alin. (1). În acest caz, autorizația se emite în numele tuturor întreprinderilor și indică numele tuturor operatorilor. Aceasta este acordată întreprinderii care conduce operațiunea, urmând ca celorlalte întreprinderi să le fie distribuite copii ale acestei autorizații.

(5) Operatorul unui serviciu regulat poate utiliza vehicule suplimentare pentru rezolvarea situațiilor excepționale sau temporare. Astfel de vehicule suplimentare pot fi utilizate numai în aceleași condiții ca cele specificate în autorizația menționată la alin. (1). În acest caz, operatorul de transport asigură existența următoarelor documente la bordul vehiculului:

- (a) o copie a autorizației serviciului regulat;
- (b) o copie a contractului dintre operatorul serviciului regulat și între prinderea care furnizează vehiculele suplimentare sau un document echivalent;
- (c) o copie conformă cu licența comunitară eliberată operatorului care furnizează vehiculele suplimentare pentru serviciu.

(6) Termenul de valabilitate a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate este de 5 ani, dacă acordurile bilaterale în domeniul transporturilor rutiere nu stabilesc un alt termen. Fiecare vehicul care prestează un serviciu regulat trebuie să aibă la bord o autorizație sau o copie conformă a acesteia, care se prezintă la cerere oricărui agent autorizat de control.

(7) Modelul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

(8) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional se eliberează în conformitate cu prevederile prezentului Capitol, ale acordurilor și convențiilor la care Republica Moldova este parte, în corespundere cu numărul de exemplare solicitate de operatorul de transport rutier, cu plata taxelor aferente.

**Art.41<sup>2</sup>.** – (1) Pentru autorizarea efectuării transportului rutier de persoane prin servicii regulate pe ruta solicitată, operatorul de transport rutier va depune la Agenție un dosar, care va include următoarele documente:

- a) cererea de autorizare, în forma stabilită;
- b) graficul de circulație;
- c) tarifele practicate;
- d) o copie conformă a licenței comunitare pentru transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul contra cost;
- e) informații referitoare la tipul și volumul serviciului pe care solicitantul plănuiește să îl furnizeze, în cazul unei cereri de a crea un serviciu, sau care a fost furnizat, în cazul unei cereri pentru reînnoirea unei autorizații;
- f) o hartă la o scară potrivită pe care să fie marcate traseul și punctele de oprire unde sunt îmbarcați sau debarcați pasagerii;
- g) graficul de conducere, pentru a permite verificarea respectării prevederilor legislației cu privire la perioadele de conducere și de odihnă.

Modelul cererii de autorizare se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

(2) Persoanele care solicită autorizația furnizează Agenției toate informațiile pe care le consideră relevante sau pe care Agenția le solicită, în special un program de conducere care să facă posibilă verificarea conformității cu prevederile legislației cu privire la perioadele de conducere și perioadele de repaus și o copie a licenței comunitare.

(3) Transmiterea documentelor prevăzute la alin. (7) la sediul Agenției se efectuează prin următoarele modalități:

- a) prin depunere, personal de către managerul de transport rutier sau un reprezentant legal al întreprinderii, contra semnătură;
- b) prin serviciu poștal, cu confirmare de primire;
- c) pe cale electronică, cu utilizarea semnăturii electronice.

**Art.41<sup>3</sup>.** – (1) Autorizația se emite cu acordul autorităților competente tuturor statelor membre pe al căror teritoriu sunt îmbarcate sau debarcate persoanele. Agenția transmite acestor autorități, precum și autorităților competente ale statelor membre ale căror teritorii sunt traversate fără să fie îmbarcate sau debarcate persoane, o copie a cererii împreună cu copii ale oricărei alte documentații relevante și evaluarea acesteia.

(2) Autoritățile competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul comunică decizia lor cu privire la cerere Agenției, în termen de două luni. Acest termen se calculează de la data primirii cererii de solicitare a acordului, indicată în confirmarea de primire. În cazul în care decizia primită din partea autorităților competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul este negativă, aceasta se motivează în mod corespunzător. În cazul în care Agenția nu primește răspuns în termen de două luni, se consideră că autoritățile consultate și-au dat acordul și Agenția poate acorda autorizația.

(3) Autoritățile statelor membre ale căror teritorii sunt traversate fără a îmbarca sau debarca persoane pot transmite observațiile lor Agenției, în termenul prevăzut la alin.(2).

(4) Agenția adoptă decizia cu privire la cerere în termen de patru luni de la data înregistrării acesteia.

(5) Autorizația nu se acordă în cazul în care:

a) solicitantul nu poate oferi, cu echipamentul care se află în mod direct la dispoziția sa, serviciul care face obiectul cererii;

b) solicitantul nu se conformează legislației interne sau internaționale în domeniul transportului rutier și, în special, condițiilor și specificațiilor privind autorizarea pentru serviciile de transporturi internaționale rutiere de persoane sau a săvârșit încălcări grave ale legislației în materie de transport rutier, în special în ceea ce privește normele care se aplică vehiculelor și perioadelor de conducere și perioadelor de repaus ale conducătorilor auto;

c) în cazul unei cereri de reînnoire a autorizației, nu sunt îndeplinite condițiile de autorizare;

d) un stat membru decide pe baza unei analize detaliate că serviciul în cauză ar afecta serios viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice pe secțiunile direct implicate. Într-un asemenea caz, statul membru stabilește criteriile, în mod nediscriminatoriu, pentru a determina dacă serviciul cerut ar afecta în mod serios viabilitatea serviciului comparabil menționat anterior și, la solicitarea Comisiei Europene, le transmite acesteia;

e) un stat membru decide pe baza unei analize detaliate că scopul principal al serviciului nu este acela de a transporta persoane între stațiile aflate în diferite state membre.

(6) În situația în care un serviciu internațional existent cu autocarul și autobuzul afectează serios viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice, pe secțiunile direct implicate, din motive excepționale care nu ar fi putut fi prevăzute în momentul acordării autorizației, Agenția, poate suspenda sau retrage autorizația de operare a serviciului internațional cu autocarul și autobuzul, cu un preaviz de șase luni comunicat operatorului de transport.

(7) Faptul că un operator de transport oferă prețuri mai mici decât alți operatori de transport rutieri sau faptul că legătura în chestiune este deja operată de alți operatori de transport rutieri nu constituie în sine o justificare pentru respingerea cererii.

(8) Agenția și autoritățile competente din toate statele membre implicate în procedura de încheiere a acordului prevăzut la alin. (1) pot refuza cererile numai pe baza motivelor prevăzute în prezentul Capitol.

(9) După încheierea procedurii stabilite la alineatele (1)-(8), Agenția acordă autorizația sau respinge cererea în mod oficial.

Deciziile de respingere a unei cereri sunt motivate. Agenția asigură întreprinderilor de transporturi posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere în cazul în care cererea lor este respinsă.

Agenția informează toate autoritățile menționate la alin. (1) cu privire la decizia adoptată și trimite acestora o copie a autorizației.

(10) În cazul în care procedura de încheiere a acordului menționat la alin. (1) nu permite Agenției să decidă cu privire la o cerere, Agenția prin intermediul organului

central de specialitate, sesizează Comisia Europeană cu privire la această chestiune, în termen de două luni de la data comunicării unei decizii negative de către unul sau mai multe dintre statele membre consultate în conformitate cu alin. (1).

(11) Decizia Comisiei Europene emise în baza sesizării înaintate conform alin.(10), produce efecte și se aplică până la încheierea unei înțelegeri între Republica Moldova și statul (ele) membru (e) în cauză.

**Art.41<sup>4</sup>.** – (1) Dispozițiile art.41<sup>3</sup> se aplică, *mutatis mutandis*, cererilor de reînnoire a autorizațiilor sau de modificare a condițiilor în care trebuie efectuate serviciile care fac obiectul autorizației.

(2) În cazul unei modificări minore a condițiilor de operare, în special a intervalelor, tarifelor și orarelor, Agenția transmite doar informațiile referitoare la modificările efectuate către autoritățile relevante.

(3) Agenția poate decide, după consultări, asupra modificărilor care nu afectează în mod semnificativ serviciul, fără a solicita aprobarea prealabilă a altor autorități sau entități, atunci când se constată acordul acestora prin proceduri interne.

**Art.41<sup>5</sup>.** – (1) O autorizație pentru un serviciu regulat expiră la încetarea perioadei de valabilitate stabilite sau după trei luni de la primirea de către Agenție a notificării din partea titularului acesteia cu privire la intenția acestuia de a retrage serviciul. Această notificare este motivată în mod corespunzător.

(2) În cazul în care serviciul a încetat efectiv să mai fie prestat, perioada de notificare prevăzută la alin. (1) se reduce la o lună.

(3) Agenția informează toate autoritățile competente ale statelor membre interesate despre faptul că autorizația a expirat.

(4) Titularul autorizației asigură informarea publicului și a utilizatorilor serviciului cu privire la retragerea acestuia de pe piață, prin mijloace adecvate de publicitate, cu cel puțin 1 lună înainte de data retragerii.

(5) Agenția retrage o autorizație în cazul în care titularul nu mai îndeplinește condițiile pe baza cărora i-a fost emisă autorizația în conformitate cu prezentul Capitol. Agenția informează de îndată autoritățile competente ale statelor membre în cauză despre retragerea autorizației.

**Art.41<sup>6</sup>.** – (1) Până la expirarea autorizației, cu excepția cazurilor de forță majoră, operatorul unui serviciu regulat ia toate măsurile necesare pentru a asigura continuitatea, regularitatea și capacitatea serviciului, respectând condițiile stabilite de Agenție conform art.41<sup>1</sup>.

(2) Operatorul de transport afișează traseul serviciului, stațiile de autobuz, orarul, tarifele și condițiile de transport astfel încât să garanteze că aceste informații sunt disponibile tuturor utilizatorilor.

(3) Este posibilă modificarea condițiilor de operare a unui serviciu regulat de către Agenție, cu acordul operatorului, fără a afecta continuitatea serviciului.”;

**23.** La articolul 43 alineatul (1), litera b) se completează cu următorul text:  
„, , sau contractul cu întreprinderea respectivă, specificat la art.21 alin.(3) ”;

24. Articolul 45, alineatul (1) se completează cu următorul text:

*„Certificatul de competență profesională nu este transmisibil către nici o altă persoană. Acesta se întocmește conform elementelor de siguranță și modelului prevăzut în ordinul conducătorului organului central de specialitate, și poartă ștampila Agenției.”;*

25. Titlul III se completează cu Capitolele 6 și 7 cu următorul cuprins:

### **„Capitolul 6**

#### **COOPERAREA ADMINISTRATIVĂ CU STATELE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE**

*Art.45<sup>1</sup>. – (1) Agenția se desemnează 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.*

*(2) Agenția în comun cu autoritățile competente ale statelor membre UE cooperează îndeaproape și își oferă asistență reciprocă rapidă și orice alte informații relevante pentru a facilita punerea în aplicare și asigurarea respectării prevederilor legislației în domeniul transporturilor rutiere.*

*(3) Agenția în comun cu autoritățile competente ale statelor membre UE fac schimb de informații cu privire la condamnările și la sancțiunile aplicate pentru încălcările grave prevăzute la art.18. Agenția, la recepționarea notificării unei încălcări grave menționate la art.18 care a avut ca rezultat o condamnare sau aplicarea unei sancțiuni într-un stat membru UE în ultimii doi ani, înscrie respectiva încălcare în Registrul operatorilor de transport rutier.*

*(4) Agenția răspunde la solicitările de informații justificate și motivate în mod corespunzător adresate de autoritățile competente din alte state membre UE și efectuează controale și inspecții privind respectarea cerinței privind sediul de către operatorii de transport rutier stabiliți pe teritoriul Republicii Moldova. Solicitățile de informații respective pot include accesul la documentele necesare pentru a demonstra îndeplinirea condițiilor referitoare la cerința privind sediul. În acest sens, solicitările trebuie să cuprindă informații credibile cu privire la posibile nerespectări ale cerinței privind sediul, să indice scopul solicitării și să precizeze în mod suficient de detaliat care sunt informațiile și documentele solicitate.*

*(5) Agenția furnizează informațiile solicitate de către alte state membre UE în temeiul alin. (4) în termen de 30 de zile lucrătoare de la data primirii cererii. Agenția și statul membru solicitant pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt. În cazurile urgente sau în cazuri care necesită doar o simplă consultare a evidențelor, precum evidențele unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.*

*(6) În cazul în care Agenția consideră că solicitarea este motivată insuficient, aceasta informează statul membru UE solicitant în legătură cu acest lucru în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării. Statul membru UE solicitant va furniza motive suplimentare în sprijinul solicitării. În cazul în care statul membru UE solicitant nu este în măsură să furnizeze motive suplimentare, Agenția poate respinge cererea.*

(7) În cazul în care este dificil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale sau inspecții, Agenția informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea solicitării, prezentând motivele dificultății. Agenția și statul(e) membru(e) UE implicate poartă discuții pentru a identifica soluții la orice problemă care apare. În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către statul membru solicitant, Agenția, prin intermediul organului central de specialitate informează Comisia Europeană.

(8) Schimbul de informații menționat la alin. (3) se realizează prin intermediul sistemului de schimb de mesaje, și anume Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (European Registers of Road Transport Undertakings – ERRU). Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între Agenție și autoritățile competente ale statelor membre UE prevăzute la alin. (4)-(7) sunt puse în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) al Uniunii Europene.

(9) Agenția se asigură că informațiile care îi sunt transmise în temeiul prezentului articol sunt utilizate numai în scopul (scopurile) pentru care au fost solicitate. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul de a respecta legislația în domeniul transporturilor rutiere și protecției datelor cu caracter personal.

(10) Cooperarea administrativă și asistența reciprocă între Agenție și autoritățile competente ale statelor membre UE se realizează cu titlu gratuit.

(11) O solicitare de informații nu împiedică Agenția să ia măsuri în conformitate cu dispozițiile relevante ale prezentului Cod pentru a cerceta și a preveni presupusele încălcări.

**Art.45<sup>2</sup>.** – (1) La fiecare doi ani, organul central de specialitate întocmește un raport privind activitatea Agenției pe care îl transmite Comisiei. Acest raport conține:

1) o analiză a sectorului în ceea ce privește buna reputație, capacitatea financiară și competența profesională;

2) numărul autorizațiilor acordate în temeiul capitolului 1 și 2 ale prezentului Titlu, în funcție de an și de tip, numărul autorizațiilor suspendate, numărul autorizațiilor retrase, numărul declarațiilor de inaptitudine, precum și motivele pe care s-au întemeiat deciziile respective. Raportul include, de asemenea, o defalcare a acestor elemente între:

a) operatorii de transport rutier de persoane;

b) operatorii de transport rutier de mărfuri care utilizează exclusiv autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3,5 tone; și

c) toți ceilalți operatori de transport rutier de mărfuri;

3) numărul de certificate de competență profesională eliberate în fiecare an;

4) statistici de bază privind Registrul operatorilor de transport rutier și utilizarea datelor acestuia de către autoritățile competente din statele membre; și

5) o prezentare generală a schimburilor de informații cu alte state membre în aplicarea art. 45<sup>1</sup> alin.(2), care include, în special, numărul anual de încălcări constatate și notificate unui alt stat membru și răspunsurile primite, precum și numărul anual de cereri și răspunsuri primite în aplicarea art. 45<sup>1</sup> alin.(3).

(2) În raportul menționat la alin.(1) se includ și informații cu privire la solicitările adresate în temeiul art. 45<sup>1</sup> alin.(4) - (9), cu privire la răspunsurile primite din partea altor state membre și la acțiunile întreprinse pe baza informațiilor furnizate.”;

**Capitolul 7**  
**RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A CERTIFICATELOR ȘI A ALTOR**  
**DOCUMENTE**

**Art.45<sup>3</sup>.** – (1) Fără a aduce atingere prevederilor art.18, Agenția acceptă ca dovadă suficientă a bunei reputații, în vederea accesului la ocupația de operator de transport rutier, un extras de cazier judiciar sau, în cazul în care nu este posibil acest lucru, un document echivalent eliberat de o autoritate judiciară sau administrativă competentă din statul membru UE în care managerul de transport rutier sau orice altă persoană relevantă își avea reședința.

(2) În cazul în care statul membru UE în care managerul de transport sau orice altă persoană relevantă își avea reședința nu a eliberat documentul menționat la alin. (1), respectivul document sau certificat poate fi înlocuit printr-o declarație pe propria răspundere dată de managerul de transport rutier sau orice altă persoană relevantă în fața unei autorități judiciare sau administrative competente sau, după caz, în fața unui notar din statul membru UE în care managerul de transport rutier sau orice altă persoană relevantă își avea reședința. Respectiva autoritate sau notarul în cauză emite un certificat care să ateste autenticitatea declarației pe propria răspundere.

(3) Documentul menționat la alin. (1) și, respectiv, declarația menționată la alin. (2) nu sunt acceptate în cazul în care sunt prezentate după mai mult de trei luni de la data emiterii lor.

**Art.45<sup>4</sup>.** - Pe lângă prevederile art.19, privind capacitatea financiară, Agenția acceptă ca dovadă suficientă, pentru resortisanții altor state membre UE, un certificat eliberat de o autoritate competentă din statul sau statele membre UE în care managerul de transport rutier sau orice altă persoană relevantă își avea reședința, care atestă îndeplinirea respectivelor condiții. Certificatul se referă la informațiile specifice luate în considerare pentru a fi îndeplinită condiția privind capacitatea financiară.

**Art.45<sup>5</sup>.** – Agenția acceptă ca dovadă suficientă a competenței profesionale orice certificat de competență profesională și care este eliberat de autoritățile sau organismele autorizate în acest sens al statului membru UE în care managerul de transport rutier sau orice altă persoană relevantă își avea reședința.”;

**26.** La art.46:

26.1. la alineatul (2), cuvintele „dotate cu tahografe” se substituie cu cuvintele „dotate cu tahografe inteligente”;

26.2 alineatul (3) va avea următorul cuprins:

„(3) Sunt exceptate de la dotarea cu tahografe vehiculele rutiere prevăzute la art.138 alin.(3).”;

**27.** Se completează cu art.46<sup>1</sup> cu următorul cuprins:

„Art. 46<sup>1</sup>. - (1) Prin derogare de la prevederile art. 46 alin. (4), transportul rutier național contra cost de mărfuri și transportul rutier internațional contra cost de mărfuri

între Republica Moldova și statele membre ale Uniunii Europene se pot efectua de către operatorii de transport rutier notificați în Republica Moldova și cu vehicule închiriate, înmatriculate sau puse în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru din Uniunea Europeană, în aceleași condiții ca în cazul vehiculelor deținute în proprietate, cu respectarea următoarelor condiții:

a) vehiculul închiriat să fie înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația oricărui stat membru din Uniunea Europeană și, cu respectarea cerințelor de acces la ocupația de operator de transport rutier și condițiilor privind licențierea transportului rutier de mărfuri în trafic internațional;

b) contractul să se refere numai la închirierea unui vehicul fără conducător auto și să nu fie însoțit de un contract de servicii încheiat cu același operator de transport rutier care să cuprindă conducători auto sau personal de însoțire;

c) vehiculul închiriat să fie în mod exclusiv la dispoziția operatorului de transport rutier care îl utilizează pe durata contractului de închiriere;

d) vehiculul închiriat să fie condus de personalul operatorului de transport rutier care îl utilizează;

e) vehiculul închiriat să dețină copie conformă a licenței comunitare eliberate de autoritatea competentă, cu valabilitate pe durata contractului de închiriere.

În sensul prezentului articol, prin vehicul închiriat se înțelege orice autovehicul, remorcă, semiremorcă sau combinație de vehicule destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri care, în schimbul unei plăți și pentru o perioadă determinată, este pusă la dispoziția unui operator de transport rutier care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost, în temeiul unui contract cu întreprinderea care pune la dispoziție autovehiculul, remorca, semiremorca sau combinația de vehicule.

(2) Dovada respectării condițiilor prevăzute la alin. (1) lit. a)-e) se face prin:

a) prezentarea de către conducătorul auto al vehiculului închiriat, pe suport hârtie sau în format electronic, a contractului de închiriere sau a unui extras din respectivul contract, certificat pentru conformitate, care să menționeze în special numele locatorului, numele locatarului, data și durata contractului și datele de identificare a vehiculului, și a copiei conforme a licenței comunitare pentru vehiculul închiriat, în original, copia conformă trebuind să existe în original la bordul vehiculului;

b) conducătorul auto al vehiculului închiriat este angajat al operatorului de transport rutier care utilizează respectivul vehicul.

(3) Utilizarea de către același operator de transport rutier autohton a vehiculului închiriat, înmatriculat sau pus în circulație în alt stat membru din Uniunea Europeană este permisă pentru o perioadă de maximum două luni consecutive într-un an calendaristic.

(4) În cazul prevăzut la alin. (3), durata contractului de închiriere nu trebuie să depășească perioada de două luni.

(5) Numărul maxim permis de vehicule închiriate, înmatriculate sau puse în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru din Uniunea Europeană, care pot fi utilizate de către un operator de transport rutier autohton, este de 25% din parcul de vehicule de marfă deținut cu orice titlu de acesta, calculat la data la care operatorul de transport rutier începe să utilizeze vehiculul închiriat.

(6) În cazul unui operator de transport rutier care deține un parc auto cu un număr de vehicule mai mare de unu și mai mic de patru, acestuia i se permite să utilizeze cel puțin un astfel de vehicul.

(7) Numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat, înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui alt stat membru din Uniunea Europeană, utilizat de o întreprindere care efectuează transport rutier contra cost de mărfuri, este introdus în registrul operatorilor de transport rutier.

(8) Prelucrarea datelor privind numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat respectă cerințele privind informațiile menționate la art. 30<sup>1</sup>.

(9) Datele privind numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat sunt accesibile autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

(10) În scopul facilitării punerii în aplicare a dispozițiilor prezentului articol și pentru asigurarea asistenței rapide în relația cu autoritățile competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene se desemnează Agenția ca punct național responsabil cu schimbul de informații cu respectivele autorități.

(11) Schimbul de informații menționat la alin. (10) se realizează prin intermediul sistemului „e-autorizație” și Registrul european al întreprinderilor de transport rutier, în conformitate cu art.45<sup>1</sup>.

(12) Informațiile furnizate Agenției de către autoritățile competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene sunt utilizate numai în scopurile pentru care au fost solicitate, iar prelucrarea datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul respectării dispozițiilor prezentului articol și respectă prevederile Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal.

(13) Cooperarea și asistența administrativă reciprocă se furnizează de Agenție autorităților competente din statele membre ale Uniunii Europene cu titlu gratuit.

(14) O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu legislația națională aplicabilă pentru a investiga și a preveni presupusele încălcări ale normelor stabilite în prezentul articol.”;

**28.** Articolul 47 se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:

„(4) Operațiunile de transport rutier în regim de cabotaj efectuate de către operatorii de transport din statele membre ale Uniunii Europene sunt permise numai în condițiile prevăzute de art. 30<sup>7</sup> și art.30<sup>21</sup>-30<sup>22</sup>.”;

**29.** Articolul 49 se completează cu literele (v) și (w) cu următorul cuprins:

„v) 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.

w) să țină evidența timpului de muncă al lucrătorilor mobili, să păstreze aceste evidențe pentru o perioadă de 2 ani și să elibereze lucrătorilor mobili, la cerere, copii de pe aceste evidențe cu privire la timpul de muncă.”;

**30.** Articolul 64, se completează cu alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(2<sup>1</sup>) Operatorii de transport care operează un serviciu regulat, cu excepția serviciilor regulate speciale, emit bilete de transport, fie individuale, fie colective, pe care

sunt indicate:

- a) punctele de plecare și de destinație și, după caz, deplasarea de întoarcere;
- b) perioada de valabilitate a biletului;
- c) tarifele transportului.

*Biletul de transport este prezentat la solicitarea oricărui agent autorizat de control.*”;

**31.** Se completează cu articolele 74<sup>1</sup> – 74<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

„**Art.74<sup>1</sup>.** – (1) Transportul rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale pe teritoriul Uniunii Europene se efectuează pe baza unei foi de parcurs cu excepția, cazului organizării serviciilor paralele sau temporare comparabile cu serviciile regulate existente și deservind același public ca ultimele, precum și serviciilor ocazionale în trafic național.

(2) Operatorii de transport care operează servicii ocazionale pe teritoriul Uniunii Europene trebuie să completeze o foaie de parcurs înaintea fiecărei plecări.

(3) 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.

(4) Carnetele cu foi de parcurs sunt furnizate de Agenție.

(5) Formatul foilor de parcurs și al carnetelor cu foi de parcurs, precum și modul de utilizare a acestora, se stabilesc prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

(6) Foile de parcurs sunt în carnete de 25 de foi, în dublu exemplar și detașabile. Fiecare carnet este numerotat. Foile sunt numerotate de la 1 la 25. Coperta carnetului trebuie să fie conformă modelului aprobat prin ordinul conducătorului organului central de specialitate. Agenția ia toate măsurile necesare pentru a adapta aceste cerințe la prelucrarea computerizată a foilor de parcurs.

(7) Carnetul cu foi de parcurs se eliberează pe numele operatorului de transport și nu este transmisibil.

(8) Foaia de parcurs se completează cu litere lizibile și indelebile, în dublu exemplar, fie de către operatorul de transport, fie de către șofer, pentru fiecare călătorie, înaintea plecării. Foaia de parcurs este valabilă pentru întreaga călătorie.

Originalul foii de parcurs se detașează din carnet și se păstrează la bordul vehiculului pe durata întregii călătorii la care se referă. O copie se păstrează la sediul operatorului de transport. Operatorul de transport este responsabil pentru păstrarea foilor de parcurs.

(9) În cazul unui serviciu ocazional internațional furnizat de un grup de operatori de transport care acționează în contul aceluiași contractant, serviciu care poate include o legătură pe traseu cu un alt operator de transport din același grup, originalul foii de parcurs trebuie păstrat în vehiculul care prestează serviciul. Câte o copie a foii de parcurs se păstrează la sediul fiecărui operator de transport.

(10) Foaia de parcurs pentru serviciile ocazionale constituie document de control. În cazul serviciilor speciale regulate acoperite de un contract, contractul sau o copie conformă a acestuia servește ca document de control.

(11) Documentul de control se prezintă la cerere oricărui agent autorizat de control.

Art.74<sup>2</sup>. – (1) În cadrul unui serviciu ocazional pe teritoriul Uniunii Europene, un operator de transport poate efectua servicii ocazionale (excursii locale) în alte state (membre) decât statul de stabilire al operatorului.

(2) Aceste servicii sunt destinate persoanelor nerezidente transportate anterior de către același operator de transport cu unul dintre serviciile ocazionale menționate la alin.(1) și se efectuează cu același vehicul sau alt vehicul al aceluiași operator de transport sau grup de operatori de transport.

(3) 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, în condițiile prevăzute la alin.(2). Excursiile locale se înscriu în foile de parcurs înainte de plecarea vehiculului în excursia în cauză. Originalul foii de parcurs se păstrează la bordul vehiculului pe durata excursiei locale.”;

**32.** Articolul 137 se completează cu alineatul (3) cu următorul cuprins:

„(3) Prezentul titlu 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 în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul titlu prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”;

**33.** La articolul 138:

33.1. la alin. (1) se completează cu litera a<sup>1</sup>)cu următorul cuprins:

„ a<sup>1</sup>) de mărfuri în cadrul operațiunilor de transport internațional sau în cadrul operațiunilor de cabotaj cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone;”;

33.2. se completează cu alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(1<sup>1</sup>) Prezentul titlu se aplică indiferent de tara de înmatriculare a vehiculului, transporturilor rutiere efectuate:

a) în interiorul Republicii Moldova;

b) în statele membre ale Uniunii Europene, Elveția și țările părți la Acordul privind Spațiul Economic European.”;

33.3. la alin. (3):

33.3.1. la litera a) textul „lit.a) și” se substituie cu textul „lit.a), a<sup>1</sup>) și”;

33.3.2. litera c) va avea următorul cuprins:

„c) vehicule rutiere sau ansamblu de vehicule rutiere cu o masă maximă autorizată ce nu depășește 7,5 tone, utilizate pentru:

- transportul materialelor, al echipamentelor sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale;

- transporturi rutiere de mărfuri produse în mod artizanal, efectuate pe o rază de până la 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca activitatea principală a conducătorului auto să nu fie conducerea vehiculului, iar transportul să nu fie efectuat contra cost în contul altei persoane.”;

33.3.3. se completează cu lit. d) - t) cu următorul cuprins:

„d) vehiculele rutiere care exercită ocupația de transport rutier de mărfuri în contul propriu sau în contul altcuiva care nu au niciun impact asupra pieței interne și sunt necesare pentru menținerea anumitor sectoare de activitate pe teritoriul respectiv, pe o distanță de pînă la de 100 km;

e) vehicule aparținând autorităților publice sau închiriate de a acestea fără conducător auto pentru efectuarea de transporturi rutiere care nu concurează cu întreprinderile de transport particulare;

f) vehicule utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau crescătorii, pentru transportul de mărfuri în cadrul activității profesionale specifice pe o rază de pînă la 100 km de la sediul întreprinderii;

g) tractoare agricole sau forestiere utilizate pentru activități agricole sau forestiere, pe o rază de pînă la 100 km de la sediul întreprinderii care este proprietara vehiculului, care îl închiriază sau îl ia în leasing;

h) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de furnizorii de servicii poștale astfel cum sunt definiți la articolul 2 din Legea nr.36/2016 comunicațiilor poștale a pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului poștal. Aceste vehicule nu trebuie să fie utilizate decât pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

g) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, propulsate de gaze naturale, gaze lichefiate sau de electricitate, a căror masă maximă autorizată, inclusiv greutatea remorcilor sau a semiremorcilor, nu depășește 7,5 tone;

i) vehicule utilizate pentru cursurile de școală auto și examenele de conducere în vederea obținerii unui permis de conducere sau a unui certificat de competență profesională, cu condiția ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul rutier de mărfuri sau de persoane în scopuri comerciale;

j) vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, de serviciile de întreținere și control al drumurilor principale, colectare și depozitare a deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune;

k) vehicule care au 10-17 locuri destinate exclusiv transportului rutier de persoane în scopuri necomerciale;

l) vehicule pentru transportul echipamentelor de circ sau pentru parcuri de distracții;

m) vehicule de proiect mobil special echipate, destinate în primul rând să fie utilizate în scopuri didactice atunci când staționează;

n) vehicule utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și/sau pentru returnarea la ferme a bidoanelor de lapte sau a produselor lactate destinate hrănirii animalelor;

o) vehicule specializate pentru transportul de bani și/sau de obiecte de valoare;

p) vehicule utilizate pentru transportul de deșuri de origine animală sau carcase care nu sunt destinate consumului uman;

q) vehicule utilizate exclusiv pe uscat în instalații de platforme precum porturile, porturile intermodale de transbordare și terminalele feroviare;

r) vehicule utilizate pentru transportul de animale vii de la ferme la piețele locale și viceversa sau de la piețe la abatoarele locale pe o rază de cel mult 100 km;

s) vehicule sau combinații de vehicule care transportă utilaje de construcții pentru o întreprindere de construcții pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;

t) vehicule utilizate pentru livrarea de beton gata de utilizare.”;

**34.** Articolul 139 se completează cu alin. (5), cu următorul cuprins:

„(5) Conducătorul auto înregistrează, în calitate de altă muncă, orice perioadă în care conduce un vehicul utilizat pentru efectuarea transporturilor care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului titlu și înregistrează orice perioadă de disponibilitate.

Înregistrarea se efectuează manual pe foaia de înregistrare, în cazul tahografului analogic, sau pe un document imprimat sau prin utilizarea funcției de introducere manuală a datelor a tahografului digital.”;

**35.** Articolul 140 se completează cu aliniatele (3) și (4), cu următorul cuprins:

„(3) În cazul în cazul unui conducător auto care prestează un serviciu de transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, pauza menționată la alin. (1) poate fi înlocuită, de asemenea, cu două pauze de cel puțin de 15 minute fiecare, intercalate pe parcursul perioadei de conducere menționate la alin. (1), astfel încât să se respecte prevederile alin. (1).

(4) Un conducător auto care face parte dintr-un echipaj poate să ia o pauză de 45 de minute la bordul unui vehicul condus de un alt conducător auto, cu condiția ca persoana care face pauză să nu fie implicată în asistarea celei care conduce vehiculul.”;

**36.** Articolul 141:

36.1. se completează cu alin. (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:

„(3<sup>1</sup>) Un conducător auto care prestează un serviciu de transport rutier de persoane prin serviciu ocazional unic cu o durată de cel puțin 6 perioade consecutive de 24 de ore, poate beneficia de o derogare de la alin. (2), luând perioada de repaus zilnic o dată în maximum 25 de ore după încheierea perioadei de repaus zilnic sau a perioadei de repaus săptămânal anterioare, cu condiția ca durata totală de conducere acumulată pentru ziua respectivă să nu depășească 7 ore, cu condiția ca siguranța rutieră și condițiile de muncă ale conducătorului auto să nu fie pusă în pericol.

Respectând aceleași condiții, respectiva derogare poate fi utilizată de 2 ori în cadrul unui serviciu de transport rutier de persoane prin serviciu ocazional unic, cu o durată de cel puțin 8 perioade consecutive de 24 de ore. Utilizarea respectivei derogări nu contravine prevederilor privind timpul maxim de lucru.”;

36.2. alineatul (7) va avea următorul cuprins:

„(7) Pe parcursul a 2 săptămâni consecutive, un conducător auto trebuie să respecte cel puțin:

a) 2 perioade de repaus săptămânal normale; sau

b) o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore.”;

36.3. se completează cu alin. (7<sup>1</sup>) - (7<sup>6</sup>) cu următorul cuprins:

„(7<sup>1</sup>) O perioadă de repaus săptămânal începe până la sfârșitul a 6 perioade de 24 de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă.

(7<sup>2</sup>) Prin derogare de la alin. (7), un conducător auto care efectuează operațiuni de transport internațional de mărfuri poate, în afara statului membru de stabilire, să efectueze două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive, cu condiția ca, în oricare patru săptămâni consecutive, acel conducător auto să efectueze cel puțin patru perioade de repaus săptămânal dintre care cel puțin două perioade de repaus săptămânal să fie perioade de repaus săptămânal normale.

(7<sup>3</sup>) În sensul alin. (7) - (7<sup>2</sup>), se consideră că un conducător auto efectuează operațiuni de transport internațional în cazul în care conducătorul auto începe cele două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în afara statului membru de stabilire al angajatorului și a țării în care se află locul de reședință al conducătorului auto.

(7<sup>4</sup>) Prin derogare de la alin. (7) - (7<sup>3</sup>), un conducător auto care asigură un serviciu de transport rutier de persoane prin serviciu ocazional unic, poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal normale precedente, cu condiția dacă:

a) după utilizarea derogării, conducătorul auto va efectua:

- fie două perioade de repaus săptămânal normale;
- fie o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore. Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează sfârșitului perioadei de derogare;

b) vehiculul este dotat cu tahograf;

c) în cazul în care perioada de conducere este cuprinsă între orele 22.00 și 6.00, vehiculul este condus de mai mulți conducători auto sau perioada de conducere menționată la alin. (7) se reduce la trei ore.

(7<sup>5</sup>) Reducerea se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânilor în cauză.

(7<sup>6</sup>) În cazul în care au fost efectuate consecutiv două perioade de repaus săptămânal reduse în conformitate cu alineatul (7<sup>2</sup>), următoarea perioadă de repaus săptămânal este precedată de o perioadă de repaus luată drept compensație pentru cele două perioade de repaus săptămânal reduse.”;

36.4. alineatul (9) se completează cu următorul text:

„Perioadele de repaus săptămânal normale și orice perioadă de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare nu pot fi efectuate la bordul unui vehicul. Ele se efectuează într-un spațiu de cazare corespunzător și adaptat atât pentru bărbați, cât și pentru femei, cu spații de dormit și instalații sanitare adecvate.”;

36.5. se completează cu alin. (11) - (18) cu următorul cuprins:

„(11) Cheltuielile aferente cazării conducătorului auto în afara vehiculului, se suportă de către angajator.

(12) Întreprinderile/operatorii de transport rutier organizează activitatea conducătorilor auto astfel încât, la fiecare perioadă de 4 săptămâni, consecutive, aceștia să aibă posibilitatea de a se întoarce fie la centrul operațional al întreprinderii unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, unde începe perioada de repaus

săptămânal, fie la locul de reședință al conducătorului auto, pentru a beneficia de cel puțin o perioadă de repaus săptămânal normală sau de o perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore, acordată în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal redus.

(13) În cazul în care conducătorul auto a efectuat 2 perioade de repaus săptămânal reduse consecutive în conformitate cu alin. (7)-(7<sup>3</sup>), întreprinderea de transport organizează activitatea conducătorului auto în așa fel încât acesta să poată să se întoarcă înainte de începutul perioadei de repaus săptămânal normale de peste 45 de ore luată în compensație.

(14) Întreprinderea de transport documentează modul în care își îndeplinește această obligație și păstrează documentația la sediu pentru a o prezenta la cererea autorităților de control.

(15) Prin derogare de la alin. (1) – (14), în cazul în care conducătorul auto însoțește un vehicul rutier transportat cu feribotul sau cu trenul și beneficiază de o perioadă de repaus zilnic normal sau de o perioadă de repaus săptămânal redus, această perioadă poate fi întreruptă de cel mult două ori pentru desfășurarea altor activități, a căror durată totală nu depășește o oră. Pe durata perioadei de repaus zilnic normal sau a perioadei de repaus săptămânal redus, conducătorului auto i se asigură accesul la o cabină de dormit sau la o cușetă.

(16) În cazul perioadelor de repaus săptămânal normal, derogarea prevăzută la alin. (15) se aplică transportului cu feribotul sau cu trenul numai dacă sunt întrunite cumulativ următoarele condiții:

a) durata programată a transportului este de minimum opt ore;

b) conducătorului auto i se asigură accesul la o cabină de dormit pe feribot sau în tren.

(17) Timpul necesar conducătorului auto pentru deplasarea la locul de îmbarcare cu un vehicul care intră în domeniul de aplicare al prezentului titlu sau pentru întoarcerea de la acest loc, în situația în care vehiculul nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la centrul operațional al întreprinderii unde este situat locul normal de staționare al conducătorului auto, nu se consideră timp de repaus sau pauză, cu excepția cazului în care conducătorul auto se află pe un feribot sau în tren și beneficiază de acces la o cabină de dormit sau la o cușetă.

(18) Perioada de timp necesară conducătorului auto care conduce un vehicul ce nu intră în domeniul de aplicare al prezentului titlu pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al prezentului titlu sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când acesta nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la sediul întreprinderii unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, se consideră altă muncă.”;

**37.** Se completează cu articolul 141<sup>1</sup>,cu următorul cuprins:

„Art. 141<sup>1</sup>. - (1) Se admite utilizarea vehiculelor care nu sunt echipate cu tahograf, pentru următoarele categorii de servicii:

a) servicii regulate naționale de transport rutier de călători;

b) servicii regulate internaționale de transport rutier de călători ale căror capete de traseu sunt situate la o distanță de până la 50 km, în linie dreaptă, de la frontiera de stat a Republicii Moldova și al căror traseu nu depășește 100 km.

(2) În cazul serviciilor menționate la alin. (1), operatorul de transport rutier are obligația să stabilească un orar de serviciu și un tabel de serviciu care, pentru fiecare conducător auto, cuprinde:

- a) numele și prenumele;
- b) locul de muncă de bază;
- c) perioadele de conducere stabilite în prealabil;
- d) celelalte activități desfășurate;
- e) pauzele și perioadele de disponibilitate.

Fiecare conducător auto care prestează serviciile prevăzute la alin. (1) trebuie să dețină asupra sa un extras din tabelul de serviciu și o copie a orarului de serviciu.

(3) Tabelul de serviciu:

a) cuprinde informațiile prevăzute la alin. (2) pentru o perioadă minimă care include ziua controlului și cele 56 de zile calendaristice anterioare și se actualizează periodic, la intervale care nu depășesc o lună;

b) este semnat de conducătorul întreprinderii de transport sau de o persoană împuternicită;

c) se păstrează de către întreprinderea de transport pe o perioadă de un an de la data expirării perioadei acoperite și se eliberează conducătorului auto un extras, la cererea acestuia;

d) se prezintă și se pune la dispoziția agentului de control împuternicit, la solicitarea acestuia.

(4) În scopul efectuării controalelor în trafic, conducătorul auto trebuie să poată justifica aplicarea derogărilor privind duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus, prin:

a) deținerea la bordul vehiculului a unei foi de parcurs completate anterior începerii cursei, care conține informațiile obligatorii stabilite de legislația națională, furnizată de întreprinderea de transport;

b) deținerea la bordul vehiculului a copiilor foi de parcurs, pe suport de hârtie sau în format electronic, care acoperă ultimele 28 de zile calendaristice, iar, după caz, ultimele 56 de zile calendaristice.

(5) Obligația prevăzută la alin. (4) lit. b) încetează să se aplice în cazul în care vehiculul este dotat cu un tahograf care permite evidența tipului de serviciu de transport rutier de călători prestat.

(6) Modelul foi de parcurs și tabelului de serviciu se aprobă de prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.”;

**38.** Articolul 143 se completează cu alin. (4) - (23) cu următorul cuprins:

„(4) Răspunderea întreprinderii poate fi stabilită în cazul nerespectării obligațiilor prevăzute la art. 142 și 143 alin.(1) și (2), dacă se constată că aceasta nu a asigurat organizarea și controlul corespunzător al activității de transport.

(5) La stabilirea răspunderii, autoritatea competentă ia în considerare orice probe prezentate de întreprindere care demonstrează că aceasta a întreprins toate măsurile rezonabile pentru prevenirea încălcării și nu poate fi obligată să poarte răspundere pentru încălcarea comisă.

(6) Întreprinderile de transport, expeditorii, exportatorii, operatorii din domeniul

turismului, furnizorii principali de transport și agenții care utilizează conducători auto, au obligația de a se sigura că orarele de transport stabilite prin contract, sunt conforme prezentului titlu.

(7) Pentru transportul rutier în trafic național, pot fi admise durate minime mai lungi pentru pauze și perioade de repaus sau durate de cât cele prevăzute în art. 139-141, în funcție de contractele colective de sau de alte acorduri între partenerii sociali respectivi. Cu toate acestea, prezentul titlu rămâne aplicabil conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier în trafic internațional.

(8) Pentru a permite vehiculului rutier să ajungă la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la prevederile art. 139-141, în măsura strict necesară, în scopul asigurării siguranței persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia, cu condiția ca prin această derogare să nu fie pusă în pericol siguranța rutieră.

Conducătorul auto are obligația de a indica manual natura și motivul derogării în foaia de înregistrare a tahografului, sau în registrul de sarcini, cel târziu până la sosirea la locul de oprire corespunzător.

(9) În circumstanțe excepționale, conducătorul auto poate deroga de la prevederile art. 139 alin. (1)-(2), și ale art. 141 alin. (2) și (3), prin depășirea duratei de conducere zilnice și săptămânale cu cel mult o oră, pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto, în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal, cu condiția ca prin această derogare să nu fie pusă în pericol siguranța rutieră.

(10) În aceleași condiții ca cele prevăzute la alin. (9), conducătorul auto poate depăși durata de conducere zilnică și săptămânală cu cel mult două ore, cu condiția efectuării unei pauze neîntrerupte de 30 de minute imediat înainte de perioada suplimentară de conducere necesară pentru a ajunge la centrul operațional al angajatorului sau la locul de reședință al conducătorului auto, în vederea efectuării perioadei de repaus săptămânal normal.

(11) Conducătorul auto are obligația de a indica manual cauza derogării în foaia de parcurs, pe un document imprimat eliberat de aparatul de înregistrare sau în registrul de sarcini, cel târziu la sosirea la destinație sau la locul de oprire corespunzător.

(12) Orice perioadă de prelungire a duratei de conducere se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă, acordată în bloc, înainte de expirarea celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în cauză.

(13) Conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 138 alin. (3) sunt supuși normelor naționale privind duratele maxime de conducere, pauzele și perioadele minime de repaus, stabilite în scopul asigurării protecției securității și sănătății acestora.

(14) În cazul nerespectării prevederilor ce țin de perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, Agenția aplică sancțiuni, care trebuie să fie cu caracter efectiv și proporționale cu gravitatea încălcărilor, în conformitate cu anexa nr. 5, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.

Nici o încălcare a prevederilor ce țin de perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto, nu atrage mai mult de o sancțiune sau de o procedură.

Agenția notifică Comisia privind normele și măsurile sancționatorii, împreună cu metoda și criteriile alese la nivel național și eventualele modificări.

(15) În cazul în care se inițiază o procedură sau se aplică o sancțiune, pentru o

anumită încălcare, se eliberează conducătorului auto, dovada scrisă corespunzătoare.

(16) Conducătorul auto păstrează dovezile furnizate de către un stat membru al Uniunii Europene, cu privire la o sancțiune sau la deschiderea unei proceduri până în momentul în care aceeași încălcare a prezentului titlu, nu poate să mai atragă la o a doua procedură sau o a doua sancțiune în conformitate cu prezentul titlu.

(17) Conducătorul auto prezintă la cerere, dovada prevăzută în alin. (16).

(18) Un conducător auto care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport, prezintă informații suficiente fiecăreia dintre aceste întreprinderi pentru a se conforma prevederilor art. 139-141.

(19) În cazul în care s-a comis o încălcare a prezentului titlu, care este în mod evident de natură să compromită siguranța rutieră, autoritatea competentă poate imobiliza vehiculul, până la remedierea cauzei încălcării.

(20) În situația prevăzută la alin. (19) conducătorul vehiculului auto poate fi obligat să efectueze o perioadă zilnică de repaus.

(21) În cazul în care încălcarea este imputabilă unei întreprinderi stabilite în Republica Moldova, Agenția poate dispune, în condițiile legii, retragerea, suspendarea sau aplicarea de restricții asupra licenței de transport.

(22) În cazul în care încălcarea cade în responsabilitatea conducătorului auto, pot fi aplicate măsuri privind suspendarea sau aplicarea unei restricții asupra dreptului de a conduce, în conformitate cu legislația contravențională sau penală.

(23) Agenția cooperează cu autoritățile similare din statele membre ale Uniunii Europene și acordă fără întârzieri nejustificate și comunică periodic informațiile disponibile privind încălcările comise pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane sau întreprinderi stabilite în statele membre ale Uniunii Europene și sancțiunile aplicate acestora și a informațiilor relevante ce țin de clasificarea întreprinderii în funcție de gradul de risc, în conformitate cu art. 45<sup>1</sup>. ”;

**39.** Articolul 144 se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:

„(4) Organul central de specialitate asigură elaborarea și după caz, aprobarea actelor normative pentru punerea în aplicare a normelor prezentului titlu și a conferirii derogărilor de la prezentul titlu.”;

**40.** Se completează cu Titlurile VI<sup>1</sup> și VI<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

## **„ TITLUL VI<sup>1</sup> TIMPUL DE MUNCĂ ȘI ODIHNĂ AL LUCRĂTORILOR MOBILI**

*Art. 144<sup>1</sup> – Prezentul titlu stabilește cerințele minime legate de organizarea timpului de muncă în vederea îmbunătățirii protecției sănătății și siguranța persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier și creșterea siguranței rutiere, precum și alinierea condițiilor de concurență.*

*Art. 144<sup>2</sup> - Prezentul titlu se aplică lucrătorilor mobili angajați în întreprinderi care efectuează transport rutier de mărfuri sau persoane care cad sub incidența prevederilor art. 138.*

**Art. 144<sup>3</sup>** - (1) În cursul unei săptămâni, timpul total de lucru al lucrătorilor mobili poate fi de maximum 48 de ore. Durata maximă a timpului de lucru săptămânal poate fi prelungită până la maximum 60 de ore, cu condiția ca, pentru orice perioadă de 4 luni consecutive, media timpului de lucru săptămânal să nu depășească 48 de ore.

(2) În sensul prevederilor alin. (1), în cazul lucrătorilor mobili care muncesc pentru mai mulți angajatori, timpul de lucru este suma orelor lucrate de persoana respectivă pentru toți angajatorii. Angajatorul va cere lucrătorului mobil în cauza informații cu privire la timpul lucrat pentru alți angajatori. Lucrătorul mobil va furniza în scris aceste informații.

**Art. 144<sup>4</sup>** - Lucrătorii mobili pot lucra cel mult 6 ore consecutive fără pauză. Timpul de lucru va fi întrerupt de o pauză de cel puțin 30 de minute dacă timpul total de lucru este de 6 până la 9 ore și, respectiv, de cel puțin 45 de minute dacă timpul total de lucru depășește 9 ore. Pauzele pot fi împărțite în perioade de minimum 15 minute.

**Art. 144<sup>5</sup>** - În cazul cursanților și al stagiarilor se aplică, în ceea ce privește pauzele și perioadele de odihnă se aplică prevederile similare pentru lucrătorii mobili.

**Art. 144<sup>6</sup>** - Timpul de muncă zilnic nu va depăși 10 ore într-un interval de 24 de ore, dacă lucrătorul mobil muncește în perioada cuprinsă între ora 0:00 și ora 7:00, indiferent de numărul de ore lucrate în această perioadă. Munca efectuată în această perioadă se va compensa în conformitate cu prevederile legale în vigoare sau cu condițiile generale negociate de partenerii sociali, astfel încât să nu fie pusă în pericol siguranța rutieră.

**Art. 144<sup>7</sup>** - Lucrătorii mobili au următoarele obligații:

- a) să respecte timpul de muncă, așa cum este stabilit prin prezentul Cod;
- b) în cazul celor care lucrează pentru mai mulți angajatori, să furnizeze în scris informații corecte angajatorilor cu privire la timpul de muncă lucrat.

**Art. 144<sup>8</sup>** – Nerespectarea prevederilor ce țin respectarea timpul de muncă și odihnă al lucrătorilor mobili se sancționează contravențional.

## **Titlul VI<sup>2</sup>**

### **DETAȘAREA CONDUCĂTORILOR AUTO**

**Art. 144<sup>9</sup>**. Prezentul titlu instituie 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.

**Art. 144<sup>10</sup>**. – (1) Normele specifice se aplică 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, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea care face detașările și destinatarul prestării de servicii care își desfășoară activitatea în statul membru respectiv, dacă există un raport de muncă între întreprinderea care face detașarea și lucrător pe perioada detașării.

(2) Conducătorii auto detașați pe teritoriul Republicii Moldova în cadrul prestării de servicii transnaționale beneficiază, indiferent de legea aplicabilă raportului de muncă, de salariul minim prevăzut, inclusiv plata orelor suplimentare.

(3) Conducătorii auto detașați în cadrul prestării de servicii transnaționale beneficiază, indiferent de legea aplicabilă raportului de muncă, de salariul minim aplicabil pe teritoriul unui stat în care a fost detașat, inclusiv plata orelor suplimentare.

**Art. 144<sup>11</sup>.** Un conducător auto nu este considerat detașat:

**a)** atunci când, efectuează operațiuni de transport internațional bilateral de mărfuri;

**b)** atunci când, pe lângă efectuarea unei operațiuni de transport bilateral, efectuează o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre UE sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru;

**c)** efectuează maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le tranzitează, cu condiția de a nu încărca sau descărca mărfuri în același stat membru UE, atunci când operațiunea de transport rutier bilateral începută în Republica Moldova, în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară, este urmată de o operațiune de transport rutier bilateral către Republica Moldova;

**d)** efectuează operațiuni de transport bilateral de persoane în cadrul unui serviciu internațional ocazional sau regulat;

**e)** în cadrul transportului rutier bilateral de persoane efectuează o îmbarcare de persoane și/sau o debarcare de persoane în statele membre UE sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acesta să nu ofere servicii de transport de persoane între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere;

**f)** tranzitează teritoriul unui stat membru UE, fără a încărca sau a descărca mărfuri ori fără a îmbarca sau a debarca persoane;

**g)** efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral de mărfuri.

**Art. 144<sup>12</sup>.** – (1) *Excepțiile pentru activitățile suplimentare prevăzute la art. 144<sup>11</sup> lit.b), c) și e) se aplică conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe inteligente.*

(2) *Pentru conducătorii auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe digitale, excepțiile prevăzute la art. 144<sup>11</sup> lit.b), c) și e) se aplică cu condiția că conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării în care își începe și cel al țării în care își încheie ziua de lucru.*

**Art.144<sup>13</sup>.** *Conducătorii auto care efectuează operațiuni de cabotaj, sunt considerați ca fiind salariați detașați pe teritoriul Republicii Moldova / de pe teritoriul Republicii Moldova și intră în domeniul de aplicare a prezentului titlu.*

**Art.144<sup>14</sup>.** *Se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul statului gazdă în cursul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri sau de persoane. Perioada de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare, în contextul în care astfel de operațiuni de transport rutier internațional sunt efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește.*

**Art.144<sup>15</sup>.** *Angajatorii au obligația de a informa în scris salariații angajați în funcția de conducător auto cu privire la:*

a) *elementele constitutive ale remunerației la care are dreptul salariatul, în conformitate cu legislația aplicabilă în statul membru gazdă, și nivelul acestora;*

b) *cuantumul total al remunerației acordate conducătorului auto pe perioada detașării, cu evidențierea distinctă a indemnizației specifice detașării, atunci când aceasta este acordată;*

c) *cheltuielile efectiv generate de detașare, precum transportul, cazarea și masa, precum și modalitatea de acordare sau de rambursare a acestora, respectiv modalitatea de asigurare a transportului, cazării sau mesei, după caz.*

**Art.144<sup>16</sup>.** *Întreprinderile de transport rutier stabilite într-o țară terță și care detașează conducători auto pe teritoriul Republicii Moldova nu beneficiază de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru UE, inclusiv atunci când efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri rutiere bilaterale sau multilaterale prin care se acordă acces la piața Uniunii Europene sau la părți ale acesteia.*

**Art.144<sup>17</sup>.** *Inspectoratul de Stat al Muncii este autoritatea competentă în domeniul detașării, având atribuții de birou de legătură, care asigură îndeplinirea obligației de cooperare administrativă cu autoritățile competente din alte state.*

**Art.144<sup>18</sup>.** – (1) *Operatorul de transport rutier stabilit în alt stat membru care detașează pe teritoriul Republicii Moldova conducătorul auto, este obligat de a prezenta o declarație de detașare cel târziu la data începerii detașării, prin intermediul unui formular standard multilingv al interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI). Respectiva declarație de detașare constă în următoarele informații:*

*a) datele de identificare a operatorului de transport rutier, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;*

*b) datele de contact ale managerului de transport rutier sau ale unei alte persoane de contact din statul membru de stabilire care să asigure legătura cu autoritatea competentă din Republica Moldova și să trimită și să primească documente sau comunicări;*

*c) datele de identificare ale conducătorului auto, adresa locului de reședință și numărul permisului de conducere;*

*d) data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă contractului de muncă;*

*e) datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;*

*f) numerele de înmatriculare ale vehiculelor;*

*g) dacă serviciile de transport efectuate sunt transportul de mărfuri, transportul de persoane, transportul internațional sau operațiunile de cabotaj.*

(2) *Operatorul de transport rutier este obligat să se asigure că conducătorul auto are la dispoziție, pe suport de hârtie sau în format electronic, precum și conducătorul auto este obligat de a păstra și de a pune la dispoziție, atunci când i se solicită în trafic:*

*a) o copie a declarației de detașare transmise prin intermediul IMI;*

*b) dovezi ale operațiunilor de transport care se desfășoară pe teritoriul Republicii Moldova, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură sau dovezile menționate la articolul Art.30<sup>7</sup>;*

*c) înregistrările tahografului, în special simbolurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj;*

(3) *Operatorul de transport care detașează conducători auto pe teritoriul Republicii Moldova are obligația de a transmite, prin intermediul interfeței publice conectate la IMI, după terminarea perioadei de detașare, la solicitarea directă a autorității competente, copii ale documentelor menționate la alin. (2) lit.b) și c), precum și documente privind remunerația conducătorului auto aferente perioadei de detașare, contractul său de muncă, fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto și dovezile de plată.*

(4) *Operatorul de transport rutier transmite documentele prevăzute la alin.(3) prin intermediul interfeței publice conectate la IMI cel târziu la opt săptămâni de la data solicitării.*

(5) *În cazul în care operatorul de transport nu prezintă documentația solicitată în termenul respectiv, autoritatea competentă poate solicita asistență, prin intermediul IMI, autorităților competente ale statului membru de stabilire.*

(6) În cazul în care se efectuează o astfel de solicitare de asistență reciprocă, autoritățile competente din statul membru de stabilire al operatorului de transport rutier au acces la declarația de detașare și la alte informații relevante prezentate de operator prin intermediul interfeței publice conectate la IMI.

(7) În cazul în care autoritățile competente din statul membru gazdă transmit autorității competente o cerere de asistență privind furnizarea documentelor menționate alin. (2) litera b) și c), autoritatea competentă furnizează documentația solicitată în termen de 25 de zile lucrătoare de la data primirii cererii de asistență reciprocă. În acest caz, autoritatea competentă poate solicita operatorului de transport rutier din Republica Moldova dovezi ale operațiunilor de transport rutier care au loc pe teritoriul altui stat membru.

(8) Conducătorului auto are obligația de a păstra și a pune la dispoziție, atunci când i se cere acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport de hârtie sau în format electronic, dovezi ale operațiunilor internaționale de transport relevante.

(9) În scopuri de control, operatorul de transport menține la zi declarațiile de detașare menționate la alin. (1) în interfața publică conectată la IMI.

(10) Informațiile din declarațiile de detașare sunt salvate în baza de date a IMI în scopul efectuării de controale, pe o perioadă de 24 de luni. Informația poate fi transmisă și prin alte mijloace cu condiția ca:

- a) informațiile să fie legate de o detașare pe teritoriul statului membru vizat;
- b) informațiile să fie utilizate exclusiv în scopul controlului aplicării normelor privind detașarea; și
- c) orice prelucrare a datelor să fie efectuată în conformitate cu Legea cu privire la protecția datelor cu caracter personal.”;

#### 41. Articolul 148:

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

„(1<sup>2</sup>) Operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport rutier permit efectuarea tuturor controalelor destinate garantării corectitudinii operațiunilor, în special în ceea ce privește perioadele de conducere a vehiculului și de repaus. În acest sens, inspectorii Agenției sunt împuterniciți:

- a) să verifice registrele și celelalte documente legate de operarea întreprinderii de transporturi;
- b) să facă copii după registrele și documentele de la sediu sau să facă extrase după acestea;
- c) să aibă acces la toate sediile, facilitățile și vehiculele întreprinderii;
- d) să solicite furnizarea oricăror informații cuprinse în registre, documente și baze de date.”;

41.2. alineatul (4) se completează cu litera c) cu următorul cuprins:

„c) controlul tehnic în trafic a vehiculelor comerciale.”;

#### 42. Se completează cu articolele 151<sup>1</sup> și 151<sup>2</sup> cu următorul cuprins:

„**Art.151<sup>1</sup>**. – (1) Agenția verifică periodic dacă întreprinderile notificate pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier continuă să îndeplinească cerințele stabilite la art.16.

(2) Controlul asupra respectării condițiilor de exercitare a ocupației de operator de transport rutier stabilite la art.16, de către întreprinderile notificate să exercite această ocupație se efectuează, inclusiv dacă este cazul, la sediul întreprinderii în cauză, în special fiind vizate acele întreprinderi care sunt clasificate ca prezentând un risc sporit.

(3) La realizarea controlului conform alin. (1) și (2), Agenția aplică sistemul de clasificare în funcție de gradul de risc specificat la art.152 alin.(3) la totalitatea încălcărilor care pot determina pierderea bunei reputații prevăzute la art.18 și anexa nr.6.

**Art.151<sup>2</sup>**. – (1) Controlului tehnic în trafic a vehiculelor comerciale se efectuează de către inspectorii Agenției în scopul ameliorării siguranței rutiere și a protecției mediului.

(2) Sistemul de control tehnic în trafic include: controalele tehnice în trafic inițiale și controalele tehnice în trafic detaliate. Modul de efectuare a controlului, elementele supuse verificării și clasificarea deficiențelor se aprobă de către Guvern.

(3) Pentru vehiculele comerciale, numărul total al controalelor tehnice în trafic inițiale efectuate în fiecare an calendaristic trebuie să reprezinte cel puțin 5 % din numărul total al acestor vehicule înmatriculate în Republica Moldova.”;

**43.** Articolul 152 va avea următorul cuprins:

„**Art.152.** - (1) Controlul 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 este realizat în fiecare an de către inspectorii Agenției, atât în trafic, cât și la sediile operatorilor de transport rutier. Controalele efectuate în temeiul acestui alineat includ și controale asupra operațiunilor de cabotaj.

(2) Agenția organizează controalele în așa fel încât din numărul total de zile lucrătoare verificate, cel puțin 30 % se verifică în trafic și cel puțin 50 % la sediile întreprinderilor.

În timpul controlului în trafic, conducătorului auto i se oferă permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport rutier sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de finisarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care se dovedesc a nu fi disponibile la bord.

(3) Exercițarea controlului în temeiul alin.(1) și (2), se organizează de către Agenție în baza sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc, calculat în baza unei formule și vizează o întreprindere în cazul în care unul sau mai mulți conducători auto ai acesteia 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.

(4) Formula pentru calculare a gradului de risc al unei întreprinderi, ține cont de numărul, gravitatea și frecvența încălcărilor prevăzute alin. (6) și se aprobă prin ordinul conducătorului organului central de specialitate.

(5) Întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat fac obiectul unor controale mai riguroase și mai frecvente.

(6) Încălcările 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, sunt stabilite în Anexa nr. 5.

(7) Agenția se asigură că datele statistice colectate în cadrul controalelor organizate în conformitate cu alin. (1) și (2) sunt repartizate în următoarele categorii:

1) pentru controale în trafic:

a) tipul rutei (autostradă, drum național sau drum secundar), și țara în care a fost înmatriculat vehiculul verificat, pentru evitarea oricărei discriminări;

b) tipul tahografului: analogic, digital sau inteligent;

2) pentru controalele la sediu:

a) tipul activității de transport, și anume internațional sau intern, de călători sau mărfuri, în interes propriu sau în contul altcuiva;

b) mărimea parcului de autovehicule al întreprinderii;

c) tipul tahografului: analogic sau digital.

Aceste date statistice sunt incluse în raportul de activitate a Agenției, și transmise în adresa Comisiei din doi în doi ani. Agenția ține evidenta datelor colectate pentru anul anterior.

(8) Întreprinderile responsabile pentru conducătorii auto păstrează pe parcursul unui an documentele, rezultatele și celelalte date pertinente care le sunt transmise de către Agenție cu privire la controalele efectuate la sediul lor și/sau asupra conducătorilor auto ai acestora în trafic.

(9) Controalele în trafic:

1) se organizează în locuri diferite și la toate orele, acoperind o porțiune corespunzătoare a rețelei de drumuri, astfel încât să fie dificilă evitarea punctelor de control;

2) sunt realizate în punctele de control situate pe rețeaua de drumuri existente sau în fază de proiect sau în apropierea acestora;

3) se efectuează în baza unui sistem de rotație aleatoriu, cu un echilibru geografic corespunzător;

4) se realizează prin verificarea următoarelor elemente:

a) duratele de conducere zilnice și săptămânale, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal; de asemenea, foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie păstrate la bordul vehiculului și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare și/sau pe foile imprimate;

b) pentru perioada menționată la lit. a), toate cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului, definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N<sub>3</sub> sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M<sub>3</sub>;

c) dacă este cazul, vitezele instantanee atinse de vehicul, astfel cum sunt înregistrate de către aparatul de înregistrare pe o perioadă care nu depășește ultimele 24 de ore de utilizare a vehiculului;

d) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare sau prezența documentelor prevăzute la art. 144<sup>1</sup> alin.(2);

e) verificarea aparatului de control cu care sunt echipate vehiculele pentru a detecta montarea și/sau utilizarea unei/unor instalații destinate să distrugă, să elimine, să manipuleze sau să modifice orice date sau destinate să interfereze cu orice fracțiune a unui schimb electronic de date între părțile componente ale aparatului de control sau destinate să împiedice sau să distorsioneze datele înainte de criptare în unul dintre modurile enumerate anterior;

f) timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, conform art. 144<sup>3</sup>; alt timp de lucru săptămânal, conform art. 144<sup>3</sup> și 144<sup>4</sup> numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente;

5) se efectuează fără discriminare pe baza nici unuia din motivele următoare:

a) țara în care a fost înmatriculat vehiculul;

b) țara de reședință a conducătorului auto;

c) țara în care își are sediul întreprinderea;

d) punctul de plecare și de sosire al călătoriei;

e) tipul tahografului: analogic, digital sau inteligent;

6) se efectuează de către inspectorii Agenției în conformitate cu lista principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu subpct. 4);

7) se efectuează prin utilizarea echipamentelor standard:

a) echipamente capabile de descărcarea datelor din unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto de pe tahograf, de citirea datelor, analizarea datelor și/sau transmiterea rezultatelor către o bază de date spre analiză;

b) echipamente pentru verificarea foilor de tahograf;

c) aparatură specifică de analiză, cu soft adecvat, pentru a verifica și a confirma semnătura digitală atașată datelor, precum și soft specific de analiză pentru a stabili în detaliu variațiile de viteză ale vehiculelor înainte de inspectarea aparatului de control al acestora;

(10) În cazul în care în cadrul unui control în trafic al conducătorului unui vehicul înmatriculat într-un stat membru UE sau țară terță se constată că există temeuri pentru a presupune că au fost comise încălcări care nu pot fi identificate în timpul controlului, din lipsa datelor necesare, Agenția cooperează cu autoritățile competente naționale ale statelor membre UE și oferă asistență reciprocă cu statele în care este înmatriculat vehiculul, pentru a clarifica situația, în conformitate cu art.45<sup>1</sup>, sau cu autoritățile competente ale țărilor terțe în conformitate cu acordurile internaționale.

(11) Agenția efectuează, cel puțin de șase ori pe an, controale în trafic concertate asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care cad sub incidența prezentului articol, inclusiv de cel puțin două ori pe an, controalele concertate vizează și operațiunile

de cabotaj. 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.

(12) Controale la sediile întreprinderilor:

1) se organizează luându-se în considerare experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi, precum și în cazul în care în trafic s-au constatat încălcări grave 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;

2) se realizează prin verificarea elementelor stabilite în alin.(9) subpct.4) și a următoarelor elemente:

a) perioadele săptămânale de repaus și perioadele de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;

b) respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;

c) foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto;

d) respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte;

e) respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor în ceea ce privește plata spațiilor de cazare pentru conducătorii auto și organizarea muncii acestora;

În cazul în care se constată o încălcare, Agenția verifică responsabilitatea partajată a altor participanți din lanțul de transport, cum ar fi expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, precum și verifică dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă 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;

3) se efectuează de către inspectorii Agenției în conformitate cu lista principalelor elemente care trebuie verificate, în conformitate cu subpct.2);

4) se efectuează prin utilizarea echipamentelor standard prevăzute la alin.(9) subpct. 7);

5) se realizează ținând seama de toate informațiile furnizate de autoritatea competentă din statul membru UE, cu referire la activitățile întreprinderii în statul respectiv.

Controalele efectuate, după caz în oficiu la sediul Agenției, pe baza documentelor sau datelor pertinente furnizate de către întreprinderi la cererea Agenției, au același statut ca și controalele efectuate la sediile întreprinderilor.

(13) Cooperarea administrativă și schimbul de informații dintre Agenție și celelalte autorități competente desemnate de către statele membre UE cu privire la realizarea măsurilor stabilite de prezentul articol se realizează conform art.45<sup>1</sup>.

(14) Agenția în comun cu celelalte autorități competente desemnate de către statele membre UE participă la organizarea de programe de formare cu privire la cele mai bune practici cel puțin o dată pe an și facilitează schimbul, cel puțin o dată pe an, de angajați din cadrul organismelor de legătură intracomunitară specifice cu omologii acestora din alte state membre.

(15) Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc sunt accesibile tuturor autorităților de control competente.”;

44. Anexa nr.5 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr.5

### Lista

**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**

**1. Grupe 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**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>(1)</sup>			
			CM	GI	IFG	IG
<b>A</b>	<b>Echipaj</b>					
A1	Art.18-21 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Regulamentul privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.181/2022	Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto			X	

<b>B Perioadele de conducere</b>							
B1	Art. 139 alin. (1) din Cod	Depășirea duratei de conducere zilnice de 9 ore dacă posibilitatea de prelungire la 10 ore nu este permisă	9h < ... < 10h				X
B2			10h ≤ ... < 11h			X	
B3			11h ≤ ...		X		
B4		Depășirea duratei de conducere zilnice de 9 ore cu 50 % sau mai mult	13h30 ≤ ...	X			
B5		Depășirea duratei prelungite de conducere zilnice de 10 ore, dacă este permisă prelungirea	10h < ... < 11h				X
B6			11h ≤ ... < 12h			X	
B7			12h ≤ ...		X		
B8		Depășirea duratei de conducere zilnice de 10 ore cu 50 % sau mai mult	15h ≤ ...	X			
B9	Art. 139 alin. (2) din Cod	Depășirea duratei de conducere săptămânale	56h < ... < 60h				X
B10			60h ≤ ... < 65h			X	
B11			65h ≤ ... < 70h		X		
B12		Depășirea duratei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	70h ≤ ...	X			
B13	Art. 139 alin. (3) din Cod	Depășirea duratei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	90h < ... < 100h				X
B14			100h ≤ ... < 105h			X	
B15			105h ≤ ... < 112h30		X		
B16		Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	112h30 ≤ ...	X			
<b>C Pauze</b>							
C1	Art. 140 din Cod	Depășirea duratei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face pauză	4h30 < ... < 5h				X
C2			5h ≤ ... < 6h			X	
C3			6h ≤ ...		X		
<b>D Perioade de repaus</b>							
D1	Art. 141 alin. (2) și (3) din Cod	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11 ore, dacă perioada redusă de repaus zilnic nu este permisă	10h ≤ ... < 11h				X
D2			8h30 ≤ ... < 10h			X	
D3			... < 8h30		X		
D4		Perioadă redusă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9 ore, dacă reducerea este permisă	8h ≤ ... < 9h				X
D5			7h ≤ ... < 8h			X	
D6			... < 7h		X		
D7		Perioadă de repaus zilnic împărțită, insuficientă, de mai puțin de 3 ore + 9 ore	3h + [8h ≤ ... < 9h]				X
D8			3h + [7h ≤ ... < 8h]			X	
D9			3h + [...		X		

			< 7h]				
D10	Art. 141 alin. (6) din Cod	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9 ore, pentru conducere în echipaj	$8h \leq \dots < 9h$				X
D11			$7h \leq \dots < 8h$			X	
D12			$\dots < 7h$		X		
D13	Art. 141 alin. (7) - (7 <sup>3</sup> ) din Cod	Perioadă redusă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 24 de ore	$22h \leq \dots < 24h$				X
D14			$20h \leq \dots < 22h$			X	
D15			$\dots < 20h$		X		
D16			Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 de ore, dacă perioada redusă de repaus săptămânal nu este permisă	$42h \leq \dots < 45h$			
D17			$36h \leq \dots < 42h$			X	
D18			$\dots < 36h$		X		
D19	Art.141 alin. (7 <sup>1</sup> ) din Cod	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal	$\dots < 3h$				X
D20			$3h \leq \dots < 12h$			X	
D21			$12h \leq \dots$		X		
D22	Art. 141 alin. (7 <sup>5</sup> ) - (7 <sup>6</sup> ) din Cod	Nicio perioadă compensatorie pentru două perioade reduse de repaus săptămânal consecutive			X		
D23	Art. 141 alin.(9) din Cod	Perioadă de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul			X		
D24	Art. 141 alin. (11) din Cod	Angajatorul nu acoperă niciun cost de cazare în afara vehiculului				X	
<b>E</b>	<b>Derogarea privind regula celor 12 zile</b>						
E1	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) din Cod	Depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după o perioadă precedentă de repaus săptămânal normală	$\dots < 3h$				X
E2			$3h \leq \dots < 12h$			X	
E3			$12h \leq \dots$		X		
E4	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) lit. a) din Cod	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	$67h < \dots < 69h$				X
E5			$65h < \dots \leq 67h$			X	
E6			$\dots \leq 65h$		X		
E7	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) lit. c) din Cod	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus în echipaj	$3h < \dots < 4,5 h$			X	
E8			$4,5 h \leq \dots$		X		
<b>F</b>	<b>Organizarea activității</b>						
F1	Art. 141 alin. (12) – (14) din Cod	Întreprinderea de transport nu organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să se poată întoarce la centrul operațional al angajatorului sau la locurile de reședință respective ale conducătorilor auto			X		
F2	Art. 142 din Cod	Legătură între remunerație și distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată			X		
F3	Art. 143 alin. (1) și (2)	Lipsește organizarea activității conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul			X		

din Cod	auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate					
---------	---	--	--	--	--	--

(1) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă. IM = încălcare minoră.

**2. Grupe de încălcări cu privire la construirea, instalarea, folosirea, testarea și controlul tahografelor utilizate în transportul rutier**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>(1)</sup>		
			CMGI	IFG	IG
<b>G</b>	<b>Instalarea tahografului</b>				
G1	Art. 46 alin.(2) și, Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Lipsa unui tahograf cu omologare de tip care să fie instalat și utilizat	X		
<b>H</b>	<b>Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare</b>				
H1.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X	
H2.	Art. 46 alin.(2) din Cod,	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X	
H3.	Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea,	Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		
H4.	schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice,	Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		
H5.	descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate ( <i>considerată a fi conducere fără card de conducător auto</i> )	X		

H6	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Funcționarea incorectă a tahografului ( <i>de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător</i> )		X	
H7	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahographe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului ( <i>de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.</i> )		X	
H8.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahographe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Existența la bordul vehiculului și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X		
H9	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahographe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Falsificarea, ascunderea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea	X		
H10	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimare și a datelor descărcate		X	
H11	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și	Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X	

	stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
H12	Art. 46 alin.(2) din Cod,	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X	
H13	Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea,	Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X	
H14	schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Foaie de înregistrare sau card de conducător auto folosite pentru acoperirea unei perioade mai lungi decât cea prevăzută, cu pierderea datelor		X	
H15.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X	
H16	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X	
H17.	Art. 46 alin.(2) din	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de			X

	Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	conducător auto se află în dispozitivul de citire necorespunzător (conducere în echipaj)			
H18	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea incorectă a mecanismului de schimbare		X	
<b>I</b>	<b>Punerea la dispoziție a informațiilor</b>				
I1.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren			X
I2	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor	Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare		X	

	tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
I3.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice			X
I4	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto			X
I5.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului	Refuză controlul		X	

	nr.437/2016			
I6	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 28 de zile (până la 30 decembrie 2024) Nu poate prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 56 de zile (începând de la 31 decembrie 2024)		X
I7	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Nu poate prezenta cardul de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul		X
<b>J</b>	<b>Funcționarea necorespunzătoare</b>			
J1.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau atelier aprobat		X
J2	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea,	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru intervalele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X

	schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
--	--	--	--	--	--

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.”;

45. Se completează cu Anexa nr.6 cu următorul cuprins:

„Anexa nr.6

**Lista încălcărilor  
care pot determina pierderea bunei reputații  
a unei întreprinderi de transport rutier**

Tabelele următoare prezintă categoriile și tipurile de încălcări grave ale normelor de transport rutier, împărțite în trei categorii de gravitate, în funcție de potențialul acestora de a genera un risc de deces sau de vătămări grave și/sau de a denatura concurența de pe piața transportului rutier.

Tabel nr.1

**1. Grupe de încălcări ale perioadei de conducere, repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>(1)</sup>		
			CMGI	IFG	IG
<b>Echipaj</b>					
1.	Art.18-21 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Regulamentul privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.181/2022	Nerespectarea vârstei minime a conducătorilor auto			X
<b>Perioadele de conducere</b>					
2.	Art. 139 alin. (1) din Cod	Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h dacă posibilitatea de	10h ≤ ... < 11h		X
3.			11h ≤ ...		X

		prelungire la 10h nu este permisă				
4.		Depășirea perioadei de conducere zilnice de 9h cu 50 % sau mai mult	$13h30 \leq \dots$	X		
5.		Depășirea perioadei de conducere zilnice prelungite de 10h, dacă este permisă prelungirea	$11h \leq \dots < 12h$			X
6.			$12h \leq \dots$		X	
7.		Depășirea perioadei de conducere zilnice de 10h cu 50 % sau mai mult	$15h \leq \dots$	X		
8.	Art. 139 alin. (2) din Cod	Depășirea perioadei de conducere săptămânale	$60h \leq \dots < 65h$			X
9.			$65h \leq \dots < 70h$		X	
10.		Depășirea perioadei de conducere săptămânale cu 25 % sau mai mult	$70h \leq \dots$	X		
11.	Art. 139 alin. (3) din Cod	Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive	$100h \leq \dots < 105h$			X
12.			$105h \leq \dots < 112h30$		X	
12.		Depășirea perioadei maxime totale de conducere în 2 săptămâni consecutive cu 25 % sau mai mult	$112h30 \leq \dots$	X		
<b>Pauze</b>						
14.	Art. 140 din Cod	Depășirea perioadei neîntrerupte de conducere de 4,5 ore înainte de a face o pauză	$5h \leq \dots < 6h$			X
15.			$6h \leq \dots$		X	
<b>Perioade de repaus</b>						
16.	Art. 141 alin. (2) și (3) din Cod	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 11h, dacă perioada de repaus zilnic redusă nu este permisă	$8h30 \leq \dots < 10h$			X
17.			$\dots < 8h30$		X	
18.		Perioadă de repaus zilnic redusă insuficientă, de mai puțin de 9h, dacă	$7h \leq \dots < 8h$			X
19.			$\dots < 7h$		X	

		reducerea este permisă					
20.		Perioadă de repaus zilnic împărțită	$3h + [7h \leq \dots < 8h]$			X	
21.		insuficientă, de mai puțin de 3h + 9h	$3h + [\dots < 7h]$		X		
22.	Art. 141 alin. (6) din Cod	Perioadă de repaus zilnic insuficientă, de mai puțin de 9h pentru conducere în echipaj	$7h \leq \dots < 8h$			X	
23.			$\dots < 7h$		X		
24.	Art. 141 alin. (7) - (7 <sup>3</sup> ) din Cod	Perioadă de repaus săptămânal redusă insuficientă, de mai puțin de 24h	$20h \leq \dots < 22h$			X	
25.			$\dots < 20h$		X		
26.			Perioadă de repaus săptămânal insuficientă, de mai puțin de 45 h, dacă perioada de repaus săptămânal redusă nu este permisă	$36h \leq \dots < 42h$			X
27.				$\dots < 36h$		X	
28.	Art. 141 alin. (7 <sup>1</sup> ) din Cod	Depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada de repaus săptămânal precedentă	$3h \leq \dots < 12h$			X	
29.			$12h \leq \dots$		X		
30.	Art. 141 alin. (7 <sup>5</sup> ) - (7 <sup>6</sup> ) din Cod	Nicio perioadă de repaus compensatorie pentru două perioade de repaus săptămânal reduse consecutive			X		
31.	Art. 141 alin.(9) din Cod	Perioadă de repaus săptămânal normală sau orice perioadă de repaus săptămânal de peste 45 de ore efectuată la bordul unui vehicul			X		
32.	Art. 141 alin. (11) din Cod	Angajatorul nu acoperă costurile de cazare în afara vehiculului				X	
<b>Derogare privind regula celor 12 zile</b>							
33.	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) din Cod	Depășirea a 12 perioade	$3h \leq \dots < 12h$			X	
34.			$12h \leq \dots$		X		

		consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal normală				
35.	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) lit. a) din Cod	Perioadă de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore	$65h < \dots \leq 67h$			X
36.			$\dots \leq 65h$		X	
37.	Art. 141 alin. (7 <sup>4</sup> ) lit. c) din Cod	Perioadă de conducere între orele 22.00 și 6.00 mai mare de 3 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus în echipaj	$3h < \dots < 4,5 h$			X
38.			$4,5 h \leq \dots$		X	
<b>Organizarea activității</b>						
39.	Art. 141 alin. (12) – (14) din Cod	Întreprinderea de transport nu organizează activitatea conducătorilor auto în așa fel încât aceștia să se poată întoarce la centrul operațional al angajatorului sau la locurile de reședință respective ale conducătorilor auto			X	
40.	Art. 142 din Cod	Legătura dintre remunerație și distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată			X	
41.	Art. 143 alin. (1) și (2) din Cod	Lipsește organizarea activității conducătorului auto sau aceasta este deficientă, conducătorul auto nu a primit instrucțiuni care să îi permită să respecte legislația sau acestea sunt inadecvate			X	

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.2

2. **Grupe de încălcări privind instalarea, utilizarea tahografelor a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
<b>Instalarea tahografului</b>					
1.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Nu este instalat și utilizat un tahograf cu omologare de tip	X		
<b>Utilizarea tahografului, a cardului de conducător auto sau a foii de înregistrare</b>					
2.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat		X	
3.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu		X	
4.		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost falsificat (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
5.		Conducerea cu un card de conducător auto fără a fi titularul acestuia (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
6.		Conducerea cu un card de conducător auto care a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate (considerată a fi conducere fără card de conducător auto)	X		
7.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea	Funcționarea incorectă a tahografului (de exemplu: tahograful nu a fost controlat, calibrat și sigilat corespunzător)		X	

	cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
8.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea improprie a tahografului (de exemplu: utilizare abuzivă deliberată, voluntară sau impusă, lipsa instrucțiunilor privind utilizarea corectă etc.)		X	
9.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Existența la bordul vehiculului și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului	X		
10.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe aces	X		
11.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Întreprinderea nu ține evidența foilor de înregistrare, a documentelor imprimate și a datelor descărcate		X	
12.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Datele înregistrate și stocate nu sunt disponibile timp de cel puțin un an		X	
13.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea incorectă a foilor de înregistrare/cardului de conducător auto		X	
14.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante		X	
15.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod,	Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru acoperirea unei		X	

	Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	perioade mai lungi decât cea prevăzută și pierderea datelor			
16.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unui card de conducător auto murdare ori deteriorate, cu datele ilizibile		X	
17.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Neutilizarea introducerii manuale când acest lucru este necesar		X	
18.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Nu se utilizează foaia de înregistrare corectă sau cardul de conducător auto nu se află în deschiderea corectă a tahografului (conducere în echipaj)			X
19.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice,	Utilizarea incorectă a funcției de selecție a activităților		X	

	aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
<b>Punerea la dispoziție a informațiilor</b>					
20.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren			X
21.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Informațiile obligatorii nu sunt înscrise în foaia de înregistrare		X	
22.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice.			X
23.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Înregistrările nu arată simbolurile țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto			X
24.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea	Refuzarea controlului		X	

	cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016				
25.	Art. 46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 28 de zile (până la 30 decembrie 2024) Incapacitatea de a prezenta înregistrările manuale și documentele imprimare din ziua curentă și din ultimele 56 de zile (începând de la 31 decembrie 2024)		X	
26.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Incapacitatea de a prezenta cardul de conducător auto, în cazul în care conducătorul auto deține unul		X	
<b>Funcționare defectuoasă</b>					
27.	Art. 46 alin.(2) din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Reparația tahografului nu este efectuată de un montator sau de un atelier aprobat		X	
28.	Art.46 alin.(2) și 144 din Cod, Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.437/2016	Conducătorul auto nu marchează toate informațiile necesare pentru perioadele de timp care nu mai sunt înregistrate atunci când tahograful este în pană sau funcționează defectuos		X	

(1) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.3

**3. Grupe de încălcări privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>				
			CMGI	IFG	IG		
<b>Timpul de lucru maximal săptămânal</b>							
1.	Articolul 144 <sup>3</sup> din Cod	Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 48h, dacă posibilitățile de prelungire la 60h sunt deja epuizate	56h ≤ ... 60h			X	
2.			60h ≤ ...		X		
3.			Depășirea timpului de lucru maxim săptămânal de 60 ore, dacă nu s-a acordat nicio derogare în temeiul articolului 8	65 ≤ ... < 70h			X
4.				70h ≤ ...		X	
<b>Pauze</b>							
5.	Articolul 144 <sup>4</sup> din Cod	Pauze obligatorii insuficiente făcute atunci când timpul de lucru este de 6-9 ore	10 < ... ≤ 20 min			X	
6.			... ≤ 10 min		X		
7.		Pauze obligatorii insuficiente făcute atunci când timpul de lucru este de peste 9 ore	20 < ... ≤ 30min			X	
8.			... ≤ 20 min		X		
<b>Munca pe timp de noapte</b>							
9.	Articolul 144 <sup>3</sup> din Cod	Timpul de lucru zilnic pentru fiecare 24 de ore, atunci când se prestează muncă pe timp de noapte, dacă nu s-a acordat nicio derogare	11h ≤ ... < 13h			X	
10.			13h ≤ ...		X		
<b>Evidențe</b>							
11.	Articolul 49 și 144 <sup>7</sup> din Cod	Falsificarea de către angajatori a înregistrărilor privind timpul de lucru sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control			X		
12.		Falsificarea înregistrărilor de către conducătorii auto angajați sau care desfășoară o activitate independentă sau refuzul de a prezenta înregistrările agentului de control			X		

(<sup>1</sup>) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.4

**4. Grupe de încălcări privind dimensiunile maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE			
			CMGI	IFG	IG	
<b>Greutate</b>						
1.	Legea drumurilor nr.509/1995, Art.151 din Cod,	Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N3	5 % ≤ ... < 10 %			X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X	
3.			20 % ≤ ...	X		
4.			5 % ≤ ... < 15 %			X

5.	Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osie și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.326/2022	Depășirea masei maxime admisibile în cazul vehiculelor din categoria N2	$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
<b>Lungime</b>						
7.	Legea drumurilor nr.509/1995, Art.151 din Cod, Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osie și/sau a dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.326/2022	Depășirea lungimii maxime admisibile	$2 \% < \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
<b>Lățime</b>						
9.	Legea drumurilor nr.509/1995, Art.151 din Cod, Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu depășirea masei totale, a maselor pe osie și/sau a	Depășirea lățimii maxime admisibile	$2,65 \leq \dots < 3,10$ metri			X
10.			$3,10 \text{ metri} \leq \dots$		X	

dimensiunilor maxime admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.326/2022					
--	--	--	--	--	--

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.5

### 5.Grupe de încălcări privind inspecția tehnică periodică și controlul tehnic în trafic

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
<b>Inspecția tehnică</b>					
1.	Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, art. 151 <sup>2</sup> din Cod, Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.840/2024, Regulamentul privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, aprobat prin Hotărârea Guvernului /2026	Conducere fără dovada valabilă a efectuării inspecției tehnice prevăzute de legislația UE	X		
2.	Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, Art.151 <sup>2</sup> din Cod, Regulamentul privind	Nemenținerea unui vehicul într-o stare de siguranță și de conformitate cu normele tehnice aferente circulației pe drumurile publice, conducând la deficiențe foarte grave ale sistemului de frânare, ale sistemului de direcție, ale jantelor/anvelopelor, ale suspensiilor sau ale șasiului sau ale altor echipamente, care ar crea un risc atât de imediat pentru siguranța rutieră încât determină o decizie de imobilizare a vehiculului	X		

	controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale, aprobat prin Hotărârea Guvernului /2026				
--	---	--	--	--	--

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Cadrul normativ național cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere (Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale), prevede clasificarea deficiențelor și a gradului de gravitate asociat, și anume:

1. deficiențe **minore** care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului;

2. deficiențe **majore** susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic;

3. deficiențe **periculoase**, care constituie un risc direct și imediat pentru siguranța rutieră sau care au impact asupra mediului, care justifică faptul că utilizarea vehiculului pe drumurile publice poate fi interzisă.

IG = deficiențe minore, IFG = deficiențe majore, CMGI = deficiențe periculoase

Tabel nr.6

**6. Grupe de încălcări privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFGG	IG
1.	Art.46 alin.(2), 110 alin.(1) și (3) din Cod, Pct.2.4. și 2.5. din Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Dispozitivul limitator de viteză nu este montat	X		
2.	Art. 46 alin.(2), 110 alin.(1) și (3) din Cod, Regulamentul privind condițiile de montare,	Dispozitivul limitator de viteză nu corespunde cerințelor tehnice aplicabile		X	

	reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016				
3.	Art. 46 alin.(2), 110 alin.(1) și (3) din Cod Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.475/2016	Dispozitivul limitator de viteză nu este montat de un atelier autorizat			X
4.		Deținerea și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să falsifice datele dispozitivului limitator de viteză și/sau utilizarea unui limitator de viteză fraudulos	X		

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.7

**7. Grupe de încălcări privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
1.	Art.44 din Cod	Transportul de mărfuri sau de pasageri fără calificarea inițială obligatorie și/sau fără formarea periodică obligatorie		X	
2.	Art.44 din Cod	Conducătorul auto nu poate să prezinte un certificat de competență profesională sau un permis de conducere cu marcajul prevăzut de legislația națională (de exemplu: pierdut, uitat, deteriorat, ilizibil)			X

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.8

**8. Grupe de încălcări privind permisele de conducere**

Nr.	TEMEIUL	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>
-----	---------	------------------	------------------------

	JURIDIC		CMGI	IFG	IG
1.	Art.18-21 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Regulamentul privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.181/2022	Transportul de pasageri sau de mărfuri fără a deține un permis de conducere valabil	X		
2.	Art.18-21 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, Regulamentul privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.181/2022	Utilizarea unui permis de conducere deteriorat sau ilizibil sau care nu respectă modelul comun			X

(1) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.9

**9. Grupe de încălcări privind transportul rutier de mărfuri periculoase**

Nr.	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>
-----	------------------	------------------------

	TEMEIUL JURIDIC		CMGI	IFG	IG
1.	Art.49 lit.r), 51 alin.(2), 62 și 148 din Cod, Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.143/2016, Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.589/2017	Transportul mărfurilor periculoase interzise la transport	X		
2.		Transportul mărfurilor periculoase în condiții de izolare interzise sau neaprobrate, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât acest fapt determină o decizie de imobilizare a vehiculului	X		
3.		Transportul mărfurilor periculoase fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, punând astfel în pericol viețile sau mediul într-o asemenea măsură încât acest fapt determină o decizie de imobilizare a vehiculului	X		
4.		Surgerea de substanțe periculoase		X	
5.		Transportul în vrac într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural		X	
6.		Transportul cu un vehicul fără certificat de omologare adecvat		X	
7.		Vehiculul nu mai corespunde normelor de omologare și prezintă un pericol imediat		X	
8.		Nerespectarea normelor care reglementează fixarea și stivuirea încărcăturii		X	
9.		Nerespectarea normelor care reglementează încărcarea mixtă a ambalajelor		X	
10.		Nerespectarea dispozițiilor care limitează cantitățile transportate cu o unitate de transport, inclusiv limitele admise de umplere a cisternelor sau a ambalajelor;		X	
11.		Absența informațiilor referitoare la substanța transportată care să permită determinarea nivelului de gravitate a încălcării (ex. numărul ONU, denumirea corespunzătoare a încărcăturii, grupa de ambalare)		X	
12.		Conducătorul auto nu deține un certificat de formare profesională valabil		X	
13.		Utilizarea focului sau a unei lămpi neprotejate		X	
14.		Nerespectarea interdicției de a fuma		X	
15.	Supravegherea sau parcare necorespunzătoare a vehiculului			X	
16.	Unitatea de transport include mai mult de o remorcă/semiremorcă			X	

17.		Vehiculul nu mai corespunde normelor de omologare, dar nu prezintă un pericol imediat			X
18.		La bordul vehiculului nu există extincatoare funcționale conform cerințelor			X
19.		La bordul vehiculului nu există echipamentele prevăzute în ADR sau în instrucțiunile scrise			X
20.		Transportul de mărfuri în ambalaje, IBC-uri sau ambalaje mari deteriorate sau de ambalaje goale, necurățate și deteriorate			X
21.		Transportul de mărfuri ambalate într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural			X
22.		Cisternele/containerele cisternă (inclusiv cele goale și necurățate) nu au fost închise în mod corespunzător			X
23.		Etichetarea, marcarea sau placardarea incorectă a vehiculului și/sau a containerului			X
24.		Lipsa instrucțiunilor scrise în conformitate cu ADR sau instrucțiuni scrise care nu corespund mărfurilor transportate			X

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare (categoria I de risc). IFG = încălcare foarte gravă (categoria II de risc). IG = încălcare gravă (categoria III de risc).

Cadrul normativ privind transporturile rutiere de mărfuri periculoase, prevede o clasificare a încălcărilor dispozițiilor pertinente, împărțite, în funcție de nivelul lor de gravitate, în trei categorii de risc: categoria I de risc, categoria II de risc, categoria III de risc.

Acest tabel acoperă doar încălcările pentru care un transportator este considerat integral sau parțial responsabil. Nivelul responsabilității unui transportator în ceea ce privește încălcarea este evaluat în conformitate cu legislația.

Tabel nr.10

**10. Grupe de încălcări privind accesul pe piața transportului rutier internațional de mărfuri**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
<b>Licența comunitară</b>					
1.	Art. 30 <sup>5</sup> alin.(1) și 30 <sup>7</sup> alin. (1) din Cod	Transportul de mărfuri fără a deține o licență comunitară valabilă (și anume: licența este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		
2.	Art. 30 <sup>5</sup> alin.(2)-(7) din Cod	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot prezenta agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (și anume: licență comunitară sau copia conformă a licenței comunitare este pierdută, uitată, deteriorată etc.)		X	
<b>Atestatul de conducător auto</b>					
3.	Art. 30 <sup>5</sup> alin.(1) și 30 <sup>7</sup> alin. (1) din Cod	Transportul de mărfuri fără deținerea unui atestat de conducător auto valabil (și anume atestatul de conducător auto este inexistent, falsificat, retras, expirat etc.)		X	
4.	Art. 30 <sup>6</sup> din Cod	Conducătorul auto sau întreprinderea de transport rutier nu pot prezenta agentului de control un atestat de conducător auto valabil sau o copie conformă valabilă a atestatului de conducător auto (și anume			X

		atestatul de conducător auto sau copia conformă a atestatului de conducător auto este pierdut(ă), uitat(ă), deteriorat(ă) etc.)			
<b>Cabotaj</b>					
5.	Art. 30 <sup>7</sup> alin.(2) din Cod	Efectuarea unei operațiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă		X	
6.	Art. 30 <sup>7</sup> alin.(3) din Cod	Efectuarea de operațiuni de cabotaj în același stat membru în termen de 4 zile de la încheierea ultimei operațiuni legitime de cabotaj în statul membru respectiv		X	
7.	Art. 30 <sup>7</sup> alin.(4) și (5) din Cod	Operatorul de transport rutier de mărfuri nu poate prezenta dovezi clare ale transportului internațional precedent și/sau ale fiecărei operațiuni de cabotaj consecutive efectuate și/sau ale tuturor operațiunilor efectuate în cazurile în care vehiculul este prezent în statul membru gazdă în perioada de 4 zile anterioară transportului internațional și nu poate prezenta aceste dovezi pe durata controlului în trafic.		X	

(<sup>1</sup>) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.11

**11. Grupe de încălcări privind accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul**

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATEA <sup>1</sup>		
			CM GI	IFG	IG
<b>Licența comunitară</b>					
1.	Art. 30 <sup>16</sup> din Cod	Transportul de pasageri fără a deține o licență comunitară valabilă (de exemplu: licență inexistentă, falsificată, retrasă, expirată etc.)	X		
2.	Art. 30 <sup>16</sup> alin.(3) din Cod	Întreprinderea de transport sau conducătorul auto nu pot să prezinte agentului de control o licență comunitară valabilă sau o copie conformă valabilă a licenței comunitare (de exemplu, licența sau copia conformă sunt pierdute, uitate, deteriorate etc.)		X	
<b>Autorizație pentru servicii regulate</b>					
3	Art. 30 <sup>20</sup> și 41 <sup>1</sup> din Cod	Servicii regulate fără autorizație valabilă (și anume: autorizația este inexistentă, falsificată, retrasă, expirată, utilizată incorect etc.)		X	
4.	Art.41 <sup>1</sup> alin.(6) din Cod	Conducătorul auto nu poate prezenta autorizația agentului de control (și anume autorizația este pierdută, uitată, deteriorată etc.)			X
5.	Art.30 <sup>20</sup> și 41 <sup>1</sup> din Cod	Stațiile din cadrul serviciilor regulate dintr-un stat membru nu corespund autorizației eliberate			X
<b>Foaia de parcurs pentru servicii ocazionale și pentru alte servicii exceptate de la autorizare</b>					
6.	Art. 74 <sup>1</sup> din Cod	Conducerea fără a deține o foaie de parcurs obligatorie (și anume foaia de parcurs este inexistentă, falsificată, nu conține informațiile obligatorii etc.)			X

Norme aplicabile operațiunilor de cabotaj					
7.	Art. 30 <sup>21</sup> din Cod	Efectuarea unei operațiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă		X	
8.	Art. 30 <sup>22</sup> din Cod	Efectuarea unei operațiuni de cabotaj care nu respectă actele cu putere de lege și actele administrative în vigoare în statul membru gazdă		X	

(<sup>1</sup>) CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.12

**12. Grupe de încălcări privind transportul animalelor**

Nr.	TEMEIUL JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATEA <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
1.	Legea privind activitatea sanitar veterinară nr.221/2007, Norma sanitară veterinară privind protecția și bunăstarea animalelor în timpul transportului, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.35/2025	Pereții despărțitori nu sunt suficient de solizi pentru a suporta greutatea animalelor		X	
2.	Legea privind activitatea sanitar veterinară nr.221/2007, Norma sanitară veterinară privind protecția și bunăstarea animalelor în timpul transportului, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.35/2025	Utilizarea de rampe de încărcare sau de descărcare care au suprafețe alunecoase, care nu au protecții laterale sau care sunt prea înclinate			X
3.		Utilizarea de rampe de încărcare sau de descărcare care au suprafețe alunecoase, care nu au protecții laterale sau care sunt prea înclinate			X
4.	Legea privind activitatea sanitar veterinară nr.221/2007, Norma sanitară veterinară	Mijloace de transport care nu sunt aprobate pentru distanțe lungi sau care nu sunt aprobate pentru tipul de animale transportate			X

	privind protecția și bunăstarea animalelor în timpul transportului, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.35/2025				
5.	Legea privind activitatea sanitară veterinară nr.221/2007, Norma sanitară veterinară privind protecția și bunăstarea animalelor în timpul transportului, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.35/2025	Transportul fără documentația necesară, fără jurnalul de călătorie sau fără autorizația transportatorului sau fără certificatul de competență profesională valabile			X

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.13

### 13. Grupe de încălcări privind respectarea legii aplicabile obligațiilor contractuale

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
1.	Codul civil al Republicii Moldova nr.1107/2002	Încălcarea legii aplicabile obligațiilor contractuale		X	

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

Tabel nr.14

### 14. Grupe de încălcări privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier

Nr.	TEMEI JURIDIC	TIP DE ÎNCĂLCARE	GRAVITATE <sup>1</sup>		
			CMGI	IFG	IG
1.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (1) din Cod	Informații incomplete privind declarația de detașare			X
2.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (1) din Cod	Nedepunerea unei declarații de detașare în statul membru în care este detașat conducătorul auto cel târziu la data începerii detașării		X	
3.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (2) din Cod	Declarație de detașare pentru conducătorii auto falsificată		X	
4.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (2) din Cod	Imposibilitatea conducătorului auto de a prezenta o declarație de detașare valabilă		X	

5.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (2) din Cod	Nepunerea la dispoziția conducătorului auto a unei declarații de detașare valabile		X	
6.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (3) – (8) din Cod	Neprezentarea documentelor solicitate către statul membru gazdă în termen de opt săptămâni de la data solicitării		X	
7.	Art.144 <sup>18</sup> alin. (9) din Cod	Nerespectarea de către operator a obligației de a actualiza declarațiile de detașare în interfața publică conectată la IMI			X

<sup>(1)</sup> CMGI = cea mai gravă încălcare. IFG = încălcare foarte gravă. IG = încălcare gravă.

**Note: Frecvența de apariție a încălcărilor grave**

1. Încălările grave (IG) și încălcările foarte grave (IFG) enumerate în tabelele nr.1-14, atunci când sunt comise în mod repetat, trebuie considerate ca fiind mai grave. Pentru a calcula frecvența de apariție a încălcărilor repetate, se iau în considerare următorii factori:

- a) gravitatea încălcării (IG sau IFG);
- b) perioada (cel puțin un an de la data unui control);
- c) numărul de vehicule utilizate pentru activitățile de transport gestionate de managerul de transport (în medie pe an).

2. Luând în considerare potențialul de creare a unui risc pentru siguranța rutieră, frecvența maximă a încălcărilor grave dincolo de care acestea sunt considerate ca fiind mai grave se stabilește după cum urmează:

- 3 IG/conducător auto/an = 1 IFG;
- 3 IFG/conducător auto/an = lansarea procedurii privind buna reputație.

3. Numărul de încălcări per vehicul pe an este o cifră medie calculată prin împărțirea numărului total al încălcărilor cu același nivel de gravitate (IG sau IFG) la numărul mediu de vehicule utilizate în cursul anului. Formula pentru determinarea frecvenței prevede un prag maxim pentru apariția încălcărilor grave, dincolo de care acestea sunt considerate mai grave. Pot fi stabilite praguri mai stricte dacă acest lucru este avut în vedere în cadrul procedurilor de evaluare a bunei reputații.”;

**Art. II. - Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr.170–175, art.494), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:**

- 1. Articolul 12<sup>4</sup> alin.(1), se completează cu litera h) cu următorul cuprins:  
„h) Agenția Națională Transport Auto.”;
- 2. Articolul 12<sup>5</sup>, la alin.(1), după cuvintele „de către Guvern” se completează cu textul „, , dacă legea specială nu prevede altfel”;
- 3. La articolul 12<sup>9</sup>, textul „12-22” se substituie cu textul „12-23”;
- 4. La anexa nr.1, compartimentul I se completează cu poziția 23 cu următorul cuprins:

23.	Licență comunitară pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț /pentru transportul internațional de persoane cu autocarul sau autobuzul contra cost în numele unui terț	Agenția Națională Transport Auto	Agenția Servicii Publice
-----	--	----------------------------------	--------------------------

”

**Art. III.** – Articolul 197 din Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.78–84, art.100), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

se completează cu alineatele (13<sup>1</sup>) – (13<sup>4</sup>) cu următorul cuprins:

„(13<sup>1</sup>) Admiterea celor mai grave încălcări ale timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto (conform Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)) stipulate în anexa nr.5 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014

se sancționează cu amendă de la 300 la 350 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 500 până la 550 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(13<sup>2</sup>) Admiterea încălcărilor grave care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier stipulate în anexa nr.6 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014

se sancționează cu amendă de la 50 la 70 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 100 până la 120 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(13<sup>3</sup>) Admiterea încălcărilor foarte grave care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier stipulate în anexa nr.6 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014

se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 400 până la 450 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

(13<sup>4</sup>) Admiterea celor mai grave încălcări care pot determina pierderea bunei reputații a unei întreprinderi de transport rutier stipulate în anexa nr.6 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014

se sancționează cu amendă de la 300 la 350 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 500 până la 550 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”;

**Art. IV.** – (1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția prevederilor următoarelor articole, care vor intra în vigoare la data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană:

a) art.I: pct.19, în partea ce se referă la Capitolele 2<sup>2</sup> și 2<sup>3</sup>; pct.22; pct.25; pct.27; pct.28 și pct.31;

b) art.II, pct. 4, în partea ce se referă la completarea anexei nr.1 la Legea nr.160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, cu licența comunitară.

(2) Din data intrării în vigoare a tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, prevederile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, se aplică în măsura în care nu contravin actelor UE în domeniul transporturilor rutiere.

(3) Prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu tahografe inteligente a vehiculelor rutiere se pun în aplicare după cum urmează:

a) la expirarea a 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, pentru vehiculele înmatriculate pentru prima dată în Republica Moldova;

b) la expirarea termenului de 36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, pentru vehiculele rutiere în trafic internațional, înmatriculate în Republica Moldova până la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(4) Vehiculele rutiere utilizate în trafic național dotate cu tahografe analogice sau digitale și înmatriculate în Republica Moldova până la data intrării în vigoare a prezentei legi, se admit în exploatare până la expirarea duratei lor de utilizare.

(5) Guvernul, în termen de 12 luni de la data publicării prezentei legi, va aduce actele sale normative în concordanță cu aceasta.

**PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI**