

Nr de rând conform proiectului, norma juridică	Proiectul MIDR	Poziția APOTA
XXX Art. 1 alin (2)		<p>(2) Prezentul cod stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile organelor și instituțiilor publice responsabile de organizarea și controlul transporturilor rutiere și a activităților conexe, ale persoanelor care desfășoară activitate de transport rutier sau activități conexe, precum și a altor participanți ai raporturilor de transport rutier sau activități conexe.</p> <p>Redacția actuală a alin (2) art. 1 nu permite ca CTR să conțină norme ce se referă la alți subiecți, decât organe publice și operatori de transport rutieri.</p>
1	<p>1. La articolul 2: după cuvintele „întreprinderilor înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova care exercită ocupația de operator de transport rutier” se completează cu textul „, care efectuează operațiuni de transport rutier în cont propriu”.</p>	Susținem
Pct.2 art.5	<p>„ asociație profesională de profil reprezentativă – asociație obștească, formată din reprezentanți ai persoanelor juridice ce activează în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri în</p>	<p>Intenția de a înlocui toate tipurile de asociații (patronale, profesionale, etc) cu un singur tip care le va include pe toate o susținem.</p> <p>În privința acestei definiții-împotrivă. Termenul ”în trafic internațional” este</p>

	<p><i>trafic internațional, ai cărei membri au un parc eligibil la efectuarea operațiunilor de transport rutier în trafic internațional mai mare de 20% din parcul notificat la Agenția Națională Transport Auto;”</i></p>	<p>artificial în această definiție. Definiția trebuie să divizeze pe categorii transportul. De exemplu în cazul în care apare o asociație în care sunt membri doar transportatorii ce activează în trafic urban, sau doar din domeniul taximetriei, sau doar din domeniul transportului național de mărfuri, sau al autogărilor, sau transportul agabaritic/depășirea masei atunci conform acestei definiții ei nu sânt reprezentativi, chiar dacă ar reprezenta 100% din ramura sa.</p>
<p>Pct.2 art. 5</p>	<p>la noțiunea „<i>autorizație CEMT nevalabilă</i>”, litera b) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„b) a fost înlocuită ca urmare a declarării acesteia ca pierdută, furată sau deteriorată;”;</i></p> <p>noțiunea „<i>bunuri divizibile</i>”, va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„bunuri divizibile – materiale în vrac transportate fără ambalaj, în grămezi neordonate, sub formă de pulbere, granule sau bucăți, ori materiale fluide sau semifluide provenite din:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– producția de metale feroase și neferoase;</i> <i>– recuperarea fierului vechi;</i> <i>– deșeuri de orice tip rezultate din activitatea de construcții;</i> <i>– exploatări forestiere sau depozite de material lemnos;</i> <i>– exploatări miniere, de carieră sau balastieră;</i> <i>– stații de betoane, mixturi asfaltice, aditivi și lianți în construcții;</i> <i>– exploatări agricole sau depozite de produse agricole;”;</i> 	<p>Suștinem</p>

<p>Pct.2 Art.5</p>	<p>după noțiunea „<i>cap de rută</i>” se completează cu 2 noțiuni noi cu următorul cuprins:</p> <p><i>„capacitatea maximă de îmbarcare a autobuzului/autocarului - numărul maxim de pasageri permis ce pot fi transportați cu un autobuz/autocar pe scaune și în picioare. Modul de stabilire a capacității maxime de îmbarcare se stabilește prin reglementările tehnice aprobate de organul central de specialitate;</i></p> <p><i>capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului - informație conținută în programul de transport referitor la numărul minim de pasageri ce pot fi transportați cu un autobuz/autocar la deservirea unei curse;”;</i></p>	<p>Susținem, dar propunem să fie analizată definiția capacității minime de îmbarcare- capacitatea minima de îmbarcare a autobuzului/autocarului- informație conținută în programul de transport referitor la numărul minim de scaune care trebuie să fie instalate în salonul autobuzului/autocarului la deservirea cursei date.” Cerința privind capacitatea minima trebuie prevăzută în programul de transport</p>
<p>2</p>	<p>noțiunea „<i>grafic de circulație</i>” va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„grafic de circulație - document care conține denumirea rutei , capetele de rută , autogările, stațiile publice aflate pe traseu, distanțele dintre acestea, orele de plecare/sosire din capetele de traseu și din stațiile publice/autogările aflate pe traseu, capacitatea minimă, zilele în care se efectuează serviciul regulat;”;</i></p> <p>noțiunea „<i>itinerar</i>” va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„itinerar - reprezentare schematică sau extras de hartă care stabilește traseul de deplasare pe drumurile publice pe care se desfășoară operațiunea de</i></p>	<p>Susținem</p> <p>Susținem. Propunem sintagma ” iar în cazul serviciilor în trafic local și municipal denumirile străzilor pe</p>

<p><i>transport rutier, care include, în cazul serviciilor regulate în trafic internațional, interraional și raional, localitățile punctelor inițiale, de tranzit și terminus, iar în cazul serviciilor în trafic local și municipal denumirile străzilor pe care circulă serviciul regulat;”;</i></p> <p>după noțiunea „încălcare gravă” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p><i>„încălcări foarte grave în domeniul transporturilor rutiere – abateri reglementate de prezentul Cod care duc la pierderea capacității/competenței profesionale a agentului economic sau a managerului acestuia;”;</i></p> <p><i>„leasing financiar – totalitatea raporturilor care iau naștere în scopul și în cadrul realizării unui contract de leasing, încheiat între un operator de transport rutier și instituții bancare sau Organizații de Creditare Nebancară prin care se prevede expres transferul către locatar, la momentul expirării contractului, al dreptului de proprietate asupra bunului care face obiectul leasingului;”;</i></p> <p>noțiunea „manager de transport rutier” va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„managerul de transport rutier - înseamnă o persoană fizică angajată a unei</i></p>	<p><i>care circulă serviciul regulat” de înlocuit cu ” iar în cazul serviciilor în trafic local și municipal- denumirile străzilor pe care circulă serviciul regulat și/sau stațiile publice din interiorul localității”</i></p> <p>Susținem</p> <p>Ssuținem</p> <p>Susținem</p>
---	--

<p><i>întreprinderi sau, în cazul în care respectiva întreprindere este persoană fizică, chiar persoana în cauză sau, o altă persoană fizică desemnată de întreprinderea respectivă prin contract și care conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii respective;”;</i></p> <p>la noțiunea „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport” – cuvintele „asigură eliberarea autorizațiilor unitare repartizate electronic” se substituie cu textul „asigură eliberarea actelor permissive, inclusiv autorizațiilor repartizate electronic;”;</p> <p>după noțiunea „operator al sistemului informațional „e-Autorizație transport” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p><i>„orar de circulație - informație care se conține în programul de transport rutier și în graficul de circulație atașat la autorizația de transport rutier și reflectă punctele capăt de rută, punctele intermediare de staționare pentru îmbarcarea debarcarea persoanelor, punctele de traversare a frontierei, distanța dintre aceste puncte, orele de pornire/sosire din punctele capăt de rută sau tranzit, durata de staționare în punctele intermediare;”</i></p>	<p>Susținem</p> <p>Susținem, dar noțiunea nu este completă. Propunem ca sintagma ” , orele de pornire/sosire din punctele capăt de rută sau tranzit” să fie înlocuită cu ” orele sau perioadele de pornire/sosire din/în punctele capăt de rută sau tranzit”.</p> <p>Această modificare este necesară deoarece în prezent au fost eliberate autorizații valabile pentru 8 ani în favoarea a mai mult de 20 operatori de transport, ce desevesc rute municipale și interraionale la distanțe mici în care sânt stabilite perioade de plecare, dar nu ore fixe . În cazul în care această modificare</p>
--	--

	<p>după noțiunea „<i>perioadă de repaus săptămânal redusă</i>” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p><i>„prelată - foaie de pânză groasă deasă și impermeabilizată, cu care se acoperă toată platforma vehiculului rutier, antrenat la transportarea bunurilor divizibile pe drumurile publice, cu menirea de a stopa orice scurgere de bunuri divizibile ori reziduuri rezultate din exploatarea acestora;</i></p>	<p>nu se va accepta, atunci proiectul trebuie să conțină norme tranzitorii care vor explica cum drepturile obținute de acești operatori continuă să fie respectate pe perioada de valabilitate a autorizațiilor și cum va fi modificat programul de transport după expirarea lor. Trebuie să se țină cont că pe toate rutele interraionale care dispun de astfel de regim de lucru activează mai mulți operatori de transport. MIDR trebuie să dea o viziune clară cum vor fi repartizate cursele între acești operatori. De asemenea, la rutele municipale unitatea de transport dispune de o autorizație în care este descris regimul de deservire, iar în cazul în care va fi aprobată definiția în redacția MIDR atunci pentru fiecare cursă va trebui să dispună de autorizație separată. În situația când pe o rută municipală activează mai multe unități de transport (chiar și zeci de unități), care pe parcursul zilei își ajustează orarul, deservirea rutei va fi îngreunată de bariere birocratice fără sens, care își vor avea izvorul în această noțiune.</p> <p>Suștinem</p>
--	---	---

Pct.2 Art. 5	<p>noțiunea „program de transport rutier” va avea următorul cuprins:</p> <p>„program de transport rutier – program aprobat de autoritatea competentă care stabilește rutele și cursele necesare, graficele de circulație, capetele de rută, gările auto, stațiile publice, regimul de deservire a curselor precum și categoria de confort și capacitatea minimă a acestora în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, precum și informația despre operatorii de transport autorizați pentru deservirea rutelor/curselor, inclusiv termenul de valabilitate a autorizațiilor;”</p>	<p>Este o definiție incompletă și puțin confuză. Insistăm pe definiția discutată deja pe care MIDR a acceptat-o (detalii la finalul prevederilor referitoare la art. 5 (pct 2 din proiect):</p> <p>”program de transport rutier regulat național- bază de date care conține cursele regulate în trafic local raional și interraional, itinerarele curselor, orarele de circulație, regimul de deservire, capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzului/autocarului, condiția privind vârsta unităților de transport, operatorul/operatorii de transport autorizați să deservescă cursa (regim operatori ???), elaborate, aprobate și actualizate în condițiile prezentului cod de către autoritatea competentă, <u>care reflectă necesitățile de deplasare a persoanelor, stabilite în baza studiilor privind fluxurile existente de persoane, precum și anticiparea evoluției acestora.</u>”</p>

Pct. 2 Art.5	<p>după noțiunea „program de transport rutier” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p><i>„regim de deservire - informație care se conține în programul de transport rutier și în graficul de circulație atașat la autorizația de transport rutier și include periodicitatea deservirii unei curse în intervalul de o săptămână și pe parcursul unui an calendaristic;”;</i></p>	<p>Susținem, dar trebuie analizat dacă această noțiune reflectă situația din transportul internațional, unde operatorii sânt autorizați de ex. zile pare/impare. Redacția APOTA ni se pare mai reușită:</p> <p><i>Regim de deservire- informație care se conține în programul de transport rutier și în graficul de circulație referitoare la perioadele/zilele când este deservită cursa</i></p> <p>Ținând cont de aspectele redacționale pe care insistă MIDR redacția ar putea fi :</p> <p><i>Regim de deservire- informație care se conține în programul de transport și în graficul de circulație rutier atașat la autorizația de transport rutier și include perioadele/zilele când este deservită cursa</i></p>
Pct.2 Art.5	<p>noțiunea „sistem informațional „e-Autorizație transport”” va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„sistem informațional „e-Autorizație transport” - sistem informațional care permite solicitarea, repartizarea și eliberarea autorizațiilor pentru efectuarea transporturilor rutiere, precum și procesarea datelor și generarea rapoartelor;”;</i></p> <p>noțiunile „program unic computerizat”, „organizație patronală reprezentativă” și „organizație sindicală reprezentativă” se abrogă;</p>	<p>Susținem</p> <p>Susținem</p>

<p>Pct. 2 Art.5</p>	<p>după noțiunea „<i>sistem electronic de cântărire în mișcare</i>” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p>„<i>sisteme (platforme) electronice de management – programe și/sau aplicații software cu rol de plasare/recepționare a comenzilor și/sau a plăților pentru prestarea serviciilor de transport rutier în regim de taxi;</i>”;</p>	<p>Susținem doar concepția. Redacția este nereușită. MIDR nu trebuie să se limiteze doar la problema sesizată de o companie de taximetrie , care pe lângă argumentele reale, de fapt urmărește eliminarea unui concurent. MIDR trebuie să elaboreze norme care se referă la orice platformă funcțională în domeniul transportului rutier. Scopul reglementărilor trebuie să urmărească:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instituirea de instrumente de intervenție a autorităților (reglementare, autorizare, interzicere, monitorizare, colectare de date etc) - Ca toate veniturile obținute în urma utilizării acestei aplicații pe teritoriul RM să fie contabilizate în RM și achitate taxele și impozitele prevăzute. <p>În prezent utilizatorii din RM activează nu doar platforme de taximetrie, dar și platforme de car-sharing, precum și platforme de vânzare a билетelor la cursele internaționale regulate, care se pot extinde și pe rutele naționale. Unele din aceste platforme promovează în mod deschis activități ilegale, favorizând evaziunea fiscală. Este bună inițiativa MIDR de a lichida vacuumul legislativ în privința platformelor electronice, însă această inițiativă se reduce mai mult la o problemă sesizată, care urmărește scopul lichidării unui concurent. Acest comentariu se referă la întreg pachetul de norme din acest proiect referitor la platforme. Conținutul trebuie completat.</p>
<p>Pct.2 Art. 5</p>	<p>după noțiunea „<i>stație publică</i>” se completează cu o noțiune nouă cu următorul cuprins:</p> <p>„<i>stație publică intermodală sau multimodală - punct de pe o rută, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier de tip panou care permite accesul persoanelor la alte tipuri de transport;</i>”;</p>	<p>Împotriva. Este o definiție inutilă. A fost inventată de MIDR pentru a mima ”dezlegarea” pasagerilor și transportatorilor de robia față de gări (clanul Vîlcu-Andronachi). Este utilizată doar pentru a ”da o nouă reglementare” locurilor de unde este permisă îmbarcarea pasagerilor. De fapt are scop menținerea situației existente și protejarea clanurilor. În această privință reglementările trebuie să fie de orientare europeană și în spiritul drepturilor și libertăților fundamentale.</p>

Pct. 2 Art. 5	<p>noțiunea „<i>transport rutier în trafic local</i>” se completează cu textul „<i>sau asociațiilor de dezvoltare comunitară membrii cărora au teritorii învecinate</i>;”;</p> <p>noțiunea „<i>transport rutier de colete</i>” se abrogă.</p>	Susținem
	<p>Notă privind noțiunile și definițiile din art. 5. În cadrul ședințelor de lucru la MIDR la care a participat activ APOTA am discutat despre necesitatea formării unei ordini a definițiilor și noțiunilor, astfel ca acestea cât mai clar să explice termenii CTR și să excludă interpretările contradictorii. Prin propunerile noastre, majoritatea fiind inspirate din legislația UE și în special cea română, evidențiem două tipuri de noțiuni/definiții: 1- tehnice, necesare pentru a aduce claritate și 2- fundamentale, necesare pentru a da naștere unor noi reglementări în CTR sau alte acte legislative/normative.</p> <p>În privința noțiunilor cum ar fi orar de circulație, itinerar, regim de deservire ș.a. este necesară o reglementare pur tehnică.</p> <p>Astfel a fost necesar de stabilit care noțiuni reflectă o bază de date (informație) și care se referă la un anumit document, care conține o parte din baza de date (informație).</p> <p>Bază de date constituie:</p> <p>1 program de transport</p>	

	<p> 2 orar de circulație 3 regim de deservire 4 punctele capăt de rută și punctele tranzit 5 vârsta unității de transport 6 capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport 7 itinerar 8. rută regulată 9 stații publice și locuri special amenajate </p> <p> Toată informația din pct. 2-9 se conțin în baza de date generalizată care constituie programul de transport </p> <p> Documente constituie- A Autorizația de transport de persoane prin servicii regulate B Grafic de circulație </p> <p> Pentru a aduce o claritate în aplicare este necesar ca fiecare din aceste noțiuni să beneficieze de o definiție. Astfel la noțiunile legate de baza de date trebuie să indicăm exhaustiv care informații se introduc în baza de date referitor la această noțiune, iar la definițiile referitoare la documente trebuie să indicăm datele juridice-cine eliberează, este sau nu formular-tip în anexă, valabilitatea și datele tehnice-care din informația deja introdusă în baza de date trebuie reflectată în document. </p>	
--	--	--

	<p>De ex. în definiția noțiunii de autorizație propusă de noi indicăm că acesta este un document... care conține denumirea operatorului de transport autorizat și denumirea curse, la care este anexat graficul de circulație. Deci acest document pe lângă datele cu caracter juridic va conține datele din modulele- denumirea operatorului de transport și denumirea cursei.</p> <p>La definiția de grafic de circulație indicăm că acest document conține – orarul de circulație, itinerarul, capacitatea minimă de îmbarcare, condiția privind vârsta unității de transport, regimul de deservire.</p> <p>Această structurare permite ca ulterior să fie adoptate norme clare și precise. De ex. stabilirea sancțiunii pentru un tip de încălcare- încălcarea condițiilor stabilite în graficul de circulație- ar presupune orice încălcare a orarului de circulație,sau a itinerarului, sau a capacității minime de îmbarcare, a vârstei unității de transport, sau a regimului de deservire. Sau ar putea fi necesar ca pentru fiecare tip de asemenea încălcări să fie sancțiuni separate.</p> <p>De asemenea această structurare permite clar de stabilit instrumentele aplicabile- la documente este eliberarea, confectionarea/perfectarea,</p>	
--	--	--

reperfectarea, pierderea, retragerea, declararea nulității etc, iar la bazele de date este elaborarea, aprobarea, actualizarea.

Din aceste motive considerăm că MIDR a simplificat redacția coordonată deja reducând din calitatea textului inițial și revenind în unele situații la incertitudine.

De aceea insistăm ca în definițiile noțiunilor din art. 5 să se regăsească sintagmele de tipul ”elaborate, aprobate și actualizate”, ”care reflectă necesitățile de deplasare a persoanelor”, ”fluxurile de pasageri” etc referitoare la noțiunile relevante și să fie reevaluate definițiile astfel încât să se armonizeze între ele, precum și să fie incluse definițiile coordonate deja în cadrul discuțiilor anterioare. Sintagmele descrise mai sus au fost preluate din legislația română și cea a UE.

Am propus ca CTR să conțină definiția noțiunii de program de transport rutier regulat în trafic național și definiția noțiunii de program de transport rutier regulat internațional. Această separare este necesară deoarece preconizăm ca transportul internațional să se miște spre liberalizare, unde pârghiile de intervenție a statului sânt mai puține. Iar transportul național regulat

	<p>trebuie să fie celui similar din UE- cu concurență reglementată (Regulamentul 1370, preambul, alineat (4)(7)). Din acest motiv programul de transport național trebuie să conțină module de informație care nu sânt necesare în programul de transport internațional, cum ar fi – capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport, condiția privind vârsta unității de transport. Programele de transport regulat național în țările UE se elaborează în baza fluxurilor de călători, totodată garantând fiecărei localități cel puțin o cursă regulată (chiar și în lipsa unui flux stabil). Aceste studii răspund la întrebarea de câte curse are nevoie localitatea și care trebuie să fie capacitatea de îmbarcare a unității de transport. La rândul său cursele sânt atribuite în rezultatul concursurilor. Unul din criterii de selectare este vârsta unității de transport. Odată ce un operator a câștigat concursul criteriul vârstei unității de transport și a capacității minime devin condiții obligatorii ce se reflectă în autorizație sau grafic de circulație. Iar încălcarea condițiilor acestor documente produce aplicarea sancțiunilor, inclusiv retragerea autorizației. În transportul internațional astfel de condiții nu sunt, de aceea am propus să dăm două definiții ale programelor de transport-național și internațional.</p>	
--	--	--

	<p>Considerăm că trebuie să includem definițiile cu caracter tehnic referitoare la punctele inițiale, de tranzit și terminus, vârsta unității de transport, spațiu special amenajat, autorizație de transport rutier prin servicii regulate, stație publică (modificare), rută regulată.</p> <p>De asemenea este necesar să includem definițiile cu caracter fundamental-transport public de persoane, transport public de persoane prin servicii regulate, spațiu special amenajat, grafic temporar de circulație, modificarea în noțiunea de reutilare.</p>	
3 Art. 6 alin 5	<p>„(5) Anual, până la 31 martie, prin ordinul organului central de specialitate, va fi format Consiliul consultativ în domeniul transporturilor rutiere, care va include câte un reprezentant delegat de la fiecare asociație profesională, organizație patronală și organizație sindicală, un colaborator al organului central de specialitate și unul al Agenției Naționale Transport Auto, un reprezentant al Congresului Autorităților Locale din Moldova. Președintele și secretarul Consiliului consultativ se aleg la prima ședință a consiliului din rândul membrilor săi. Pentru a fi incluși în componența Consiliului, asociațiile profesionale, organizațiile patronale și organizațiile sindicale, membrii cărora prestează</p>	<p>Susținem doar conceptual, dar redacția este nereușită:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Noțiunile de organizație patronală și sindicală sau exclus (modificarea art. 5-pct. 2 al inițiativei) 2. Este corect să fie reprezentanți ai asociațiilor serviciilor conexe, dar la art. 5 MIDR a propus ca criteriu de reprezentativitate-20% din parcul de unități de transport. Asociațiile din domeniu serviciilor auxiliare nu dețin asemenea parc. Noi referitor la noțiunea de reprezentativitate am expus obiecții. 3. CALM nu poate fi prevăzut în lege. CALM este o asociație obștească/necomercială. Legislația permite ca primarii, consilierii locali, președinții de raioane, separat sau împreună să fondeze mai multe asociații obștești de acest fel. De aceea CTR poate prevedea ca în Consiliul consultativ să fie incluși reprezentanți ai asociațiilor necomerciale ale autorităților

	<i>servicii în domeniul transporturilor rutiere și serviciilor conexe și Congresul Autorităților Locale din Moldova vor prezenta pe propria răspundere, anual, până la data de 15 martie, lista membrilor organizației, precum și datele de contact ale reprezentantului delegat.”.</i>	publice locale. La moment aceasta este doar CALM-ul, dardacă vor mai apărea, atunci acestea trebuie să dispună de aceleași drepturi.
Pct. 4 Art.7	<p>alineatul (1): la litera j) se exclud cuvintele „și aprobă procesele-verbale ale ședințelor comisiei”;</p> <p>alineatul se completează cu litera l) cu următorul cuprins: „l) elaborează și aprobă reglementări tehnice, instrucțiuni, metodologii pentru punerea în aplicare a prevederilor prezentului Cod.”;</p> <p>alineatul (2) se abrogă.</p>	Suștinem
		De ce a dispărut anularea alin (3) al art. 7 ? Păstrarea acestor norme presupune continuarea abuzurilor din partea MIDR. În care țară a UE există astfel de reglementări? Considerăm necesar de inclus prevederile date.
Pct. 5 Art. 9 alin (2)-(3)	<p>1. La articolul 9, alineatul (2) va avea următorul cuprins: „(2) Agenția are următoarele atribuții principale:</p> <p>a) monitorizează implementarea principiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier raionale;</p> <p>b) elaborează și aprobă programul de transport rutier internațional și programul de transport rutier internațional;</p>	<p>Obiecții:</p> <p>j) verifică și sistematizează informația privind utilizarea autorizațiilor de transport rutier în trafic internațional și național;- ce presupune verificarea utilizării autorizațiilor în trafic național???</p> <p>k) admite operatorii de transport rutier autohtoni la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, conform</p>

<p>c) avizează, în termen de 20 zile, modificările propuse la programele de transport rutier raionale în vederea asigurării corelării acestora cu programul de transport rutier interraional;</p> <p>d) autorizează activitățile de transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic internațional și interraional, conform prevederilor legislației în vigoare, acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte;</p> <p>e) asigură realizarea unui sistem de acumulare a datelor și informației privind transporturile rutiere de mărfuri și de persoane;</p> <p>f) aplică sancțiuni contravenționale, în limitele competențelor sale, conform prevederilor legii;</p> <p>g) monitorizează corectitudinea aplicării tarifelor la serviciile regulate de transport rutier în trafic național și în activitatea de autogară;</p> <p>h) asigură procesul de comandare, primire, perfectare și eliberare a autorizațiilor multilaterale CEMT, utilizate de către operatorii de transport rutier autohtoni, și perfectează dările de seamă pentru prezentarea acestora către Secretariatul CEMT;</p> <p>i) implementează procesul de editare a autorizațiilor internaționale unitare, de efectuare a schimbului de autorizații de acest fel cu țările străine în conformitate cu acordurile bilaterale și de eliberare a acestor autorizații</p>	<p>cerințelor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), eliberează carnetele INTERBUS și ține un registru pentru acestea;- este o prevedere învechită. ANTA nu admite la anumite activități. Acestea se realizează prin metoda notificării. Considerăm că este suficient de indicat ca și la CFP- eliberarea.</p> <p>q) înregistrează operatorii de transport rutier/întreprinderile în registrele deținute de Agenție, prevăzute de prezentul Cod;-dar activități conexe???</p> <p>u) retrage actele permissive eliberate în condițiile legii.- ANTA perfectează, reperfectează, eliberează, suspendă sau retrage în condițiile legii actele permissive. Considerăm că nu este necesar acest punct. Art.9 alin (1) prevede una din funcțiile ANTA-eliberarea autorizațiilor. Probabil aceste prevederi trebuie modificate și compeltate cu toate procedurile dacă MIDR insistă pe detalieri. Conform acestor modificări eliberarea autorizațiilor este o funcție a ANTA, iar retragerea autorizațiilor este o atribuție. Este un non-sens (pur redacțional). Totodată trebuie să se țină cont că excluderea autorizării transportului local din competența ANTA trebuie completată cu înzestrarea anumitor pârgii de control al activității de întreprinzător a autorităților locale, inclusiv combaterea transportului</p>
---	---

<p>operatorilor de transport rutier din Republica Moldova;</p> <p>j) verifică și sistematizează informația privind utilizarea autorizațiilor de transport rutier în trafic internațional și național;</p> <p>k) admite operatorii de transport rutier autohtoni la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, conform cerințelor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), eliberează carnetele INTERBUS și ține un registru pentru acestea;</p> <p>l) eliberează carnetele foii de parcurs (CFP) pentru țările străine care nu au aderat la Acordul INTERBUS;</p> <p>m) participă la lucrările comisiilor mixte în limitele competenței;</p> <p>n) implementează prevederile protocoalelor ședințelor comisiilor mixte desfășurate și monitorizează acest proces;</p> <p>o) organizează procesul de eliberare, înlocuire, schimbare și înnoire a cartelelor tahografice, precum și de monitorizare a procesului de descărcare și stocare a datelor din tahografe și cartelele tahografice;</p> <p>p) efectuarea auditului de siguranță rutieră;</p> <p>q) înregistrează operatorii de transport rutier/întreprinderile în</p>	<p>ilicit. Ideea de transfer a competențelor o susținem, dar modul cum se face poate forma un vacuum. Tot odată transferul a astfel de competențe trebuie să urmeze după analiza impactului de reglementare, inclusiv probabilitatea creșterii cheltuielilor organelor publice locale. Trebuie să se țină cont de practica țărilor UE. Conform art. 13 al Legii nr 51/2006 din România, autoritatea competentă de autorizare și control în cazul transportului public local este ARR, în calitate de autoritate unică națională, care la rândul ei conlucrează cu organele publice locale în vederea executării funcțiilor de reglementare și control.</p>
---	---

	<p>registrele deținute de Agenție, prevăzute de prezentul Cod;</p> <p>r) asigură examinarea personalului din domeniul transportului rutier și activităților conexe transportului rutier prin intermediul platformei digitale de atestare;</p> <p>s) aprobă tarifele pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interraional și activitatea de autogară, conform metodologiei aprobate de Guvern;</p> <p>t) organizează procesul de perfectare și eliberare a Certificatelor de competență profesională pentru personalul din domeniul transporturilor rutiere;</p> <p>u) retrage actele permissive eliberate în condițiile legii.”.</p>	
6 Art 11 (9)	<p>1. La articolul 11 alineatul (9), cuvintele „în Monitorul Oficial al Republicii Moldova” se substituie cu cuvintele „pe pagina oficială web a Agenției”.</p>	Susținem
7 Art 12 (1)	<p>la alineatul (1), textul „consiliile locale, municipale și raionale vor crea” se substituie cu textul „autoritățile administrației publice locale de nivelul I și II vor crea, după caz”.</p> <p>la alineatul (4), textul „Consiliile locale, municipale și raionale” se substituie cu textul „Autoritățile administrației publice locale de nivelul I și II”.</p>	Susținem

<p>8</p> <p>Art.13</p>	<p>1. Articolul 13 și 14 vor avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art.13. – (1) Consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional:</i></p> <p><i>a) monitorizează implementarea principiilor de formare și actualizare a programelor de transport rutier raionale;</i></p> <p><i>b) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic raional, conform metodologiei aprobate de Guvern;</i></p> <p><i>c) au dreptul să stabilească subvenții acordate de la bugetul raional, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic raional și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului.</i></p> <p><i>(2) Președintele raionului, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional:</i></p> <p><i>a) elaborează, aprobă și actualizează programele de transport rutier raionale după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;</i></p> <p><i>b) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia;</i></p>	<p>Sușținem, Dar insistăm::</p> <p>- ca metodologia trebuie aprobată de MIDR și nu de Guvern</p> <p>- sintagma ” după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic raional și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului. ”este nereușită. Ea presupune că operatorul de transport nu poate avea profit- diferența dintre costurile înregistrate și sumele efectiv încasate. De asemenea atunci când un transportator este convins să accepte deservirea unei rute nerentabile, autoritatea locală aprobă mărimea subvențiilor, iar sumele efectiv încasate devin cunoscute după ce se finalizează prima perioadă pentru care este stabilită subvenția. Pentru detalii , a se vedea anexa la Regulamentul CE 1370.</p>
------------------------	---	--

	<p>c) <i>notifică autoritățile publice locale din raza unității administrativ-teritoriale, Agenția, operatorii de transport și autogările despre modificările operate în programele de transport;</i></p> <p>d) <i>retrage autorizațiile pentru activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional eliberate, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</i></p> <p><i>Art.14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:</i></p> <p>a) <i>au dreptul să stabilească subvenții acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local/municipal și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;</i></p> <p>b) <i>au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;</i></p> <p>c) <i>monitorizează implementarea principiilor de formare și actualizare a programelor de transport rutier locale/municipale;</i></p>	
--	--	--

	<p><i>d) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană;</i></p> <p><i>e) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local, conform metodologiei proprii aprobate.</i></p> <p><i>(2) Autoritatea publică executivă locală și municipală în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:</i></p> <p><i>a) elaborează, aprobă și actualizează, programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;</i></p> <p><i>b) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acestora;</i></p> <p><i>c) avizează propunerile de modificare a programului de transport interraional și raional;</i></p> <p><i>d) retrace autorizațiile pentru activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local/municipal eliberate, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”.</i></p>	
		<p>De ce au fost excluse modificările agreate la art. 17. Insistăm să fie reincluse. Erau elaborate în conformitate cu legislația UE. De ce MIDR insistă pe păstrarea invențiilor perioadei plahotniuc-dodon???</p>

<p>Pct. 9 Art. 18(1)</p>	<p>1. La articolul 18: alineatul (1) se completează cu litera d) cu următorul cuprins: <i>„d) nu a fost condamnat/ă penal pentru infracțiuni grave printr-o hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă sau nu a fost tras la răspundere printr-o hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni foarte grave în domeniul transporturilor rutiere, inclusiv privind accesul la profesie, autorizare, calificarea inițială și continuă a conducătorilor auto, transporturile de animale.”.</i></p> <p>la alineatul (3), cuvântul „contravenții” se substituie cu cuvântul „încălcări”.</p> <p>alineatul se completează cu literele h) și i), cu următorul cuprins: <i>„h) efectuarea transportului cu un vehicul rutier condus de o persoană care nu deține permis de conducere valabil; i) efectuarea transportului cu un vehicul rutier condus de o persoană care utilizează o cartelă tahografică a cărei deținător nu este, o cartelă tahografică falsificată sau obținută în baza unor acte false.”.</i></p>	<p>Suștinem, Dar întregul alin (1) al art.18 trebuie revăzut. O aplicare oarbă a acestor prevederi poate duce la pierderea reputației tuturor operatorilor concomitent. Iar corupția din ANTA a arătat că aceste norme sunt utilizate abuziv.</p>
		<p>De ce au dispărut prevederile privind modificarea art.19 referitoare la capacitatea financiară. Aceste prevederi erau elaborate conform normativelor UE. Insistăm să fie reincluse.</p>
<p>Pct.10 Art. 21 (2)</p>	<p><i>„(2) Managerul de transport rutier trebuie să coordoneze în mod efectiv și permanent activitatea de transport rutier</i></p>	<p>Suștinem, dar limita de 4 întreprinderi și/sau 50unități trebuie argumentată poate fi introdusă (chiar dacă este o normă UE) după ce</p>

	<p><i>a întreprinderii, inclusiv gestionarea întreținerii vehiculelor, verificarea contractelor și documentelor de transport, atribuirea de sarcini șoferilor și vehiculelor, precum și verificarea aspectelor ce țin de siguranță. Managerul de transport rutier trebuie să fie domiciliat în Republica Moldova, să fie angajat al întreprinderii și remunerat de aceasta. În calitate de manager de transport, persoana 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.”.</i></p>	<p>evaluăm impactul și stabilim care sunt termenele în care ne putem adapta. Este posibil ca companiile mici să nu dispună de posibilitatea de a angaja manageri în transport.</p>
<p>Pct. 11 Art.22</p>	<p>La articolul 22, alineatul (1) se completează cu textul: <i>„prin sistemul informațional „e-Autorizație transport”.</i></p>	<p>Susținem</p>
<p>Pct. 12 Art. 23 (1), (2)</p>	<p>la alineatul (1), se exclude textul <i>„Modul și forma notificării se aprobă de Guvern, cu respectarea prevederilor prezentului cod.”;</i></p> <p>alineatul (2) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(2) La notificare în sistemul informațional „e-Autorizație transport” se anexează, următoarele documente scanate:</i></p> <p><i>a) actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume:</i></p> <p><i>– contractul individual de muncă din care să rezulte că persoana respectivă este angajată în funcția de manager de transport rutier și obligațiunile acestuia (în copie);</i></p>	<p>Susținem</p>

	<p>– declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație, conform art. 18;</p> <p>b) declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de capacitate financiară, în cazurile aplicabile, pentru vehiculele rutiere pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier;</p> <p>c) titlul de proprietate sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv, conform art. 17 lit. a);</p> <p>d) certificatele de înmatriculare ale vehiculelor rutiere deținute în proprietate, locațiune sau în leasing și utilizate de întreprindere, pentru care se solicită extrase din Registrul operatorilor de transport rutier”.</p>	
Pct. 13 Art. 25 (3-1), (4)	<p>se completează cu alineatul (3¹) cu următorul cuprins:</p> <p>„(3¹) Nu se permite înregistrarea, în registrul operatorilor de transport rutier, a unui și același vehicul rutier, concomitent de către mai mulți operatori de transport rutier.”.</p> <p>alineatul (4) se completează cu textul „Înregistrarea suplimentară și/sau excluderea din Registru a autovehiculului, remorcii sau autobuzului se efectuează în termen de 3 zile lucrătoare.”</p>	<p>Împotrivă, încalcă dreptul la proprietate. Este o propunere îndreptată spre comoditatea Anta. Ministerul a acceptat excluderea acestei propuneri. ANTA nu a putut justifica necesitatea ei. Operatorii de transport pe parcursul activității au semnalat că ANTA încearcă prin așa pârghii să creeze obstacole în activitate. Acum această restricție nu există. Ce probleme creează? Era justificat doar de aplicat în domeniul transporturilor internaționale și anume în așa mod a fost agreat.</p> <p>Referitor la alin (4)- susținem</p>
14	1. La articolul 27 alineatul (2), literele c) și d) se abrogă.	Susținem

Art. 27 , (2) c), d)		
15 Art 28 (4)	La articolul 28 alineatul (4) litera b), cuvântul „coletelor” se substituie cu cuvintele „mărfurilor și persoanelor	Susținem
16	1. Articolul 31 ¹⁷ se completează cu alineatul (3), cu următorul cuprins: „(3) În vederea utilizării eficiente a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, începând cu 1 decembrie, în situația în care conform datelor analitice există probabilitatea ca stocul de autorizații să nu fie epuizat până la sfârșitul anului, autorizațiile pot fi trecute dintr-o categorie în alta fără a ține cont de criteriile de încadrare, prin ordin al conducătorului Agenției, după consultarea publică și avizarea proiectului de ordin cu organul central de specialitate.”.	Susținem
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23 Art. 32 (1)	1. La articolul 32 alineatul (1), cuvintele „de către Agenție” se substituie cu cuvintele „de către autoritatea competentă”.	Susținem
XXX		În cadrul ședințelor, MIDR a fost de acord cu introducerea articolului nou 32-1. Insistăm să fie reintrodus. Se introduce un articol nou 32-1 cu următorul conținut: ”(1) Inițierea activității de transport rutier de persoane prin servicii regulate se efectuează în temeiul principiului autorizării, după

		<p>examinarea cererii de atribuire, adoptarea deciziei și eliberarea actului permisiv de către Agenție, inclusiv prin acceptarea tacită.</p> <p>(2) Modificarea gărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate în cadrul unei localități, schimbarea denumirii operatorului de transport (ca rezultat al succesiunii), modificării adresei juridice), modificarea perioadelor de staționare în punctele tranzit fără modificarea orelor de pornire se efectuează în temeiul principiului notificării. Agenția va reperfecta actele permise în conformitate cu prevederile Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.</p> <p>(3) Alte modificări aduse actelor permise, în baza cărora se desfășoară activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate, altele decât cele prevăzute la alin (2), se vor efectua în temeiul principiului autorizării, în condițiile legii.”</p>
Pct. 24 Art. 33	<p>1. Articolul 33 va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art.33. – (1) Există următoarele tipuri de programe de transport rutier:</i></p> <p><i>a) program de transport rutier local;</i></p> <p><i>b) program de transport rutier municipal;</i></p> <p><i>c) program de transport rutier raional;</i></p> <p><i>d) program de transport rutier interraional;</i></p>	<p>Sușinem conceptual. În mare măsură redacția propusă reflectă compromisul atins între MIDR și transportatori. Dar această variantă conține unele devieri și deficiențe majore. Ca și în cazurile descrise mai sus simplificarea/scurtarea textului nu a crescut calitatea normei juridice, dar a diminuat din aceasta.</p> <p>În alin (2) trebuie exclusă sintagma ”și internațional”. Dacă intenționăm să mergem spre liberalizarea transportului internațional, atunci rutele internaționale nu pot fi deschise ținând cont de necesitățile existente ale populației, deoarece acest</p>

	<p><i>e) program de transport rutier internațional.</i></p> <p><i>(2) Programele de transport rutier în trafic național și internațional se elaborează, aprobă și modifică de către autoritățile competente, în condițiile prezentului Cod, ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora. Programele de transport rutier în trafic național și internațional vor include cursele ce acoperă necesitatea de deplasare a populației, ținând cont de criteriile prevăzute în prezentul Cod.</i></p> <p><i>(3) Programele de transport local și municipal se elaborează, aprobă și modifică, în condițiile prezentului Cod, de către autoritățile publice executive locale și municipale. Programele de transport local/municipal vor include rute ce nu depășesc raza teritoriilor localității/localităților administrate, cu excepția asociațiilor de dezvoltare comunitară membrii cărora au teritorii învecinate unde rutele nu vor depăși raza teritorială a asociației de dezvoltare comunitară. Programele de transport local includ itinerarele cu indicarea denumirii străzilor și stațiilor, orare de circulație cu indicarea orelor sau perioadelor de pornire din punctele inițiale. Programele de transport local/municipal sânt aduse la cunoștința Agenției, care va ține evidența acestora și nu necesită obținerea avizului sau coordonării de la/cu Agenția.”</i></p>	<p>criteriu presupune mecanisme prin care inițial se stabilesc aceste necesități.</p> <p>Așa cum este stabilit în Regulamentul CE 1370 (Preambul, alin (1), (2), (12), art. 1 alin (1) ș.a.) și în Tratatul UE (art. 16, 86 ș.a.) transporturile naționale pe rute regulate reprezintă Servicii de interes economic general (SIEG), care se bucură de un statut special, la care se asigură accesul nediscriminatoriu și universal în măsura necesității. Termenul ”ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora”, prevăzut la alin (2) reflectă parțial spiritul legislației UE. Principiului garantării accesului nediscriminatoriu și universal la serviciile SIEG, ca obligație a statului față de cetățeni își are continuarea prin includerea unor norme clare menite să asigure implementarea acestui drept. Limitarea doar la această sintagmă este echivalentă unei declarații care riscă să nu fie executată. În redacția acceptată de către APOTA și MIDR (dl. Marian Gh) textul alin (3), (4) și (5) prevedea exact că volumul serviciilor care reflectă necesitatea de deplasare a populației se stabilește în baza studiilor fluxurilor de călători- actuale și preconizate. Aceste prevederi nu au fost inventate de APOTA sau de MIDR, dar au fost preluate din legislația României. Art. 17 al Legii nr 92/2007 din România prevede ” evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora”, art. 1 al aceleiași legi prevede ” e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;g) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;”. Aceste norme privite în</p>
--	--	---

	<p><i>(4) Programele de transport raional se elaborează, aprobă și modifică de către Președintele raionului, în condițiile prezentului Cod. Programele de transport raional vor include curse, care fac legătura dintre localitățile raionului și nu depășesc raza teritoriului raionului. Programele de transport raional sânt coordonate cu Agenția, care va asigura ca programele de transport raional să nu se suprapună cu programele de transport interraional. Agenția va ține evidența programelor de transport raional.</i></p> <p><i>(5) Programul de transport interraional se elaborează, aprobă și modifică de către Agenție, în condițiile prezentului Cod.</i></p> <p><i>(6) Programul de transport în trafic internațional se elaborează, aprobă și modifică, în condițiile prezentului Cod de către Agenție în baza cererilor operatorilor de transport sau demersurilor autorităților competente străine.”</i></p>	<p>comun cu prevederile Legii nr 51/2006 (Legea serviciilor comunitare de utilități publice, care transpune principiile UE în domeniul SIEG) explică clar că necesitatea de deplasarea populației reprezintă un criteriu obiectiv, care se determină prin metode speciale și iau forma unor documente. Din acest considerent la art 33 a fost elaborat un alineat special care să reglementeze conținutul studiilor fluxurilor de călători, cine urmează a fi inclus în grupurile de lucru pentru efectuarea studiilor și tipurile de concluzii pe care trebuie să le conțină studiul. În redacția precedentă acesta a fost alin (6). De asemenea a fost elaborat și alin. (7), care conținea obiectivele din Cartea albă a transporturilor (2011) care stabilesc ca principii prioritare a reglementării activității de transport rutier- protecția mediului și siguranța rutieră, și a prevederilor Tratatului UE în privința serviciilor SIEG, prin instituirea principiului că fiecare localitate cu statut de primărie trebuie să dispună de cel puțin o cursă tur/retur inclusă în programul de transport raional sau interraional. Prevederile alin (6) și (7) din redacția inițială au fost excluse de MIDR într-un mod inexplicabil, deși acestea reprezintă o reflectare directă a prevederilor europene.</p> <p>Din acest motiv insistăm pe redacția deja coordonată, la care MIDR trebuia doar să clarifice cum denumesc organele publice locale (executive, consilii, primari etc.) Redacția propusă:</p> <p>(2) Programele de transport rutier în trafic național se elaborează, aprobă și actualizează de către autoritățile competente, în condițiile prezentului Cod, ținând cont de necesitățile existente ale populației de deplasare și de evoluția acestora, stabilite în baza analizei fluxurilor de călători. Programele de transport rutier în trafic național vor include cursele ce acoperă necesitatea de deplasare a populației, ținând cont de criteriile prevăzute în prezentul Cod.</p>
--	--	---

		<p>(3) Programele de transport local și municipal se elaborează, aprobă și actualizează, în condițiile prezentului Cod, de către organele publice locale ale satelor, orașelor și <u>municipiilor în baza studiilor proprii ale fluxurilor de călători</u>. Programele de transport local/municipal vor include rute ce nu depășesc raza teritoriilor localității/localităților administrate, vor prevedea itinerare cu indicarea denumirii străzilor și intersecțiilor și orare de circulație cu indicarea orelor sau perioadelor de pornire din punctele inițiale. Programele de transport local/municipal sânt aduse la cunoștința Agenției, care va ține evidența acestora și nu necesită obținerea avizului sau coordonării de la/cu Agenția.”</p> <p>(4) Programele de transport raional se elaborează, aprobă și actualizează de către Consiliile raionale, în condițiile prezentului Cod, <u>în baza studiilor fluxului de călători efectuate de către Consiliile raionale de comun acord cu organele publice locale ale localităților din cadrul raionului</u>. Programele de transport raional vor include curse, care fac legătura dintre localitățile raionului și nu depășesc raza teritoriului raionului. Programele de transport raional sânt coordonate cu Agenția, care va asigura ca programele de transport raional să nu se suprapună cu programele de transport interraional. Agenția va ține evidența programelor de transport raional.</p> <p>(5) Programele de transport interraional se elaborează, aprobă și actualizează de către Agenție, în condițiile prezentului Cod, <u>în baza studiilor fluxului de călători efectuate de către Agenție de comun acord cu organele publice locale de nivelul I și ale municipiilor</u>.</p> <p>(6) <u>Studiile fluxului de călători efectuate de către organele publice locale și/sau Agenție, efectuate în condițiile prezentului Cod, vor determina necesitățile de deplasare a populației cu mijloacele de transport în comun prin servicii regulate determinând fluxurile actuale de călători și a celor care pot fi preconizate. Studiile fluxurilor de călători vor determina numărul mediu, maxim și minim de călători din localitate pe direcții, perioadele de timp când serviciile de transport rutier regulat sânt cele mai solicitate, numărul curselor necesare pentru satisfacerea necesităților fluxului de călători, capacitatea de îmbarcare a unităților de transport necesare a fi antrenate, modul de activitate a curselor deja autorizate și concluziile privind oportunitatea sau lipsa oportunității aprobării modificărilor în programele de transport. La efectuarea studiilor</u></p>
--	--	--

		<p><u>fluxurilor de călători autoritățile competente vor forma un grup de lucru din rândul specialiștilor autorității, specialiștilor antrenați de autoritate și a reprezentanților operatorilor de transport, care deserveșc cursele autorizate (în cazul programelor de transport municipal/local și raional) sau a asociațiilor profesionale reprezentative din domeniu, membrii cărora deserveșc curse în direcția dată (în cazul programelor de transport interraional).</u></p> <p><u>(7) Programele de transport în trafic național se vor elabora, aproba și actualiza având ca principii prioritare protecția mediului și siguranța rutieră, nefiind admise nici excesul de curse și nici deficitul de curse, urmărind scopul eficientizării utilizării mijloacelor de transport, totodată asigurând acoperirea necesităților reale ale populației de a se deplasa cu mijloace de transport în comun și asigurând ca fiecare localitate cu statut de Primărie să dispună de cel puțin o cursă tur și o cursă retur (directă sau în tranzit), inclusă în programul de transport raional sau interraional.</u></p> <p><u>(8) Programul de transport în trafic internațional se elaborează, aprobă și actualizează, în condițiile prezentului Cod de către Agenție în baza cererilor operatorilor de transport. Programul de transport în trafic internațional are la bază principiul liberalizat și principiul reglementat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.”</u></p>
Pct.26 Alin 34	<p>1. Articolul 34 se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins:</p> <p><i>„(5) Decizia autorității publice executive locale sau administratorului drumului, după caz, cu privire la amplasarea unei stații noi se notifică în adresa Agenției în termen de 10 zile din momentul adoptării.”.</i></p>	<p>Conform discuțiilor avute loc cu MIDR, s-a convenit redacția art.34, la care dacă se insistă, acceptăm și adăugarea alin (5) propus acum:</p> <p>(1) Programele de transport rutier stabilesc pentru fiecare rută autogările și stațiile publice și locurile special amenajate utilizate pentru plecări, opriri în tranzit și sosiri, cu excepția programului de transport municipal/local, care va include denumirea străzilor și stațiile publice din interiorul localității.</p>

		<p>(2) Modul de amplasare a stațiilor publice pe teritoriul unei localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către administrația publică locală.</p> <p>(3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sînt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.</p> <p>(4) Accesul în stațiile publice al operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.</p>
Pct 27 Art 35	1. Articolul 35 se abrogă.	<p>Parțial împotrivă.</p> <p>Părțile au agreeat redacția următoare:</p> <p>(1) Programul de transport rutier interraional se elaborează, se aprobă și se actualizează de către Agenție.</p> <p>(2) Programul de transport rutier internațional se elaborează, se aprobă și se actualizează de către Agenție.</p> <p>(3) Programele de transport rutier raionale se aprobă și se actualizează de către președinții de raion, programele de transport rutier locale – de către primarii localităților, iar programele de transport rutier municipale – de către primarii municipiilor.</p> <p>(4) În vederea corelării programului de transport rutier interraional cu cele de transport rutier raional, acestea din urmă se aprobă și</p>

		<p>se modifică după obținerea avizului pozitiv al Agenției .</p> <p>MIDR și-a asumat obligațiunea de a evalua necesitatea includerii alin (5) referitoare la lista operatorilor de transport.</p> <p>Prevederile alin (1)-(3) pot fi excluse după ce ne convingem că în alte norme ale CTR acestea se conțin în mod direct (parțial deja este). Prevederile alin (4) sunt importante. Ele pot fi anulate, dacă altă normă va conține aceste prevederi.</p>
Pct 28 Art. 36	<p>1. Articolul 36 va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art.36. - Programele de transport rutier interraional și raional se elaborează, aprobă și modifică în baza următoarelor principii de legătură a localităților:</i></p> <p><i>a) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic și social intră acestea;</i></p> <p><i>b) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în cadrul raionului;</i></p> <p><i>c) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci când localitatea urbană/centrul raional din alt raion se află mai aproape decât localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;</i></p>	<p>Susținem parțial.</p> <p>MIDR a transpus doar o parte din prevederile discutate. Redacția propusă de MIDR poate fi acceptată ca alin (1) al art. 36, cu excepția lit k), la care trebuie adăugate alineatele descrise mai jos.</p> <p>Ținând cont de conținutul lit. j) propus de MIDR, este necesar la Dispoziții finale de prevăzut norma care va obliga operatorii de transport să modifice autorizațiile și care va prevedea cum vor fi operate modificările în autorizațiile care nu corespund cerințelor date (unele curse au prevăzut cursa tur pe un traseu și retur pe altul, altele au prevăzute staționare într-o localitate la cursa tur, iar la retur nu este staționare, altele pe un segment la cursa tur au o viteză, iar la retur au altă viteză).</p> <p>În conformitate cu prevederile Preambul alin (24), art. 1 alin (1), art. 2 lit. (a) al Regulamentului 1370 serviciile de transport din categoria SIEG trebuie să fie continue. Art. 1</p>

	<p>d) din localități urbane/centre raionale spre municipii;</p> <p>e) între localități urbane/centre raionale;</p> <p>f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);</p> <p>g) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centrele raionale se află în direcție opusă față de municipii, iar până în municipiu nu este alt centru raional;</p> <p>h) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile rurale cuprind/reprezintă obiective religioase (mănăstiri), turistice, economice (parcuri industriale sau zone economice libere) de interes național sau puncte de frontieră;</p> <p>i) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când numărul populației localității rurale este mai mare de 3 500 de locuitori, conform ultimului recensământ.</p> <p>j) cursa tur și retur a serviciului regulat urmează să conțină aceleași puncte intermediare de staționare, durate de staționare, itinerare și regimuri de viteză.</p> <p>k) punctele de tranzit ale serviciilor regulate raionale și interraionale pot fi doar:</p>	<p>alin (4) lit. g) al Legii nr.92/2007 (Ro), prevederile OG nr. 27 (2011)(RO) de asemenea transpun principiul continuității și previzibilității serviciului de transport public. Iar. Art. 55 al OMTI (RO) nr. 980/2011 prevede expre ” (1) Programul de transport interjudețean se întocmește de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în baza programului de transport anterior, cu consultarea organizațiilor patronale reprezentative la nivel național pentru domeniul transporturilor rutiere, valabilitatea acestuia fiind de 74 de luni”.</p> <p>Prevederi similare au fost discutate și agreate de părți, dar în prezenta redacție MIDR le-a exclus și nu a venit cu altele care să dezvolte principiile europene.</p> <p>Suplimentar la alin (2), art. 7 al Regulamentului 1370 este prevăzut: ” (2) Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că,cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:” Prevederi similare conține și legislația României, care conține necesitatea publicării pe pagina web a ARR a calendarului de atribuire a curselor (organizarea concursurilor).</p> <p>O normă similară a fost elaborată și inclusă în art. 36.</p> <p>Aceste două principii europene, împreună cu principiul stabilirii prin studii a fluxului de călători și</p>
--	---	---

	<p>- primele 10 puncte (gări auto și/sau stații publice) din localitățile de pe itinerarul rutei/cursei cu lungime mai mare de 100 km;</p> <p>- primele 5 puncte (gări auto și/sau stații publice) din localitățile de pe itinerarul rutei/cursei cu lungime mai mică sau egală cu 100 km.</p>	<p>completată de necesitatea de înzestrare a organelor publice locale cu posibilitatea participării la formarea programelor de transport au stat la baza elaborării alineatelor (3), (4), (6), (7), (8) ale art. 36.</p> <p>Alineatul (5) a fost elaborat ca parte a unui mecanism de depășire a problemei semnalate de ANTA și MIDR pe parcursul ultimelor câțiva ani- supraîncărcarea rețelei de rute regulate. Punctul k) propus de MIDR care a preluat unele idei din alin. (5) nu este complet și nu are legătură logică cu problema existentă. Problema legată de punctele tranzit există doar la cursele interraionale, de aceea extinderea ei la cursele raionale este inutilă. Formulările trebuie să fie clare, iar norma trebuie să fie proporțională. Soluția trebuie să se reflecte doar asupra cazurilor care întruchipează problema. De aceea formularea de tipul ”primele 10 puncte” este stranie. Din care capăt se iau primele 10 puncte? De ce 10? ș.a.m.d. Redacția alin(5) este mult mai reușită, proporțională și clară. Nu insistăm că ea trebuie să fie o redacție finală. Poate fi îmbunătățită, dar nu înrăutățită.</p> <p>Așa cum am menționat redacția, alin. (5) reprezintă un compromis exprimat de transportatori, după discuții foarte lungi și aprinse.</p> <p>De asemenea considerăm necesar de a reglementa ce trebuie să conțină programul de transport internațional. De aceea a fost propusă redacția alin (9).</p> <p>Insistăm pe redacția art. 36, elaborată în baza principiilor expuse mai sus:</p>
--	--	---

		<p><i>Art.36. - Programele de transport rutier interraional și raional se elaborează, aprobă și modifică în baza următoarelor principii de legătură a localităților:</i></p> <p>a) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale în a căror sferă imediată de interes administrativ, economic și social intră acestea;</p> <p>b) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în cadrul raionului;</p> <p>c) din localități rurale spre localități urbane/centre raionale, în afara raionului, atunci când localitatea urbană/centrul raional din alt raion se află mai aproape decât localitatea urbană/centrul raional în care se află localitatea rurală;</p> <p>d) din localități urbane/centre raionale spre municipii;</p> <p>e) între localități urbane/centre raionale;</p> <p>f) din localități rurale spre municipii, în limita razei suburbane (50 km);</p> <p>g) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centrelor raionale se află în direcție opusă față de municipii, iar până în municipiu nu este alt centru raional;</p> <p>h) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când localitățile rurale cuprind/reprezintă obiective religioase (mănăstiri), turistice, economice (parcuri industriale sau zone economice libere) de interes național sau puncte de frontieră;</p> <p>i) din localități rurale spre municipii, în afara razei de 50 km, atunci când numărul populației localității rurale este mai mare de 3 500 de locuitori, conform ultimului recensământ.</p> <p>j) cursa tur și retur a serviciului regulat urmează să conțină aceleași puncte intermediare de staționare, durate de staționare, itinerare și regimuri de viteză</p> <p>(3) Programul de transport interraional, raional și municipal/local se elaborează în conformitate cu principiile prezentului Cod, având la bază programul de transport anterior.</p>
--	--	---

		<p>(4) Programul de transport interraional va fi elaborat de către Agenție cu consultarea asociațiilor profesionale reprezentative, membrii cărora deserveșc serviciile regulate rutiere naționale, după solicitarea propunerilor de la organele publice locale. Programul de transport interraional pentru următoarea perioadă de valabilitate va fi elaborat și aprobat cu cel puțin 18 luni până la expirarea programului de transport actual. În programul de transport interraional pentru perioada următoare nu pot fi incluse curse noi, dacă acestea nu corespund principiilor prevăzute la lit. f)-i) al alin. (1). Cursele din programul de transport actual, care nu corespund principiilor prevăzute la alin (1) vor fi incluse în programul de transport pentru următoarea perioadă, dacă există solicitarea operatorului de transport sau a organului public local a localității rurale-capăt de rută.</p> <p>(5) Punctele tranzit al serviciilor regulate interraionale care fac legătura cu mun. Chișinău sau Bălți pot fi doar localitățile din raionul punctului inițial altul decât mun. Chișinău sau Bălți și centrele raionale de pe itinerarul rutei, iar în cazul în care serviciul regulat are ca localități-capăt de rută două centre raionale, atunci punctele tranzit pot fi localitățile din raioanele punctelor-capăt de rută și alte centre raionale, iar în cazul în care localitățile capăt de rută sânt mun. Bălți și Chișinău, punctele tranzit pot fi doar centrele raionale.</p> <p>(6) Programul de transport raional va fi elaborat de către Consiliul raional cu consultarea operatorilor de transport care deserveșc serviciile de transport regulat raionale, după solicitarea propunerilor de la primăriile localităților din raion. Programul de transport raional pentru următoarea perioadă va fi elaborat și aprobat cu cel puțin 12 luni până la expirarea programului de transport actual. Programul de transport raional pentru perioada următoare va prevedea curse care să asigure legătura directă a fiecărei localități cu statut de primărie cu centrul raional, prin servicii de transport rutier regulat directe sau tranzit, ținând cont și de funcționarea serviciilor regulate interraionale.</p> <p>(7) Programul de transport municipal/local va fi elaborat de către autoritatea publicălocală, local cu consultarea operatorilor de transport care deserveșc serviciile regulate municipale/locale, după organizarea unor consultări publice cu locuitorii municipiului/localității. . Programul de transport municipal/local pentru următoarea perioadă va fi</p>
--	--	---

		<p>elaborat și aprobat cu cel puțin 12 luni până la expirarea programului de transport actual. Programul de transport municipal/local pentru perioada următoare va prevedea curse ce vor fi operate în interiorul localității, precum și curse care să asigure legătura localităților din componența primăriei cu localitatea cu statut de primărie. Punctele inițiale/de tranzit și terminus ale rutelor municipale/locale vor fi doar stațiile publice de pe teritoriul localității.</p> <p>(8) În programele de transport raional și interraional pentru perioada următoare pot fi introduse curse/rute noi cu condiția respectării principiilor din alin (1) și a stabilirii faptului insuficienței curselor existente prin analiza fluxului de pasageri, efectuată în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(9) Programul de transport internațional se elaborează și se aprobă de către Agenție având la bază toate rutele/cursele existente. Programul de transport internațional nu are perioadă limită de valabilitate. Programul de transport internațional va conține:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rutele /cursele care fac legătura dintre localitățile din Republica Moldova cu localitățile din alte state b) rutele/cursele care tranzitează teritoriul Republicii Moldova c) itinerarele curselor/rutelor d) orarele de circulație a rutelor/curselor e) regimul de deservirea cursei/rutei f) operatorii rutieri autorizați să deservescă cursa/ruta
Pct 29 Art 37	<p>1. Articolul 37 va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art.37. - (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) introducerea de noi rute;</i> <i>b) prelungirea unei rute existente fără modificarea orelor de plecare existente;</i> 	<p>Împotrivă. Este regretabil că MIDR și ANTA vorbesc despre imperfecțiunea legislației actuale, despre imposibilitatea efectuării anumitor modificări, iar când au posibilitatea de a modifica legislația propun niște modificări simpliste, care nu schimbă esența și vor asigura continuitatea problemelor existente. Până a</p>

<p>c) <i>excluderea rutelor, în cazul retragerii autorizației de transport și al inoportunității expunerii rutei respective la concurs;</i></p> <p>d) <i>modificarea numărului de curse;</i></p> <p>e) <i>modificarea graficelor de circulație și/sau itinerarului;</i></p> <p>f) <i>modificarea gărilor auto și/sau a stațiilor publice pe teritoriul unei localități;</i></p> <p>g) <i>modificarea regimului de deservire a cursei;</i></p> <p>h) <i>modificarea cerințelor minime privind capacitatea de îmbarcare și categoria de confort a vehiculului rutier.</i></p> <p>i) <i>modificarea operatorului de transport rutier ca urmare a desfășurării concursului de atribuire a serviciului regulat în trafic interraional sau raional.</i></p> <p>(2) <i>Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate, o rută poate fi modificată cu maximum 30% din lungimea sa inițială. Modalitatea de calcul al procentului de suprapunere se aprobă de organul central de specialitate.</i></p> <p>(3) <i>La modificarea programului de transport rutier interraional sau raional, între plecările din localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în aceste programe trebuie să se asigure un interval de 15 de minute fără a fi luate în considerație cursele intermediare.</i></p> <p>(4) <i>Modificarea programului de transport interraional și raional este</i></p>	<p>analiza redacția nouă a art. 37 trebuie să avem un consens că prevederile actuale ale art. 37(de rând cu altele) generează următoarele probleme:</p> <p>a)- riscul de corupție. Imperfecțiunea art 37 a permis unor funcționari în diferite perioade să interpreteze diferit această normă. De aceasta au beneficiat unii transportatori. Ca rezultat astăzi avem know-how-ul autohton de deservire în comun, cursa tur are traseu diferit de cea retur, la cursa tur punctele tranzit diferă de cursa retur etc.</p> <p>b)- legislație imprecisă. Imperfecțiunea legii face ca unele situații să nu dispună de soluție prevăzută de lege,</p> <p>c)- acțiune limitată. Imperfecțiunea legii blochează anumite procese de adaptare a programelor la necesitățile reale</p> <p>d)- acțiune unilaterală. Redacția actuală nu asigură participarea în proces a tuturor subiecților interesați.</p> <p>În situația în care suntem de acord că prin modificările noi trebuie să depășim aceste probleme (fără a le crea pe altele) este necesar să divizăm din punct de vedere tehnic trei categorii distincte de programe:</p>
--	---

	<p><i>condiționată de respectarea intervalului menționat la alin. (3).</i></p> <p><i>(5) Modificarea programului de transport interraional și raional poate fi inițiată de autoritatea competentă la cererea operatorului de transport rutier, autorităților publice locale sau la inițiativa autorității competente și poate fi operată doar la expirarea termenului de 12 luni din data autorizării serviciului regulat sau operării ultimilor modificări la acest serviciu.</i></p> <p><i>(6) În situațiile prevăzute la alin. (1), dacă modificarea este efectuată la cererea operatorului de transport rutier, autoritatea competentă va solicita avizul autorităților publice locale din localitățile capăt de rută. Avizul negativ al autorității publice locale poate servi temei de refuz doar dacă în rezultatul modificării nu vor fi respectate prevederile art. 33 alin. (7).</i></p> <p><i>(7) În situațiile prevăzute la alin. (1) lit. b), e), g), h), dacă modificarea este inițiată de autoritatea competentă sau la cererea autorități publice locale, aprobarea poate fi efectuată doar cu acceptul operatorului de transport antrenat la deservirea serviciului regulat care urmează a fi modificat.”.</i></p>	<p>Locale/municipale</p> <p>Raionale/interraionale</p> <p>Internaționale</p> <p>Aceste trei categorii de programe conțin rute care apar, se execută, se actualizează/modifică în mod diferit unele față de altele. De ex. rutele municipale se execută pe principiul o rută- un operator de transport. Numărul de curse pe o rută este adaptabil, de ex. în ziua de luni de dimineață până la 10-00 activează cu interval de 10 min.etc. Modificarea numărului de curse ca modalitate de modificare a programului, în cazul transportului municipal este inutilă. Pentru că modificarea intervalelor reprezintă procedura de modificare a orarului de circulație, care în mod evident duce și la modificarea numărului de curse. În transporturile internaționale orice modificare se va produce în baza cererilor operatorului de transport depuse la organul național sau la cel străin. În acest caz nu este necesar de stabili necesitatea de deplasare a populației și cu atât mai mult nu este necesară părerea organelor publice locale. În transporturile raionale/interraionale situația este absolut diferită. Din acest motiv reglementarea modului de modificare a programelor de transport în mod separat pentru fiecare categorie este necesară.</p>
--	---	--

		<p>Următorul aspect este legat de noțiunile de bază. Dacă prin definițiile și reglementările date de cod, am ajuns că programul de transport este de fapt o bază de date centralizată, care constă din mai multe module informaționale, atunci modificarea oricărui din modulele componente duc la modificarea programului de transport.</p> <p>Dacă dorim ca programul de transport să conțină:</p> <p> orar de circulație regim de deservire punctele capăt de rută și punctele tranzit vârsta unității de transport capacitatea minimă de îmbarcare a unității de transport itinerar denumirea rută/cursă regulată stații publice și locuri special amenajate, atunci trebuie să prevedem posibilitatea modificării separate a acestor module, care vor produce modificarea programului. </p> <p>Următorul aspect- modificarea programului de transport poate afecta interesele a două grupuri de persoane- pasagerii, care prin concepția promovată de MIDR și acceptată de transportatori, vor fi reprezentați de organele publice locale (interese sociale) și</p>
--	--	--

		<p>operatorii de transport (interesele economice). ANTA ca organ abilitat cu autorizarea modificărilor trebuie să adopte decizii care vor armoniza interesele sociale cu cele economice. De aceea reglementările trebuie să fie cât mai clare, pentru a oferi ANTA instrumente clare, previzibile de intervenție în conținutul programelor. Pe de altă parte reglementările clare vor elimina situațiile care pot provoca corupția. Acest concept indică clar că programele de transport pot fi modificate doar la inițiativa operatorilor de transport sau a autorităților publice locale. Modificarea programului de transport la inițiativa ANTA, fără cererea operatorului sau organului public local este posibilă doar în cazul excluderii rutelor/curselor nesolicitate la concurs, în restul cazurilor este absurdă.</p> <p>Acest concept de asemenea impune de a stabili când anumite modificări pot fi efectuate doar cu acordul operatorului de transport sau al organului public local și cazurile când opinia acestor subiecți este facultativă.</p> <p>Ținând cont de principiul european privind analiza detaliată a impactului oricărei decizii</p>
--	--	---

		<p>administrative, principiul consultării cu subiecții interesați și principiul compromisului/coeziunii, prevederile propuse de MIDR privind consultarea în exclusivitate a localității -capăt de rută este nefondată. Cu atât mai mult această propunere este greșită și neproportională, ținând cont de conținutul discuțiilor avute loc la MIDR și CALM.</p> <p>Următorul aspect- conținutul art. 37 trebuie să reglementeze la maxim toate posibilitățile tehnice de modificare a programului. Modificarea programului trebuie privită mai întâi de toate ca instrument tehnic, la care se adaugă cerințe de țin de dreptul al veto, termene etc. Din acest punct de vedere nu este clar de ce MIDR dorește să limiteze posibilitatea modificării itinerarului doar prin prelungirea rutei. De asemenea, de ce modificarea operatorului de transport este posibilă doar în rezultatul desemnării prin concurs a altui operator? Dar dacă întreprinderea a fost supusă reorganizării? Dar dacă de ex. un operator care deservește împreună cu alt operator o rută (deservire în comun) renunță la autorizație, ce fel de modificare se va efectua?</p>
--	--	---

		<p>Conținutul art. 37 nu poate fi unul restrictiv. El trebuie să prevadă toate modalitățile posibile (teoretice) de modificare a programelor. Iar unele restricții trebuie să fie proporționale și să reflecte necesitatea protejării a unui din tipurile de interese indicate mai sus (sociale sau economice) cu indicarea clară a priorităților urmărite.</p> <p>Un alt aspect- unele modificări, care aduc atingere (sau pot aduce atingere) unor drepturi și interese ocrotite de CTR, trebuie să dispună de o procedură exactă și să treacă prin procedura autorizării- adică ANTA permite sau refuză. Iar alte modificări, care sunt pur tehnice și rezultă din libertățile economice garantate de alte legi, inclusiv Constituție, trebuie să dispună de o procedură simplificată și să treacă prin procedura notificării, iar ANTA să aibă doar atribuția de reperfectare a actului permisiv.</p> <p>Ignorarea principiilor descrise mai sus și promovarea redacției art. 37 din proiect va crea o normă restrictivă, incompletă, confuză, pe alocuri absurdă, care ignoră alte prevederi legale adoptate în spiritul legislației europene.</p>
--	--	--

		<p>Modificarea intervalelor la cursele interraionale de la 30 min la 15 min este un pas foarte periculos. MIDR nici în notă, nici în AIR nu explică necesitatea acestei modificări. Această modificare vine în contradicție cu toate acțiunile MIDR de până acum- MIDR începând din 2018 și până în prezent a instituit moratorii la modificarea programelor de transport și MIDR împreună cu ANTA au declarat că rețeaua de rute este supraaglomerată. Iar acum MIDR promovează posibilitatea deschiderii unui număr enorm de curse suplimentare. Devine evident că prin aceste modificări se urmărește promovarea unor interese, care nu au nimic cu buna funcționare a transportului. Acestea sunt interese corupționale.</p> <p>Intervalul de 30 min are un singur aspect- siguranța rutieră. Cele mai grave accidente cu implicarea transportului regulat de pasageri au avut loc la rutele care concureau cu rute cu o diferență de 5-15 minute. Intervalul astăzi constituie un pilon al siguranței rutiere. Iar siguranța rutieră nu poate fi jefită în interesele corupționale a unor grupuri. MIDR nu a considerat necesar să argumenteze în Nota și AIR la proiect modificările esențiale care vor diminua</p>
--	--	---

		<p>substanțial din siguranța rutieră și care în mod evident contravin scopurilor din Carta Albă a transporturilor.</p> <p>De asemenea MIDR evită să reglementeze problemele existente din transportul internațional. Unele din aceste probleme au fost create datorită incompetenței funcționarilor MIDR și ANTA. Aceste probleme riscă să producă distrugerea mai multor companii ce activează pe segmentul internațional. În cadrul ședințelor la MIDR a fost discutat conceptul de a crea două mecanisme de reglementare-cu țările cu care va fi semnat regimul de liberalizare și cu țările cu care acest regim nu va fi instituit. MIDR în loc să vină cu propuneri de a îmbunătăți redacția inițială, a exclus integral alineatul discutat, prefăcându-se că problema nu există.</p> <p>Redacția propusă de noi și modificată în cadrul ședințelor la MIDR este :</p> <p>(1) În decursul perioadei de valabilitate, programele de transport rutier pot fi actualizate exclusiv conform prevederilor prezentului Cod.</p>
--	--	--

		<p>(2) Programele de transport rutier municipal/local pot fi actualizate (modificate) prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) introducerea de noi rute; b) modificarea itinerarului rutelor existente; c) modificarea orarului de circulație; d) modificarea regimului de deservire; e) modificarea cerințelor față de capacitatea minimă de îmbarcare a unităților de transport; f) excluderea rutelor; g) modificarea operatorului de transport <p>(3) Actualizarea programului de transport municipal/local în temeiul p. b)-e) alin (1) din prezentul articol se efectuează de către Consiliul municipal/local cu acceptul operatorului de transport rutier care deservește ruta. Actualizarea programului de transport municipal/local în temeiul p. a), f), g) alin. (1) din prezentul articol se efectuează de către autoritatea executivă publică locală.</p> <p>(4) Decizia autorității publice locale de actualizare a programului de transport, împreună cu acceptul/cererea operatorului de transport, dacă este cazul, se transmite Agenției în termen de 30 zile de la data adoptării. Agenția în temeiul deciziei Consiliului municipal/local, în baza cererii operatorului de transport, în termenele prevăzute de legislație va elibera autorizația pentru deservirea rutei. <i>(acest alineat</i></p>
--	--	--

		<p><i>poate fi exclus ținând cont de propunerile noi apărute ale MIDR, dar este necesară apariția normelor noi-comentariile precedente)</i></p> <p>(5) Programele de transport rutier raional și interraional pot fi actualizate (modificate) prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) introducerea de noi rute; b) deschiderea curselor noi; c) modificarea itinerarului curselor prin prelungirea/prescurtarea cursei din punctul-capăt de rută inițial până la alt punct-capăt de rută nou și/sau modificarea unei porțiuni a traseului inițial dintre punctele-capăt de rută, cu sau fără introducerea punctelor noi de tranzit și modificarea orarului de circulație; d) modificarea orarului de circulație prin modificarea orelor de pornire din punctele-capăt de rută, modificarea orelor de pornire și/sau perioadelor de staționare din/în punctele de tranzit; e) modificarea regimului de deservire a cursei prin modificarea numărului de zile săptămânale și/sau a perioadelor anuale când cursa este deservită; f) modificarea cerințelor față de capacitatea minimă de îmbarcare a unităților de transport; g) excluderea rutelor/curselor; i) includerea/excluderea punctelor de tranzit (<i>intermediare-de coordonat cu noțiunile din art 5</i>) fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin
--	--	---

		<p>includerea/excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare incluse/excluse;</p> <p>k) modificarea autogărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate fără modificarea itinerarului și a orarului de circulație;</p> <p>l) modificarea operatorului de transport rutier, prin înlocuirea unui operator de transport cu alt operator apărut în rezultatul reorganizării (succesiunii) întreprinderii/în rezultatul modificării numărului de operatori rutieri ce deserveșc ruta în comun, sau înlocuirea unui operator de transport de la care a fost retrasă autorizația cu alt operator nou căruia i-a fost atribuită ruta/curșul prin concursul organizat conform prevederilor prezentului Cod.</p> <p>(6) Introducerea de rute noi prevăzută la p a) al alin.(5) al prezentului articol reprezintă actualizarea programului de transport prin care se introduce o legătură nouă între două localități-capăt de rută, care nu există în programul de transport raional/interraional, sau legătura între aceleași localități-capăt de rută, dar pe un itinerar nou, altul decât itinerarul rutei existente, care face legătura dintre aceleași localități. Se consideră itinerare diferite, dacă acestea diferă mai mult de 10% din lungime. Criteriile de diferențiere a itinerarelor vor fi aprobate de organul central de specialitate. Introducerea rutelor noi în</p>
--	--	--

		<p>programul de transport raional/interraional poate fi efectuată dacă una din localitățile-capăt de rută cu statut de primărie nu este deservită prin curse directe sau în tranzit de nici o cursă existentă, sau în cazul în care localitatea dată este deservită prin intermediul curselor regulate raionale/interraionale, în baza analizei fluxului de călători întocmită în conformitate cu prevederile prezentului Cod s-a stabilit insuficiența acestora și necesitatea deschiderii unei rute noi din această localitate. Rutele noi vor corespunde criteriilor prevăzute la art. 36 al prezentului Cod și vor fi atribuite în rezultatul concursului organizat și desfășurat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(7) Deschiderea curselor noi prevăzută la p b) al alin. (5) al prezentului articol reprezintă introducerea în programul de transport rutier raional/interraional a unor curse noi care au un itinerar identic cu cursele existente (fără a ține cont de punctele de tranzit), dar care se efectuează la alte ore din punctele-capăt de rută. Deschiderea curselor noi poate fi efectuată doar în temeiul analizei fluxului de călători întocmită în conformitate cu prevederile prezentului Cod, care a stabilit insuficiența serviciilor de transport în localitățile-capăt de rută și/sau tranzit. Cursa nou deschisă va fi atribuită operatorului de transport care deservește cursa următoare din</p>
--	--	--

		<p>localitatea rurală, iar în cazul refuzului acestuia, va fi atribuită în rezultatul concursului organizat și desfășurat în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(8) Grupurile de lucru formate de autoritățile competente pentru efectuarea studiului fluxului de călători, care vor stabili deficitul/insuficiența de servicii de transport rutier regulat în trafic raional sau interraional și vor argumenta necesitatea aprobării modificărilor în programele de transport, vor opta pentru una din opțiunile de modificare ținând cont de următoarea ordine de prioritate- majorarea capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului la cursa/cursele existente, modificarea itinerarului unei curse existente prin care se include localitatea/localitățile în care este înregistrat deficit de servicii de transport rutier regulat, deschiderea unei curse noi, introducerea unei rute noi. Majorarea capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului și modificarea itinerarului unei curse existente prin care se include localitatea/localitățile în care este înregistrat deficit/insuficiență de servicii de transport rutier regulat se va efectua cu acordul operatorului de transport, care deservește cursa.</p> <p>(9) Studiul fluxului de călători va fi inițiat de autoritatea competentă la cererea operatorului</p>
--	--	--

		<p>de transport sau a organului public local de nivelul I.</p> <p>(10) Actualizarea programului de transport raional sau interraional în temeiul p. a)-l) alin (5) din prezentul articol se efectuează de către Agenție în următoarele termene:</p> <p>a) în cazul actualizării programului de transport, ca rezultat al constatării faptului deficitului serviciilor de transport rutier regulat- în termen de 90 zile de la data întocmirii studiului fluxului de călători,</p> <p>b) în cazul actualizării programului de transport în temeiul cererii operatorului de transport- în termen de 30 zile de la data depunerii cererii, cu excepția prevăzută la lit c) din prezentul alineat. Operatorul de transport rutier poate depune cereri de actualizare a programelor de transport doar în privința rutelor/curselor deservite de acesta după expirarea termenului de un an de la data adoptării deciziei Agenției prin care a fost actualizat programul de transport rutier în privința aceleiași curse/rute. Examinarea cererilor operatorilor de transport de actualizare a programului de transport se efectuează pe principiul autorizării (inclusiv acceptarea tacită), cu excepțiile prevăzute la lit. c) din prezentul alineat</p> <p>c) în cazul actualizării programului de transport în temeiul cererii operatorului de transport conform prevederilor lit. i) și k) din alin (5)-în termen de 5</p>
--	--	--

		<p>zile lucrătoare de la data depunerii cererii. Actualizarea programelor de transport în temeiul prevederilor lit. i) și k) alin. (6) se efectuează pe principiul notificării.</p> <p>d) În cazul actualizării programelor de transport raional sau interraional conform prevederilor lit. c), e), f)- în cazul micșorării capacității minime de îmbarcare a autobuzului/autocarului, g), i)- în cazul excluderii punctelor de tranzit/intermediare fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare excluse, prevăzute la alin. (5) al prezentului articol, cererea operatorului de transport va fi însoțită de avizul organului public local al localității-capăt de rută, care este unul consultativ, cu excepția prevăzută la lit. e) din prezentul alineat.</p> <p>e) actualizarea programelor de transport raional și interraional prin prescurtarea cursei din punctul-capăt de rută inițial până la alt punct-capăt de rută nou și/sau modificarea unei porțiuni a traseului inițial dintre punctele-capăt de rută, conform lit. c) alin (5), excluderea rutelor/curselor conform lit. g) alin. (5), excluderea punctelor de tranzit/intermediare conform lit. i) alin (5) va fi efectuată cu acceptul autorității publice locale a localității/localităților care sânt excluse de la deservire cu serviciul</p>
--	--	--

		<p>de transport regulat, ca rezultat al actualizării, dacă această cursă este unica cursă ce deservește populația acestei/acestor localități (în intervalul de 3 ore până și după ora de pornire a cursei din această localitate). Actualizarea programului de transport raional sau interraional prin modificarea regimului de deservire a cursei prevăzută la lit. e) alin (6) se va efectua cu acordul organul public local al localității rurale-capăt de rută, dacă această cursă este unica cursă ce deservește populația acestei/acestor localități (în intervalul de 3 ore până și după ora de pornire a cursei din această localitate) .</p> <p>(11) Până la adoptarea Deciziei de către Președintele raionului privind actualizarea programului de transport raional, va fi solicitat avizul Agenției, care în termen de 30 zile va stabili corespunderea actualizărilor preconizate cerințelor prezentului Cod.</p> <p>(12) Autorizația de transport rutier pentru serviciile regulate raionale/interraionale va conține <i>(se vor indica datele pe care trebuie să le conțină autorizația)</i>, la care se va anexa graficul de circulație care va conține <i>(se vor indica datele pe care trebuie să le conțină graficul)</i></p> <p>(13) Programele de transport internațional pot fi actualizate:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) introducerea de noi rute/curse noi; b) modificarea itinerarului curselor;
--	--	--

		<p>c) modificarea orarului de circulație prin modificarea orelor de pornire din punctele-capăt de rută, modificarea orelor de pornire și/sau perioadelor de staționare din/în punctele de tranzit;</p> <p>d) modificarea regimului de deservire a cursei prin modificarea numărului de zile săptămânale și/sau a perioadelor anuale când cursa este deservită;</p> <p>f) excluderea rutelor/curselor;</p> <p>g) includerea/excluderea punctelor de tranzit/<i>intermediare</i> fără modificarea itinerarului existent, cu modificarea orarului de circulație prin includerea/excluderea orei de sosire, perioadei de staționare și orei de plecare în/din punctele intermediare incluse/excluse;</p> <p>i) modificarea autogărilor, stațiilor publice sau punctelor special amenajate fără modificarea itinerarului și a orarului de circulație;</p> <p>k) modificarea operatorului de transport rutier, prin înlocuirea unui operator de transport cu alt operator apărut în rezultatul reorganizării (succesiunii) întreprinderii sau înlocuirea unui operator de transport care activează în regim de paritate.</p> <p>Actualizarea programelor de transport internațional se efectuează în temeiul cererii operatorului/operatorilor de transport rutier.</p> <p>(14) Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin</p>
--	--	--

		<p>servicii reguate, <i>itinerarul unei rute/curse raionale sau interraionale</i> poate fi modificat cu maximum 30% din <i>distanța</i> (lungimea) sa inițială. Modalitatea de calcul al procentului de suprapunere se aprobă de organul central de specialitate.</p> <p>(15) În cazul programului de transport rutier interraional, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport interraional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute, iar între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional – un interval de 15 minute, cu excepția actualizărilor programelor de transport efectuate ca rezultat al stabilirii faptului insuficienței serviciilor de transport regulat prin studiul fluxului de călători întocmit în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(16) În cazul programului de transport rutier raional, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la</p>
--	--	--

		<p>introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport raional sau interraional trebuie să se asigure un interval de 15 minute, cu excepția actualizărilor programelor de transport efectuate ca rezultat al stabilirii faptului insuficienței serviciilor de transport regulat prin studiul fluxului de călători întocmit în conformitate cu prevederile prezentului Cod.</p> <p>(17) În cazul programului de transport rutier în trafic internațional, actualizarea programului are loc în temeiul cererii operatorului de transport.</p> <p>(18) În cazul în care între Republica Moldova și alte state în baza acordurilor bilaterale sau multilaterale a fost instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane, la actualizarea programului de transport nu se va ține cont de intervalul dintre rute/curse și acestea pot fi deservite doar de către un operator autorizat național sau străin.</p> <p>(19) În sensul alineatului precedent se consideră că între Republica Moldova și alt stat/ alte state este instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane dacă acordul</p>
--	--	--

		<p>bilateral/multilateral prevede cumulativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lipsa intervalelor obligatorii dintre curse, - lipsa necesității deservirii curselor la paritate, - libera alegere de către operatorul de transport a oricărei localități din ambele state în calitate de capăt de rută, - recunoașterea reciprocă a autorizațiilor de transport pentru fiecare cursă, fiind suficientă eliberarea unei singure autorizații de către autoritatea statului emitent - deschiderea/modificarea rutelor/curselor nu poate fi refuzată pe motiv de lipsă a fluxului de călători sau că localitățile sunt deservite suficient prin alte servicii de transport rutier. <p>(20) În cazul în care serviciile de transport internațional fac legătura cu localitățile altui stat cu care Republica Moldova nu are instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport internațional trebuie să se asigure un interval de o oră.</p>
--	--	---

		<p>În cazul în care lungimea rutei pe teritoriul țărilor vecine nu depășește lungimea de 100 km inclusiv, la introducerea unei rute noi, la prelungirea rutei, la majorarea numărului de curse, la introducerea de stații sau la modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, între plecările din localitățile intermediare și localitățile capăt de rută comune cu ale unei curse incluse în programul de transport rutier internațional trebuie să se asigure un interval de 30 de minute. Serviciile internaționale ce fac legătura între localitățile din Republica Moldova și localitățile altor state cu care Republica Moldova nu are instituit regimul liberalizat de transport rutier regulat de persoane vor fi efectuate la paritate.</p>
Pct 30 Art. 38	<p>1. Articolul 38:</p> <p>alineatul (1) se completează cu litera d) cu următorul cuprins:</p> <p><i>„d) renunțarea de către operatorul de transport rutier la autorizația de transport rutier.”.</i></p> <p>la alineatul (1¹), se exclude textul <i>„eliberată de Agenție,”</i> și textul <i>„ , în baza deciziei organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor rutiere”</i> și se completează cu textul <i>„În cazul programului de transport rutier internațional și raional, operatorii de transport antrenați la deservirea</i></p>	<p>Susținem cu următoarele modificări:</p> <p>Art. 38. –</p> <p>(2) Decizia (ordinul, dispoziția etc.) de organizare a concursului, adoptată de organul competent în conformitate cu prevederile alin. (1), poate fi contestată de către operatorii de transport rutier ale căror drepturi și interese legitime sînt afectate și/sau de către organizațiile profesionale reprezentative din care aceștia fac parte în conformitate cu prevederile Codului administrativ.</p> <p>(3) Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier sînt instituite de către</p>

<p><i>rutei/cursei pot fi desemnați doar în bază de concurs, cu excepția cazurilor de reorganizare a operatorilor de transport rutier.”.</i></p> <p>la alineatul (3), textul „<i>organul central de specialitate sau consiliile locale (sătești, comunale sau orășenești), municipale și/sau raionale, după competență</i>” se substituie cu cuvintele „<i>autoritatea competentă</i>”, iar a doua propoziție va avea următorul cuprins: „<i>În componența comisiilor privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier pot fi incluși cu drept de vot consultativ reprezentanți ai autorităților publice locale, membrii asociațiilor profesionale, organizațiilor patronale și organizațiilor sindicale din domeniul transportului rutier de persoane.</i>”.</p> <p>la alineatul (4), textul „<i>organul central de specialitate, consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz,</i>” se substituie cu cuvintele „<i>autoritatea competentă</i>”.</p> <p>la alineatul (8), textul „<i>Agenției, a consiliilor locale, municipale și/sau raionale, după caz, poate</i>” se substituie cu cuvintele „<i>autorității competente</i>”.</p> <p>la alineatul (9), textul „<i>organului central de specialitate, al consiliilor raionale, municipale și/sau locale, după caz,</i>” se substituie cu cuvintele „<i>autorității competente</i>”.</p> <p>la alineatul (10) litera b), textul „<i>, anual, în perioada 1 ianuarie – 15 februarie</i>” se exclude.</p>	<p>autoritatea competentă. În componența comisiilor privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier formate de organul central de specialitate <u>VOR</u> fi incluși cu drept de vot consultativ câte un membru de la organizațiile reprezentative, din domeniul transportului rutier de persoane. La ședința comisiilor vor fi invitați reprezentanții primărilor localităților menționate în art. 37 alin (11) lit. d), e).</p> <p>(10) Atribuirea rutelor/curselor incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional va fi organizată după cum urmează:</p> <p>d) în cazul expirării autorizației de transport rutier, cu cel puțin 12 luni înainte de data expirării autorizației.</p> <p>(13) În cazul modificării programelor de transport rutier locale, municipale, raionale și interraionale prin majorarea numărului de curse pe o rută, cursele noi se atribuie operatorilor de transport rutier prin concurs- de exclus alineatul.</p> <p>(14) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează doar pentru rutele/cursele incluse în programele de transport rutier și atribuite conform prezentului articol, în termen de 5 zile lucrătoare de la data atribuirii. Agenția, consiliile locale, municipale și/sau raionale, în urma ședințelor de atribuire sau a prelungirii de drept a autorizației,</p>
--	--

<p>la alineatul (11), textul <i>„ale Agenției, consiliilor locale, municipale și/sau raionale, după caz,”</i> se substituie cu cuvintele <i>„a autorității competente”</i>.</p> <p>alineatul (12) litera a) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„a) nu se respectă termenul prevăzut pentru operarea modificării;”</i></p> <p>alineatul (12) se completează cu litera e), cu următorul cuprins:</p> <p><i>„e) avizul negativ al autorității publice executive locale, dacă acesta este obligatoriu.”</i></p> <p>la alineatul (14), se exclud cuvintele <i>„sau a prelungirii de drept a autorizației”</i>, iar textul <i>„începă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul notificării”</i> se substituie cu textul <i>„începă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul notificării, conform graficului de circulație aprobat.”</i>.</p> <p>alineatul (15) se abrogă.</p> <p>alineatul (16) se completează cu textul <i>„La modificarea programului de transport conform prevederilor art. 37 alin. (1) lit. b), e), f), g), h), noile autorizații de transport se eliberează pe termenul de valabilitate a autorizațiilor anterioare.”</i>.</p> <p>la alineatul (24), textul <i>„Agenției sau al consiliilor locale, municipale sau raionale, după caz”</i> se substituie cu cuvintele <i>„autorității competente”</i>.</p> <p>alineatul (26) se completează cu textul <i>„În cazul în care până la desfășurarea concursului, operatorul de</i></p>	<p>vor notifica operatorul de transport rutier cu privire la eliberarea autorizației, acesta fiind obligat să o ridice în termen de 10 zile lucrătoare din momentul notificării și <i>să înceapă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul notificării, conform graficului de circulație aprobat.</i> În cazul nerespectării acestor condiții, ruta/cursa sau grupul de rute/curse se atribuie următorului operator de transport rutier clasat la ședința de atribuire sau se expune la concurs, după caz.</p> <p>(15) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează în corespundere cu numărul de exemplare solicitate de operatorul de transport.</p> <p>(16)-după redactarea finală se va verifica art. 37 alin. (1) lit. b), e), f), g), h)</p> <p>(26) După retragerea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, comisiile de concurs vor atribui ruta/cursa pentru care a fost eliberată autorizația în cadrul unei ședințe publice de atribuire în condițiile prezentului articol, urmînd ca, pînă la încheierea concursului, ruta/cursa să fie deservită de operatorul de transport rutier care o efectua pînă la retragere.</p> <p><i>„În cazul în care pînă la desfășurarea concursului, operatorul de transport rutier nu poate asigura deservirea serviciului regulat,</i></p>
--	--

	<p><i>transport rutier nu poate asigura deservirea serviciului regulat, autoritatea responsabilă de actualizarea programului de transport rutier după consultarea autorităților publice locale de nivelul I și operatorii de transport, poate desemna un nou operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat. În acest caz termenul de valabilitate a autorizației emise nu poate depăși termenul maxim stabilit pentru desfășurarea concursului.”.</i></p>	<p><i>autoritatea responsabilă de actualizarea programului de transport rutier după consultarea autorităților publice locale de nivelul I și operatorii de transport, poate desemna un nou operator de transport pentru asigurarea deservirii serviciului regulat. În acest caz termenul de valabilitate a autorizației emise nu poate depăși termenul maxim stabilit pentru desfășurarea concursului.”.- norma referitor atribuirea temporară ar trebuie amplasată separat, extinsă acțiunea ei asupra cazurilor de nedeservire și limitată prin termen maxim. Valabilitatea trebuie prevăzute cu formulări mai clare. Posibil este necesar de introdus noțiunea de autorizație temporară.</i></p>
<p>Pct. 31 Art 39</p>	<p>Articolul 39:</p> <p>alineatul (4) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(4) Termenul de valabilitate a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii în trafic internațional este de 5 ani, dacă Acordurile bilaterale din domeniul transportului rutier nu stabilesc un alt termen.”.</i></p> <p>la alineatul (7) litera a), se exclud cuvintele „de organul central de specialitate” și literele h) și i) se abrogă.</p> <p>se completează cu alineatul (7¹) cu următorul cuprins:</p>	<p>Susținem cu următoarele modificări:</p> <p>(1¹) În cazul transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional 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.</p> <p>(5) Modelul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional</p>

<p>„(7¹) <i>La autorizarea serviciilor de transport rutier în trafic internațional se va ține cont de prevederile Acordurilor bilaterale, precum și se va asigura respectarea regimului de muncă și odihnă</i>”.</p> <p>la alineatele (8), (10) cuvintele „<i>organului central de specialitate</i>” se substituie cu cuvântul „<i>Agenției</i>”.</p> <p>alineatul (11) va avea următorul cuprins:</p> <p>„(11) <i>Agenția respinge dosarul depus în vederea autorizării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional dacă numărul vehicule deținute nu este suficient pentru deservirea serviciul care face obiectul cererii ori dacă nu se respectă prevederile art. 39 alin. (7¹).</i>”</p> <p>la alineatul (13), textul „<i>lit. a), c) și d)</i>” se substituie cu textul „<i>lit. a), c), d), e), f)</i>”.</p> <p>alineatul (15) se completează cu textul „<i>Autorizația operatorului străin ce activează la paritate se eliberează la solicitarea organului de resort din țara cap de rută. Autorizațiile de tranzit se eliberează la solicitarea organelor de resort din țările cap de rută.</i>”.</p> <p>la alineatul (15¹), textul „<i>înceapă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul notificării</i>” se substituie cu textul „<i>înceapă deservirea rutelor/curselor în termen de 20 de zile din momentul notificării, conform graficului de circulație aprobat</i>” și se completează cu textul „<i>În caz contrar</i>”</p>	<p>este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje-mai trebuie acest regulament?.</p>
---	--

	<p><i>autorizațiile sunt anulate, iar serviciul regulat este exclus din programul de transport rutier.”.</i></p> <p>alineatul (16¹) se abrogă.</p> <p>alineatul (20) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(20) În cazul depunerii a două sau mai multor solicitări pentru aceeași cursă, prioritate va avea prima cerere depusă care respectă prevederile art. 39 alin. (7) sau (13), după caz.”.</i></p>	
Pct 32 Art. 40	<p>Articolul 40 se abrogă.</p>	<p>Împotrivă. Prelungirea de drept a autorizațiilor fără orgaizarea concursurilor este prevăzută de legislația europeană. Acest drept deja a fost obținut de către operatorii de transportși nu poate fi anulat unilateral. Despre anularea unilaterală a autorizațiilor am făcut referințe la precedentele CtEDO unde R Moldova a fost condamnată. Atacul rider care se ascunde în spatele acestei inițiative nu poate fi acceptat. Amintim că în rezultatul ultimelor discuții avute loc la MIDR, de către MIDR a fost acceptată ideea ca toate autorizațiile actuale să fie prelungite de dreptpânăladata de 01.01.2032, după care vor fi organizate concursuri.</p>
Pct. 33 Art. 41	<p>1. Articolul 41 va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art. 41.- (1) Pierderea, furtul sau deteriorarea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate se comunică autorității emitente în termen de 15 zile de la data constatării, urmând ca aceasta să elibereze un duplicat.</i></p> <p><i>(2) Pierderea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate se probează printr-un anunț</i></p>	<p>Susținem.</p> <p>Prevederile acestui articol redacțional trebuie adaptate la prevederile art. 31-1, care a apărut mai târziu decât textul inițial a CTR,iar CTR nu a fost adaptat în întregime noilor modificări.</p> <p>” (1) În toate cazurile, autorizațiile de transport rutier și duplicatele acestora se eliberează în formă de documente electronice, transmise la adresele electronice ale solicitanților, dacă aceasta sunt indicate, cu respectarea, după caz, a rigorilor cu privire la documentul electronic stabilite de lege. În situațiile în care eliberarea originalului autorizației de transport rutier pe suport de hârtie este cerută de solicitant sau impusă expres de legea care reglementează regimul juridic al actului permisiv respectiv ori de un tratat/acord internațional, pe lângă emiterea</p>

	<p><i>publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</i></p> <p><i>(3) Furtul autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate se probează prin anexarea dovezii înregistrării cazului de către organele de poliție.</i></p> <p><i>(4) Deteriorarea autorizației se constată la prezentarea documentului deteriorat sau o explicație în scris privind circumstanțele cazului.</i></p> <p><i>(5) Eliberarea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în locul celei pierdute, furate sau deteriorate se efectuează în termen de 3 zile de la data solicitării.</i></p> <p><i>(6) Termenul de valabilitate a duplicatului actului permisiv nu poate depăși termenul indicat în actul pierdut, furat sau deteriorat.”</i></p>	<p>actului pe suport de hârtie se eliberează și un exemplar în formă de document electronic sau, după caz, o confirmare oficială în format electronic despre emiterea actului permisiv.”</p> <p>Din sensul acestei norme rezultă că autorizația pe suport de hârtie este undocument complementar și identic documentului de bază- autorizația în format electronic. Iar cea în format electronic nu poate fi pierdută, furată etc. Probabil are importanță autorizația pe suport de hârtie pentru transportul internațional.</p>
<p>Pct 34</p> <p>Art. 42</p>	<p>alineatul (1) se completează cu litera g) cu următorul cuprins:</p> <p><i>„g) serviciile prestate au fost autorizate în conformitate cu prevederile Legii comunicațiilor poștale nr. 36/2016;”</i></p> <p>alineatul (4) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(4) Transmiterea notificării și a documentelor pentru a beneficia de regimul de notificare se efectuează prin sistemul informațional „e-Autorizație transport”, utilizând semnătura electronică.”</i></p>	<p>Susținem</p>
<p>Pct.35</p> <p>Art43</p>	<p>1. Articolul 43:</p>	<p>Susținem</p>

	<p>la alineatul (2), se exclud cuvintele „<i>contra cost</i>”.</p> <p>la alineatul (2) litera d), se exclud cuvintele „<i>și psihofiziologic</i>”.</p> <p>la alineatul (8), cuvintele „<i>programelor de instruire</i>” se substituie cu cuvintele „<i>programelor de formare</i>”.</p> <p>la alineatul (10), cuvântul „<i>instruire</i>” se substituie cu cuvântul „<i>formare</i>”.</p> <p>se completează cu alineatele (11¹) și (11²) cu următorul cuprins:</p> <p>„(11¹) <i>Certificatul de competență profesională a managerului de transport rutier se anulează de către Agenție dacă acțiunile acestuia au dus la pierderea bunei reputații a unui operator de transport.</i></p> <p>(11²) <i>În cazul anulării certificatului de competență profesională a managerului de transport rutier, acesta poate obține un nou certificat doar după un an de zile din data anulării, cu frecventarea repetată a cursurilor de manager în transport rutier și promovarea testelor grilă.</i>”.</p> <p>la alineatul (12), cuvântul „<i>instruirea</i>” se substituie cu cuvântul „<i>formarea</i>” și litera b) se abrogă.</p>	<p>Dar insistăm să fie incluse și prevederile care au fost propuse de MIDR, discutate și acceptate de transportatori:</p> <p>Alin (3) se exclude ”o dată la doi ani”</p>
Pct. 36 Art 44	<p>1. Articolul 44:</p> <p>la alineatul (1), cuvântul „<i>instruire</i>” se substituie cu cuvântul „<i>formare</i>”;</p> <p>alineatul (2) va avea următorul cuprins:</p>	Suștinem

	<p>„(2) Pregătirea profesională va fi asigurată în centre de instruire, perfecționare și atestare profesională în baza programelor de instruire acreditate și înregistrate. Programele de instruire se elaborează conform normelor metodologice aprobate de organul central de specialitate din domeniul transporturilor și de organul central din domeniul învățământului.”.</p>	
Pct 37 Art. 45	<p>1. Articolul 45:</p> <p>la alineatul (1), textul „3 ani” se substituie cu textul „5 ani”.</p> <p>la alineatul (2), cuvintele „cursuri de instruire” se substituie cu cuvintele „cursuri de formare”.</p>	Sușținem
APOT A	<p>Ministerul a exclus propunerile discutate cu transportatorii referitor la art. 46</p>	<p>(2) Transportul rutier contra cost de mărfuri și de persoane poate fi efectuat doar cu vehicule rutiere destinate tipului respectiv de transport, dotate cu tahografe, cu excepția vehiculelor rutiere înregistrate să efectueze transport rutier în regim de taxi, care se dotează cu aparate de taxat.</p> <p>(3) Sînt exceptate de la dotarea cu tahografe vehiculele rutiere care efectuează transport rutier de persoane în trafic național</p> <p>MIDR a promis că vine cu o altă redacție care va soluționa problema existentă.</p>
Pct 38 Art 48	<p>1. Articolul 48 litera g) va avea următorul cuprins:</p> <p>„g) <i>adeverințele medicale valabile ale conducătorilor auto angajați;</i>”.</p>	Sușținem
Pct 39 Art 49	<p>1. Articolul 49:</p> <p>la litera b), cuvintele „să asigure la bordul vehiculului rutier” se substituie cu cuvintele „să pună la dispoziția echipajului”;</p>	<p>Modificarea propusă la lit. b), e) m), p) o sușținem.</p> <p>Întroducerea lit. u) poate fi susținută, dar nu este completă. Trebuie de ținut cont de cazul de la Bălți când Primăria a propus un singur traseu foarte nereușit. De asemenea în acest caz va trebuie de diferențiat în</p>

<p>la litera e), se exclud cuvintele „și bagajelor”;</p> <p>litera m) se completează cu cuvintele „la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii”;</p> <p>la litera p), cuvintele „standardele în vigoare” se substituie cu cuvintele „reglementările tehnice în vigoare”;</p> <p>litera s) va avea următorul cuprins:</p> <p>„s) să asigure îmbarcarea/debarcarea persoanelor din localitățile unde sunt autogări numai de pe teritoriul autogărilor și/sau din stațiile intermodale, multimodale sau cu flux sporit de călători, stabilite și coordonate de Administrația publică locală, conform orarului de circulație, cu excepția transportului rutier în trafic local și municipal, respectând prevederile prezentului cod, iar din localitățile unde nu există autogări – numai din stațiile publice;”;</p> <p>articolul se completează cu litera u) cu următorul cuprins:</p> <p>„u) la deplasarea pe teritoriul localității în tranzit sau spre punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor se respecte itinerarele stabilite de autoritățile publice locale.”.</p>	<p>Codul Contravențional pentru care tipuri de încălcări din art. 49 poartă răspundere întreprinderea și pentru care echipajul.</p> <p>Redacția propusă de MIDR a lit. s) arată că interesele clanului Vîlcu-Andronachi sunt atât de puternice încât ajustarea legislației noastre la cea europeană nu este posibilă în măsură deplină. O astfel de restricție în general lipsește în legislația europeană. Norma propusă este mai bună decât cea existentă, dar este departe de reglementările europene, care trebuie privite prin prisma libertăților fundamentale. Stațiile publice aprobate de autoritatea publică locală este o altă extremă. Stație publică cu flux sporit de călători apare de la sine, ca rezultat al solicitării pasagerilor, dar nu apare ca rezultat al aprobării de organul public local. Dacă ministerul nu este capabil să propună o normă europeană, sau să anuleze în general lit. s), atunci APOTA poate să elaboreze redacția integrală a acestei norme.</p> <p>Suplimentar între transportatori și MIDR s-a convenit:</p> <p>a)- de exclus- este o normă care nu corespunde normelor de claritate și previzibilitate și prevederilor art. 23 din Constituție</p> <p>c) prezentarea și plecarea în cursă- de adăugat ”din punctele inițiale”- prevederile art. 49 sânt legate de prevederile codului contravențional. Învinuirea în săvârșirea unei contravenții este echivalată cu învinuirea de natură penală. Conținutul lit. c) trebuie privit ca parte componentă a normei ce reglementează latura obiectivă a infracțiunii. Nu este posibil de prevăzut sancțiunea pentru neexecutarea unei obligații care de la sine nu poate fi executată. Cu atât mai mult aceasta contravine normelor legale care impun echipajul să-și adapteze viteza de deplasare condițiilor de drum.</p> <p>Sintagma ”siguranță și confort” fie trebuie excluse, - normele privind încălcarea</p>
--	--

		<p>cerințelor de siguranță rutieră sânt prevăzute de RCA, care prevede și sancțiuni pentru încălcare.</p> <p>d) de exclus- fie se aduagă noi reglementări care protejează transportatorul, fie această normă se exclude și se adaugă reglementări privind modul de efectuare a curselor. Nu este posibil să fim obligați să încheiem contracte cu autogările, însă autogările ne impun condiții inacceptabile, iar MIDR-ul se face că nu observă acest lucru. În reglementările europene nu există o astfel de obligație, iar transportatorii sunt liberi de a pleca în curse și din alte locuri decât gări. MIDR s-a obligat că fie va exclude acest punct, fie va veni cu reglementări care să protejeze drepturile transportatorilor împotriva abuzurilor.</p> <p>l) de exclus sintagma ”și limitatoare de viteză”- MIDR a promis că va evalua problema existentă în prezent din care rezultă că la unitățile de transport deja importate nu este posibil tehnic de instalat limitatoare de viteză, iar tahografe trebuie instalate acolo unde există riscul de încălcare a regimului de lucru. De aceea limita de 50 km trebuie majorată. În caz contrar unitățile de transport trebuie excluse, iar altele nu sunt. Ignorarea acestei probleme de către MIDR urmărește scopul de a păstra corupția din ANTA (cum este acum), care permite în baza acestor prevederi să colecteze abonamente, sau urmărește scopul de a lăsa rutele fără unități de transport?</p>
Pct 40	1. La Titlul IV, din denumirea Capitolului 2 se exclude cuvintele „ <i>ȘI COLETE</i> ”.	Susținem
Pct. 41 Art. 58	1. Articolul 58: literele a) și c) se abrogă; la litera d), se exclude textul „ , <i>conform modelului prevăzut în</i>	Susținem

	<i>Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri și colete</i> ”.	
42 Art 61	La articolul 61 litera c), textul „ <i>național și/sau internațional, după caz</i> ” se substituie cu cuvântul „ <i>internațional</i> ”.	Susținem
43 Art. 63	<p>1. Articolul 63: alineatul (2) va avea următorul cuprins: <i>„(2) La efectuarea transportului rutier contra cost de persoane în trafic național pe o distanță mai mică de 50 km se admite transportarea persoanelor nedepășind capacitatea maximă de îmbarcare prevăzută de reglementările în vigoare, pe o distanță mai mare de 50 km sau în trafic internațional se admite transportarea persoanelor doar pe scaune.”;</i></p> <p>la alineatul (4), textul „<i>1 septembrie 2022</i>” se substituie cu textul „<i>1 septembrie 2027</i>”.</p>	<p>Susținem, dar conținutul discuțiilor a fost mai larg. Alin (2) susținem Alin (4) îl privim ca pe o dorință a MIDR de a depăși problema actuală, dar și o nedorință de a găsi o soluție finală.</p> <p>Suplimentar insistăm: La articolul 63, aliniatul (1), sintagma „Vehiculele rutiere respective vor fi echipate cu sisteme de poziționare globală conectate la sistemul de management integrat administrat de Agenție” se exclude.” „(3) Este permisă înregistrarea în Registrul Operatorilor de transport rutier, în vederea efectuării transporturilor rutiere contra cost de persoane, doar a vehiculelor rutiere destinate prin construcție pentru transportul de persoane sau reutilate pentru transportul de persoane în ateliere specializate de autoservice înregistrate pentru desfășurarea activității de reutilare a vehiculelor rutiere.” La articolul 63, aliniatul (4) se exclude</p>
Pct 44 Art. 64	<p>1. Articolul 64: alineatul (2) va avea următorul cuprins: <i>„(2) Biletele se vând, prin SI „e-Bilet” de:</i> - <i>autogări;</i></p>	<p>Susținem doar ideea că această normă trebuie modificată. Redacția normei este una neproportională. Ea nu urmărește scopul ca fiecărui pasager să-i fie eliberat tichet, dar scopul este de a crea un sistem centralizat și a obliga pe toți operatorii să se conecteze la el. Nu există în UE asemenea sisteme centralizate. Cu centralizarea s-a terminat odată cu destrămarea URSS.</p>

	<p>- <i>operatorii de transport rutier care deserveșc rutele/curșele;</i></p> <p>- <i>agenșii de vânzare a biletelor și/sau terminale speciale ;</i></p> <p>- <i>platforme electronice;</i></p> <p><i>Biletele sunt emise în forma bonurilor fiscale sau documentului electronic.”;</i></p> <p>alineatul (3) se abrogă.</p>	<p>Pentru comparație ar trebui consultate normele din același domeniu din țările UE. De ex. Ordonanța de Urgență nr. 28/1999 (RO) care impune obligația utilizării aparate de marcat electronice fiscale. A se vedea că astfel de reglementări sânt completate de norme care explică cum de procedat când aparatele se defectează. Dar cel mai interesant este care activități sunt exceptate de la obligația utilizării (a se găsi și transportul public).</p> <p>Elementul esențial este că dacă această normă (în esență antieuropeană și inutilă) urmărește scopul fiscalizării, atunci acest sistem trebuie conectat și gestionat de SFS și prevăzut și în alte acte normative fiscale.</p> <p>Conform Constituției avem o economie de piață. Nimeni nu poate fi obligat să solicite serviciile altei persoane, cu excepția cazurilor strict necesare. Scopul legii trebuie să fie ca fiecarui pasager să-i fie eliberat bilet de călătorie. Ultima frază nu este corectă. Biletele vândute de șofer sânt bilete pe blanchetele procurate de la BNS ”Statistica” care au statut de documente de strictă evidență, însă ele nu sunt bonuri fiscale.</p>
Art 64	<p><i>(3) Pe teritoriul autogărilor vânzarea biletelor se face doar la casele de bilete sau prin intermediul terminalelor speciale. Operatorii de transport rutier care deserveșc rutele/curșele pot vinde bilete pe teritoriul autogărilor doar prin intermediul echipamentelor de casă și de control cu memorie fiscală, cu eliberarea bonului de casă în calitate de bilet de călătorie.”.</i></p>	<p>MIDR a avut inițiativa de a modifica art. 64</p> <p>Redacțional noi am propus:</p> <p><i>(3) Pe teritoriul autogărilor vânzarea biletelor se face doar la casele de bilete sau prin intermediul terminalelor speciale. Operatorii de transport rutier care deserveșc rutele/curșele pot vinde bilete pe teritoriul autogărilor doar prin intermediul echipamentelor de casă și de control cu memorie fiscală, cu eliberarea bonului de casă sau prin eliberarea biletelor tipărite pe blanchete speciale de BNS”.</i></p> <p><i>(4) Autogările și operatorii de transport rutier pot organiza</i></p>

		<p><i>vânzarea anticipată a biletelor. La cursele naționale vânzarea anticipată a biletelor poate fi organizată din punctele-capăt de rută, iar în punctele intermediare/tranzit vânzarea biletelor poate fi începută după sosirea unității de transport în cursă.</i></p> <p>Insistăm să fie introdusă modificarea art. 64</p>
45 Art. 70	<p>1. Articolul 70:</p> <p>litera a) se completează cu cuvintele <i>„în cazul transporturilor rutiere în trafic internațional”</i>;</p> <p>la litera c), textul <i>„național sau internațional, după caz”</i> se substituie cu cuvântul <i>„internațional”</i>;</p> <p>la literele d, e și f), se exclude textul <i>„ , de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”</i>.</p>	Susținem
Pct 46 Art 72	<p>1. Articolul 72:</p> <p>litera a) se completează cu cuvintele <i>„în cazul transporturilor rutiere în trafic internațional”</i>;</p> <p>la litera d), textul <i>„național sau internațional, după caz”</i> se substituie cu cuvântul <i>„internațional”</i>;</p> <p>la litera e), se exclude textul <i>„ , de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”</i>.</p>	Susținem
47 Art. 73	<p>1. Articolul 73:</p> <p>literele a) și e) se abrogă;</p>	Susținem

	<p>la literele b), c) se exclude textul „ , <i>de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje</i>”;</p> <p>la litera d), cuvântul „<i>original</i>” se substituie cu cuvântul „<i>copie</i>”.</p>	
48 Art. 80	<p>1. Articolul 80: alineatul (3) va avea următorul cuprins: „(3) <i>Costul transportului rutier în regim de taxi se stabilește prin însumarea tarifelor pe distanța parcursă și/sau timpul de staționare, măsurate de un echipament de casă și de control aflat în dotarea autoturismului respectiv, precum și costul altor servicii auxiliare prestate</i>”.</p> <p>articolul se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins: „(4) <i>Operatorul de transport rutier pentru fiecare autoturism pentru care solicită extras din Registrul operatorilor de transport rutier trebuie să indice localitatea unde urmează să presteze serviciile în regim de taxi vehiculul dat.</i>”.</p>	<p>Alin (3)- împotriva. Se promovează interese ilegale. Inițiativa nr 252 este nocivă și nu trebuie preluate ideile. Măsurarea distanței și timpului se face de aparate verificate metrologic. Aparatul de casă nu verifică distanța. Alin (4) susținem</p>
49 Art. 81	<p>1. Articolul 81 alin. (2) va avea următorul cuprins: „(2) <i>Operatorii de transport oferă servicii de transport rutier în regim de taxi numai la solicitarea persoanei, prin intermediul oricăror mijloace de comunicare admise de lege, inclusiv prin sistemele (platformele) electronice de management, dacă acestea asigură cumulativ:</i></p> <p>a) <i>posibilitatea identificării certe de către solicitantul serviciilor de transport</i></p>	<p>Ideea reglementării tehnice o susținem, posibil este necesar de menționat că ANTA împreună cu SFS vor elabora norme de punere în aplicare.</p>

	<p><i>în regim de taxi a operatorului de transport care prestează serviciul, a modelului și numărului de înmatriculare a autoturismului care efectuează cursa;</i></p> <p><i>b) conexiunea tehnologică cu aparatul de taxat din dotarea autoturismului care efectuează cursa, în vederea emiterii bonului de casă pe suport de hârtie și/sau în formă electronică, sau transmiterea, din numele operatorului de transport, a acestui bon de casă către solicitant prin intermediul mijloacelor electronice;</i></p> <p><i>c) posibilitatea conectării directe sau mediate la sistemul integrat „Fiscal Gateway” al Serviciului Fiscal de Stat în cazul procesării plăților către operatorul de transport de către solicitant pentru achitarea costului cursei;</i></p> <p><i>d) protecția datelor înregistrate de modificarea nesanționată și securitatea datelor cu caracter personal procesate. La prelucrarea datelor cu caracter personal prin intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management se va asigura respectarea condițiilor legale de prelucrare a datelor cu caracter personal, asigurarea măsurilor de confidențialitate și securitate a datelor cu caracter personal prelucrate, garantarea realizării drepturilor subiecților de date, în conformitate cu prevederile Legii nr.133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.”.</i></p>	
--	--	--

Pct 50 Art. 81	<p>1. Articolul 81 se completează cu alineatele (3)-(7) cu următorul cuprins:</p> <p><i>(3) Deținătorii drepturilor de proprietate/operare a sistemelor (platformelor) electronice de management, trebuie să fie înregistrați ca persoane juridice pe teritoriul Republicii Moldova și pot pune spre utilizare aceste sisteme pe teritoriul Republicii Moldova doar prin intermediul operatorilor de transport care prestează servicii de transport rutier în regim de taxi, care vor admite spre conectare la aceste sisteme (platforme), în vederea recepționării comenzilor, doar a vehiculelor care dețin extras din Registrul operatorilor de transport rutier.</i></p> <p><i>(4) Persoanele juridice deținătoare a drepturilor de proprietate/operare a sistemelor (platformelor) electronice de management, vor asigura, la fiecare 6 luni de la data conectării la aceste sisteme, verificarea deținerii, de către vehicule conectate, a extraselor din Registrul operatorilor de transport rutier, cu excluderea din sistem a acelor vehicule care nu dețin extrasele menționate.</i></p> <p><i>(5) Toate veniturile obținute de către persoanele juridice deținătoare a drepturilor de proprietate/ operare a sistemelor (platformelor) electronice de management sunt impozitate în conformitate cu legislația fiscală în vigoare din Republica Moldova.</i></p>	<p>Sușținem</p> <p>Remarcă:</p> <p>Pct 49 și pct 50 trebuie comasate deoarece ambele se referă la art 81</p> <p>Trebuie elaborate norme analogice pentru toate tipurile de platforme electronice ce activează pe teritoriul RM</p> <p>Avem încă două tipuri: De car-sharing de tipul bla-bla-car De vânzare a biletelor la cursele regulate</p>
-------------------	---	---

	<p><i>(6) În cazul serviciilor de transport în regim de taxi pentru care plata se realizează exclusiv online prin intermediul sistemelor (platformelor) electronice de management, prin debitarea contului pasagerului cu suma care reprezintă contravaloarea cursei respective, este obligatorie eliberarea plătitorilor bonurilor de casă/documentelor fiscale prin intermediul echipamentului de casă și de control aflat în dotarea autoturismului respectiv și opțional prin transmiterea în formă electronică la numărul de telefon sau adresa electronică indicată, în cazul prezentării până la momentul achitării de către plătitor a datelor privind numărul de telefon sau adresa electronică.</i></p> <p><i>(7) Persoanele juridice care sunt deținătorii drepturilor de proprietate/ operare a sistemelor (platformelor) electronice de management urmează să asigure acces online la datele din sistemele (platforme, aplicații) Agenției Naționale Transport Auto și Serviciului Fiscal de Stat, în vederea identificării unităților de transport.”.</i></p>	
Pct 51 Art 83	<p>1. Articolul 83: literele a) și b) se abrogă; la litera c) se exclude textul „, , de modelul prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”.</p>	Susținem
Pct 52	<p>1. Articolul 84: la alineatul (2) va avea următorul cuprins:</p>	Susținem, Dar redacțional:

<p>„(2) Operatorul de transport rutier autorizat să presteze servicii în regim de taxi este în drept:</p> <p>a) să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi în interiorul localității indicată în extrasul din Registru;</p> <p>b) ocazional, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprindea și alte localități sau puncte de interes de pe teritoriul Republicii Moldova, la cererea persoanei transportate, doar dacă această persoană a fost imbarcată în localitatea unde este înregistrată întreprinderea, iar la întoarcere în localitatea de înregistrare a întreprinderii, unitatea de transport va efectua cursă în gol.”;</p> <p>alineatul (3) va avea următorul cuprins:</p> <p>„(3) Se interzice prestarea pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, a serviciilor de transport rutier în regim de taxi sau staționarea în vederea prestării permanente a unor astfel de servicii în interiorul unei localități alta decât cea înscrisă în extrasul din Registru.”.</p> <p>articolul se completează cu alineatul (3²) cu următorul cuprins:</p> <p>„(3²) Constatarea caracterului fix și prestabilit al unui serviciu de transport rutier în regim de taxi ce depășește localitatea înscrisă în extrasul din Registru se efectuează prin acțiuni de monitorizare care trebuie să constate</p>	<p>b) ocazional, să efectueze transport rutier de persoane în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprindea și alte localități sau puncte de interes de pe teritoriul Republicii Moldova, la cererea persoanei transportate, doar dacă această persoană a fost imbarcată în localitatea unde este înregistrată întreprinderea, iar la întoarcere în localitatea de înregistrare a întreprinderii, unitatea de transport va efectua cursă în gol.</p> <p>Se interzice prestarea pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, a serviciilor de transport rutier în regim de taxi sau staționarea în vederea prestării permanente(de exclus) a unor astfel de servicii în interiorul unei localități alta decât cea înscrisă în extrasul din Registru</p>
---	---

	<i>regularitatea serviciului între localitatea înscrisă în extras și altă localitate.”.</i>	
Pct. 53 Art. 85	1. Articolul 85 se completează cu litera f) cu următorul cuprins: <i>„f) activitatea de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile.”.</i>	Susținem
Pct. 54 Art. 86	1. Articolul 86: alineatul (3) se abrogă; alineatul (8) se completează cu textul <i>„Stabilirea direcțiilor prioritare nu limitează dreptul operatorilor de transport rutier de a-și alege autogările prin care vor fi deservite rutele.”.</i>	Susținem, dar a fost discutată și necesitatea modificării alin (1) și de adăugat alin (9) La art 86 alin (1) sintagma ”autorizate de Agenție” se substituie cu sintagma ”notificate Agenției” (9)Autogările nu au dreptul de a presta servicii de autogară, inclusiv acordarea peronului pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru cursele ocazionale. (a se vedea legislația României, unde este prevăzut că cursele ocazionale nu au dreptul să folosească nici stațiile publice, acestea fiind în exclusivitate pentru transportul regulat)
Pct. 55 Art. 87	1. Articolul 87 va avea următorul cuprins: <i>„Art.87. - Autogara trebuie amenajată și dotată cel puțin cu următoarele:</i> <i>- casa de bilete;</i> <i>- birou de informații;</i> <i>- minimum două peroane pentru autobuzele care pleacă/sosesc în/din cursă;</i> <i>- grup sanitar propriu cu minimum două cabine;</i> <i>- sală de așteptare pentru publicul călător, cu cel puțin 20 de locuri pe scaune și o suprafață echivalentă de</i>	Susținem

	<p><i>minimum 1 m² pentru fiecare loc pe scaun;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- spațiu pentru depozitarea bagajelor publicului călător, dotat cu rafturi pentru depozitarea în mod corespunzător și suficient a bagajelor;</i> <i>- afișaj pentru informarea publicului călător, inclusiv la fiecare peron;</i> <i>- infrastructura necesară pentru interconectarea la Sistemul de management integrat.”.</i> 	
Pct 56 Art.88	<p>1. Articolul 88 alineatul (3) litera g) se abrogă.</p>	<p>Susținem</p> <p>Dar trebuie exclus și lit. e) sau de reformulat. Acest lucru a fost discutat la MIDR.</p> <p>La întrebarea transportatorilor în care țară UE există asemenea cerințe (aprobarea organului public local înființarea unei noi autogări),MIDR a răspuns că -există în România.</p> <p>Pentru a înțelege exact sensul prevederilor din legislația României la acest capitol este necesar de examinat litigiile/contestațiile și procedurile administrative care au avut loc în România și modul cum aceste prevederi se aplică în prezent. Inițial, autoritățile locale (unele) prin noțiunea de ”aprobare a înființării autogării” înțelegeau că ei pot permite sau interzice înființarea unei autogări. Au fost exemple când autoritatea publică locală a refuzat aprobarea înființării gării pe motiv că deja este altă gară. Litigiile apărute au stabilit că organul public local nu poate limita inițiativa economică într-o societate liberă. Organul public local poate doar să verifice respectarea normelor de încardrare în teritoriu (pentru anumite tipuri de activități legea prevede o distanță minimă de la spațiile delocuit, pentru alte tipuri de activități amplasate în anumite locuri este necesară banda de frânare și/sau banda de accelerare, etc). Din acest motiv</p>

		<p>formularea la lit. e) este una nereușită și foarte interpretabilă. Deoarece din sensul legislației noastre reiese că organul public local emite un act ce permite inițierea unei activități, acte premărgător autorizației. Redacția actuală nu conferă acestei aprobări statutul de documente tehnic , care se eliberează dacă corespunde anumitor criterii obiective de natura competențelor organului local (norme în construcție, limite de înălțime, zonă arhitecturală etc.)</p> <p>Pentru detalii a se vedea procedurile administrative desfășurate în România cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SC Intertranscom SRL , Primăria Pașcani (a fost litigiu); - SC Sprinter AGM SRL, Primăria Pașcani, - SC SDN Rental Solution SRL, Primăria Roman (înființarea unei autogări pe teren de 400 mp, în acte este indicat că solicitantul intenționează să utilizeze suprafața pentru activitatea de autogara. Aceasta este amplasată în zona rezidențială de tip ...,care conform normelor de urbanism permite asemenea activități, de aceea nu este temei juridic de refuz) - Societatea de Transport Loca SA, primăria Oradea - SC "Dacos SRL, Primăria Râmnicul Vâlcea - SC Ceztrans Company SRL, Primăria Suceava, a utilizat termenul "se aprobă deprincipiu" - SC Transport Urban Călători, Primăria Râmnicul Sărat, a fost aprobată înființarea unei autogăricare deservește câteva curse cu 9 micorbuze și două autobuze - SC Intens SRL, Primăria Oltenița <p>Și multe altele.</p>
Pct 57 Art. 90	1. Articolul 90: la alineatul (1): litera j) se abrogă;	<p>Lit. j)- susținem</p> <p>Lit k)- redacțional- <i>k) să admită la imbarcarea/debarcare persoanelor</i></p>

	<p>litera k) va avea următorul cuprins:</p> <p>„ k) să admită la îmbarcarea/debarcare persoanelor doar unitățile de transport care dispun de autorizații pentru deservirea serviciului respectiv”;</p> <p>articolul se completează cu litera l) cu următorul cuprins:</p> <p>„l) să remită Agenției și Președinților de raion, în mod oficial, informația privind regularitatea deservirii rutelor de către operatorii de transport rutier incluși în programele de transport rutier de persoane.”;</p> <p>la alineatul (4), cuvintele „În zilele de sărbători și sfârșit de săptămână cu flux de călători sporit” se substituie cu cuvintele „În zilele cu flux de călători sporit”.</p>	<p><i>doar unitățile de transport care dispun de autorizații pentru deservirea serviciului respectiv</i> regulat Lit. l)- susținem</p> <p>De adăugat lit. m) care a existat în varianta precedentă a MIDR- m) să nu utilizeze mijloacele financiare încasate de la pasageri destinate operatorilor de transport, în alte scopuri decât achitarea cu operatorii de transport care au prestat serviciile respective. Aceste mijloace financiare nu pot fi sechestrate pentru creanțe ale autogării.”</p> <p>Precedente triste deja au avut loc. MIDR a demonstrat că este în incapacitate de a reacționa. Vîlcu-Andronachi au utilizat mai bine de trei luni mijloacele financiare ale transportatorilor în interese proprii. Acum MIDR vine cu o soluție ca aceasta să nu se mai repete, sau MIDR obligă transportatorii să plece doar din gări, dar garilor le deschide calea spre jefuirea transportatorilor?</p> <p>Alin (4)- susținem</p>
Pct 58 Art. 98	1. La articolul 98 alineatul (2), textul „3 ani” se substituie cu textul „5 ani”.	Susținem
APOT A		În cadrul ședințelor la MIDR s-a discutat despre necesitate ajustării legislației noastre la cea europeană și în special să se țină cont că activitățile de reutilare în UE sunt activități permise. Ignorarea acestei probleme de către minister (pe parcursul a 9 ani deja) a dus la

		<p>blocarea procesului de înnoire a parcului de autobuze. Problema a devenit atât de acută încât nu mai poate fi neglijată în continuare.</p> <p>La Articolul 96, se completează cu o literă nouă: „d) în cazul întreprinderilor care desfășoară activitățile specificate la art. 94 alin.(1) lit. e) și f), dețin certificat ce atestă implementarea unui Sistem de management al calității conform standardelor internaționale ISO seria 9000:</p>
Pct.59 Art 125	1. La articolul 125 alineatul (7) se exclude textul „ , <i>precum și al ecusonului corespunzător</i> ”.	Sușținem
Pct 60 Art. 127	<p>1. La articolul 127: la alineatul (1), textul „ , <i>în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de Agenție</i>” se substituie cu textul „și art. 44”;</p> <p>la alineatul (2), cuvintele „<i>autorizate de Agenție</i>” se exclud;</p> <p>la alineatul (5), textul „3 ani” se substituie cu textul „5 ani”.</p>	Sușținem
61 TitlulV	<p>1. Titlul V se completează cu Capitolul 7 cu următorul cuprins:</p> <p style="text-align: center;"> <i>„Capitolul 7 ACTIVITATEA DE INSPECȚIE TEHNICĂ A VEHICULELOR RUTIERE DESTINATE TRANSPORTULUI DE MĂRFURI PERISABILE Art.136¹. - (1) Certificatul de agreare este introdus, în conformitate cu</i> </p>	<p>Sușținem,</p> <p>Dar nu s-a ținut cont de observațiile noastre anterioare. Există norme generale privind autorizarea, reperfectarea autorizațiilor, prelungirea autorizațiilor, suspendarea și retragerea autorizațiilor. De ce MIDR insistă ca pentru această activitatea să existe reguli specifice? Argumentarea dată nu o găsim nici în Notă , nici AIR.</p>

	<p><i>prevederile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse alimentare perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale destinate acestor transporturi (ATP), adoptat la Geneva pe 1 septembrie 1970, cu amendamentele respective, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr.173/2007.</i></p> <p><i>(2) Certificatul de agreare este eliberat de către stațiile autorizate de Agenție care dispun de materiale și de instrumente de măsurare necesare.</i></p> <p><i>(3) Utilizarea certificatului de agreare de către operatorii de transport rutier este facultativă.</i></p> <p><i>Art. 136². - Autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile se eliberează întreprinderilor care îndeplinesc cumulativ condițiile:</i></p> <p><i>a) de bună reputație și competență profesională;</i></p> <p><i>b) de existență a spațiilor și dotărilor tehnice necesare.</i></p> <p><i>Art. 136³. – În vederea obținerii autorizației, întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova depune la Agenție, pentru fiecare stație, un set de documente care va cuprinde:</i></p> <p><i>a) cererea, în forma stabilită de Agenție;</i></p> <p><i>b) declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație în condițiile art.18;</i></p>	
--	---	--

	<p>c) copiile certificatelor de competență profesională ale managerului și experților care efectuează inspecția, ce confirmă că aceștia au urmat un curs de instruire și perfecționare pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile;</p> <p>d) lista aparatelor și utilajelor din dotarea stației;</p> <p>e) copiile buletinelor de verificare metrologică valabile ale echipamentului și mijloacelor de măsurare și copiile certificatelor de atestare metrologică ale utilajului de încercări;</p> <p>f) copia schiței stației, la scara 1:100, cu indicarea amplasării aparatelor și utilajelor din dotare, a parcurii și căilor de acces.</p> <p>Art. 136⁴. – Cerințele tehnice privind amenajarea și dotarea minimă a stațiilor de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile sunt stabilite în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile.</p> <p>Art. 136⁵. – (1) Agenția examinează cererea de autorizare în termen de 15 zile lucrătoare și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat.</p> <p>(2) În cazul în care se constată neregularități în documentația depusă, Agenția informează despre acest fapt solicitantul în termen de o zi.</p>	
--	--	--

	<p>(3) <i>În caz de dezacord cu decizia Agenției, solicitantul, în termen de 30 de zile de la data comunicării deciziei, este în drept să înainteze o cerere prealabilă, cu sesizarea ulterioară a instanței de judecată în conformitate cu legislația în vigoare.</i></p> <p>(4) <i>Cu 30 de zile înainte de expirarea termenului de valabilitate a autorizației, întreprinderea va solicita Agenției prelungirea termenului de valabilitate a acesteia.</i></p> <p>(5) <i>După eliberarea autorizației, Agenția va introduce întreprinderea autorizată în graficul controalelor planificate pentru trimestrul următor în scopul verificării corespunderii condițiilor de autorizare.</i></p> <p><i>Art. 136⁶. – (1) Autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile se eliberează pe un termen de 5 ani.</i></p> <p><i>(2) Modelul autorizației pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile se aprobă de organul central de specialitate.</i></p> <p><i>(3) Pe durata de valabilitate a autorizației, titularul acesteia poate solicita încetarea activității, restrângerea sau extinderea domeniului de autorizare.</i></p> <p><i>(4) Autorizația cu termenul de valabilitate expirat devine nulă.</i></p>	
--	--	--

	<p><i>Art. 136⁷. – (1) Autorizația poate fi suspendată de către Agenție, pe un termen de până la 30 de zile, în cazul constatării repetate, în decurs de 12 luni consecutive, a încălcării condițiilor care au stat la baza autorizării.</i></p> <p><i>(2) Autorizația se retrage de către Agenție în cazul în care:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) deficiențele semnalate, care au condus la suspendarea autorizației, nu au fost remediate în termenele stabilite în decizia de suspendare;</i> <i>b) întreprinderea a furnizat, la momentul solicitării autorizației, documente false sau conținând informații eronate;</i> <i>c) Certificatul de agreare a vehiculului rutier conține date false;</i> <i>d) întreprinderea a solicitat prin cerere încetarea desfășurării activității;</i> <i>e) activitatea întreprinderii a încetat;</i> <i>f) autorizația a fost suspendată de 3 ori în decurs de 12 luni consecutive.</i> <p><i>(3) În cazul retragerii autorizației, întreprinderea nu poate solicita o altă autorizație decât după 6 luni, perioadă în care de asemenea nu poate solicita autorizarea unei alte stații.</i></p> <p><i>(4) Agenția suspendă sau retrage autorizația pentru desfășurarea activității de inspecție tehnică vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri perisabile în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de</i></p>	
--	--	--

	<i>bază de reglementare a activității de întreprinzător.”.</i>	
62 Art. 145	<p>1. Articolul 145 va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„Art. 145. - (1) Tarifele la serviciile de transport marfă, transport persoane prin servicii regulate speciale, ocazionale, transport persoane prin servicii regulate în trafic internațional, precum și la activitățile conexe se stabilesc liber, în baza cererii și a ofertei.</i></p> <p><i>(2) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional și serviciile de autogară sunt aprobate de către Agenție, conform metodologiei aprobate de Guvern.</i></p> <p><i>(3) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic raional sunt aprobate de către Consiliile raionale, conform metodologiei aprobate de Guvern.</i></p> <p><i>(4) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic local/municipal sunt aprobate de către Consiliile locale/municipale, conform metodologiei aprobate de către Consiliul local/municipal.”.</i></p>	<p>Susținem parțial.</p> <p>La alin (1) trebuie reformulat (pur redacțional). Chiardacă aceeași greșeală este și în prezent. Din sens reiese că tarifele la unele categorii de transporturi și la activități conexe este liber. Totodată la alin (2) se indică că tariful la activitatea de autogară este reglementat. Activitatea de autogară este activitate conexă. De aceea în alin (1) trebuie redactat, ” cu excepția activității de autogară”.</p> <p>Metodologia trebuie aprobată prin ordinul MIDR.</p>
63 Art. 148	<p>1. Articolul 148 alineatul (1¹) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(1¹) Nu se consideră control de stat, în sensul Legii nr.131/2012 privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, monitorizarea și controlul operațiunilor de transport rutier în trafic, de către inspectorii Agenției și</i></p>	<p>Împotrivă. Este o propunere abuzivă. Normele aprobate cu ajutorul partenerilor externi și care corespund practicilor europene trebuie implementate. Iar prin această propunere se încearcă de exceptat aplicarea prevederilor Legii 131/2012. Această lege a introdus reguli comune generale privind controlul în scopul disciplinării organelor de control și combaterii corupției din aceste organe. MIDR prin această propunere încearcă să protejeze clanurile corupte din interiorul</p>

	<i>participarea reprezentanților Agenției la examenele pentru atestarea profesională, desfășurate în conformitate cu art. 43. ”.</i>	ANTA. Ilegalitățile pe care le comite ANTA în prezent se vor legaliza prin această normă. În NOTĂ și AIR nu este nimic argumentat despre necesitatea unor asemenea excepții de la regulile europene, care deja sunt adoptate și implementate în RM. Inițiativa reprezintă un derapaj esențial de la procesul de integrare europeană. Excepția privind examenele poate fi acceptată (acest lucru și așa reiese din cadrul actual)
64 Art. 151	1. Articolul 151 alineatul (5) va avea următorul cuprins: <i>„(5) Pentru depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise, inspectorul Agenției întocmește în privința posesorului vehiculului rutier, un proces-verbal privind calculul taxei pentru folosirea drumurilor în cadrul controlului masei totale, sarcinii masice pe osii și dimensiuni și calculează taxele prevăzute în Codul fiscal”.</i>	Susținem
Pct 65 Art. 152	1. Articolul 152 se completează cu alineatele (3), (4) și (5), cu următorul cuprins: <i>„(3) Controlul asupra respectării regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto în trafic include următoarele aspecte: - timpii de conducere zilnic și săptămânal, pauzele și perioadele de odihnă zilnică și săptămânală, înregistrări ale zilelor precedente care trebuie să fie la bordul vehiculului și/sau datele stocate în aceeași perioadă pe cardul șoferului și/sau în memoria</i>	Susținem

	<p><i>tahografului și/sau imprimate ale tahografului;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>cazurile în care viteza autorizată a vehiculului este depășită, definită ca fiind orice perioade mai mult de un minut, în timpul cărora viteza vehiculului depășește 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3;</i> - <i>dacă este cazul, vitezele momentane atinse de vehicul, astfel cum au fost înregistrate de tahograf, în cel mult 24 de ore de utilizare a vehiculului;</i> - <i>funcționarea corectă a tahografului (determinarea posibilei utilizări necorespunzătoare a echipamentului și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare).</i> <p><i>(4) În cazul controalelor la sediul întreprinderii, suplimentar la aspectele menționate la alin. (3) al prezentului articol se vor verifica și următoarele aspecte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>perioadele de repaus săptămânal și perioadele de conducere între aceste perioade de odihnă;</i> - <i>respectarea prevederilor alin. (3) al art. 139;</i> - <i>foi de înregistrare, datele vehiculului și datele din cardul șoferului și imprimări ale tahografului.</i> <p><i>(5) Încălcările ce țin de timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto se clasifică în minore, grave și foarte grave, conform tabelului prezentat în anexa nr.5 al prezentului cod.”.</i></p>	
--	--	--

<p>66 Art. 152-2</p>	<p>alineatele (2) și (3) vor avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(2) Serviciul Vamal realizează la punctele de trecere a frontierei de stat controlul asupra:</i></p> <p><i>a) prezenței la bordul vehiculelor rutiere a autorizațiilor de transport rutier de mărfuri, dacă acordurile bilaterale și multilaterale prevăd obligativitatea acestora precum și va verifica corectitudinea utilizării acestora. Colaboratorul vamal va înregistra numărul și seria autorizației în sistemul informațional al Serviciului Vamal și va aplica ștampila pe aceasta. În cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul vehiculului rutier, colaboratorul vamal nu va permite trecerea frontierei de stat;</i></p> <p><i>b) achitării pentru vehiculele rutiere de mărfuri a taxei pentru folosirea drumurilor (vinieta), la ieșirea din Republica Moldova – în cazul operatorilor de transport rutier străini;</i></p> <p><i>c) respectării de către vehiculele rutiere a limitelor admise la masa totală, sarcina masică pe axă și/sau limitelor de dimensiuni stabilite pentru autovehicule.</i></p> <p><i>(3) Poliția de Frontieră realizează la punctele de trecere a frontierei de stat, în cazul operatorilor de transport străini, controlul asupra:</i></p> <p><i>a) prezenței la bordul vehiculelor rutiere a autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate sau ocazionale, dacă acordurile bilaterale și multilaterale prevăd obligativitatea acestora, precum și va verifica</i></p>	<p>Sușținem</p>
------------------------------	--	-----------------

	<p>corectitudinea utilizării acestora. Colaboratorul Poliției de Frontieră va înregistra numărul și seria autorizației în sistemul informațional al Poliției de Frontieră și va aplica ștampila pe aceasta. În cazul lipsei autorizațiilor respective la bordul vehiculului rutier, colaboratorul Poliției de Frontieră nu va permite trecerea frontierei de stat;</p> <p>b) achitării pentru vehiculele rutiere, cu excepția celor menționate la alin.(2), a taxei pentru folosirea drumurilor (vinieta), la ieșirea din Republica Moldova.”.</p> <p>articolul se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins:</p> <p>„(4) În sensul implementării prevederilor de la alin. (1) – (3) autoritățile vor implementa un mecanism de schimb de date prin intermediul platformei M-Connect.”.</p>	
Pct 67 Art. 153 alin (1)	<p>1. Articolul 153 alineatul (1): la litera j), cifrele „2022” se substituie cu cifrele „2025”. se completează cu literele q), r) și s) cu următorul cuprins:</p> <p>„q) prevederile art. 43 alin. (4) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2025;</p> <p>r) prevederile art. 9 alin. (2) lit. r) se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2025;</p> <p>s) până la lansarea sistemului informațional „E-Bilet” vânzarea biletelor va fi realizată la casele de bilete ale autogărilor, ale operatorilor de transport rutier care deserveșc rutele/cursele, la terminalele speciale</p>	<p>Susținem cu excepția: Împotrivă-p. s) . acesta este necesar în cazul în care va fi implementat sistemul e-bilet, pe care noi îl considerăm unul nociv și anticoncurențial.</p>

	<i>și/sau agenții de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora, biletele sunt vândute de conducătorul auto sau taxator.”</i>	
APOT A		S-a omis problema legată de tahografe și limitatoare de viteză Art.153 alin (1)(a) b)
	COD CONTRAVENȚIONAL	
APOT A		<p>1. La articolul 32, aliniatul (2), se completează cu litera f^l, care va avea următorul conținut: „f^l) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare;”</p> <p>2. La articolul 32, aliniatul (3), după sintagma „dreptul special” se completează sintagma „suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare”</p> <p>3. După articolul 36 se completează cu un articol nou: „Articolul 36¹. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare</p> <p>(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare de către agentul constatatator și se aplică ca sancțiune complementară pentru săvârșirea</p>

		<p>contravențiilor prevăzute de art. 263² al Codului Contravențional.</p> <p>(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare se aplică pentru o perioadă de la o lună până la un an.”</p>
Art 197		<p>Susținem, dar Alin 3) și 4) trebuie corelate cu alte norme ale Codului Contravențional.</p> <p>De ex. art. 199-12 prevede ”împiedicarea reprezentantului autorității din domeniul transportului naval de a efectua inspecția navei, a parcurilor ori a iernaticelor pentru nave</p> <p>se sancționează cu amendă de la 12 la 30 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 18 la 36 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 60 la 90 de unități convenționale aplicată persoanei juridice”</p> <p>Deci, împiedicarea activității organului de control în domeniul transportului naval se sancționează cu 12-30 pers. fizică, 60-90 pers juridică. Aceleași acțiuni în privința unui organ similar, careactivează tot în domeniul transporturilor prevede sancțiune de două ori mai mare pentru pers. fizice și 3,5 ori mai mare pentru pers. juridice. Care este argumentarea?</p> <p>De asemenea conform art. 316 CC, ” (1) Neîndeplinirea cerințelor legitime ale deputatului în Parlament sau împiedicarea desfășurării activității de deputat</p> <p>se sancționează cu amendă de la 12 la 18 unități convenționale”, dar aceleași acțiuni în privința angajatului ANTA se sancționează de 20 ori mai aspru.</p>
2	La articolul 204 alineatul (6) și (7) textul „se sancționează cu amendă de la 12 la 18 unități convenționale” se substituie	Susținem

	cu textul „se sancționează cu amendă de la 40 la 60 unități convenționale	
3	1. Articolul 224 alineatul (11), litera a) va avea următorul cuprins: „a) <i>transportarea încărcăturii sau depășirea masei totale maxime admise și/sau dimensiunile maxime admise prin construcție, fără deținerea autorizației speciale pentru transporturile cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise sau a căror masă totală, sarcina masivă pe axa nu coincid cu informația indicată în autorizație</i> ”;	Susținem
4	<p>„Articolul 240¹. Nerespectarea capacității maxime de îmbarcare în transportul autorizat de persoane</p> <p><i>Depășirea de către conducătorul auto a capacității maxime de îmbarcare a autobuzelor/autocarelor la efectuarea operațiunilor de transport rutier regulat, regulat special, ocazional sau în cont propriu</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 20 la 40 de unități convenționale.</i>”.</p>	Susținem
Pct. 5 Art. 263-2	<p>1. Codul se completează cu articolul 263³ cu următorul cuprins:</p> <p>„Articolul 263³. Desfășurarea activității ilicite de transport rutier și activității de transport conexe.</p> <p><i>(1) Efectuarea transportului rutier de persoane, contra cost sau promisiunii obținerii unei recompense/beneficii, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale</i></p>	<p>Susținem , La art 263-2 alin (11) de adăugat în sancțiune- ridicarea plăcuțelor pe termen de o lună.</p> <p>Susținem cu următoarele rectificări:</p> <p>Alin (1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(8)(11)- a dispărut sancțiunea de ridicare a plăcuțelor cu nr de înmatriculare. Trebuie de reintrodus</p> <p>În situația când MIDR și ANTA își propun să lupte cu transportul ilicit, transportatorii susțin că ANTA incasează mită dela iliciți, iar legislația României prevede ridicarea plăcuțelor cu nr de înmatriculare, ecluderea sancțiunii date de către MIDR pe ultima</p>

<p><i>aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale.</i></p> <p><i>(2) Efectuarea transportului rutier de persoane, prin transportarea altor persoane decât cele prevăzute în art. 72 lit. c), art. 73 lit. c), art. 78 lit. b) ale Codului transporturilor rutiere nr.150/2014, în cadrul transporturilor rutiere ocazionale, regulate speciale și/sau în cont propriu</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale și aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(3) Amplasarea, în interiorul și/sau pe caroseria unui vehicul rutier neautorizat pentru transportul rutier de persoane, a însemnelor, a înscrisurilor, a dotărilor și a accesoriilor specifice vehiculelor rutiere care efectuează transport rutier de persoane sau în regim de taxi</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 150 la 200 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 300 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(4) Efectuarea transportului rutier în regim de taxi cu încălcarea prevederilor art. 82 alin. (2), art. 84 alin. (2) și (3) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de</i></p>	<p>sută de metri reprezintă protejarea intereselor corupționale ale ANTA</p>
---	--

	<p><i>la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(5) Efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate speciale, ocazionale și/sau în cont propriu, cu încălcarea condițiilor specifice prevăzute de art. 71, 74, 75, 77, 78 alin. (2) și 79 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 150 la 170 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 250 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(6) Efectuarea transportului rutier de mărfuri, contra cost, fără a fi înregistrat în condițiile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(7) Efectuarea transportului rutier în cont propriu, fără a fi notificat în condițiile Codului transporturilor rutiere nr.150/2014</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 200 la 250 de unități convenționale, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(8) Acțiunile prevăzute la alin. (1)-(7) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană</i></p>	
--	---	--

	<p><i>sanționată deja pentru această contravenție</i></p> <p><i>se sancționează de la 450 la 550 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 800 la 900 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(9) Desfășurarea activităților conexe transportului rutier, supuse înregistrării sau autorizării, după caz, prevăzute la art. 86, 94 alin. (1) lit. e) și f), art. 110, 118 și 125 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, fără a fi înregistrate corespunzător sau fără a deține autorizația respectivă</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 250 la 300 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 500 la 600 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(10) Acțiunile prevăzute la alin. (9) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic de către o persoană sancționată deja pentru această contravenție</i></p> <p><i>se sancționează cu amendă de la 400 la 500 de unități convenționale persoanei fizice și cu amendă de la 800 la 900 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.</i></p> <p><i>(11) Efectuarea transportului rutier în regim neautorizat de cabotaj, sau îmbarcarea/debarcarea la cursele tranzit a călătorilor pe teritoriul Republicii Moldova de către un operator de transport străin</i></p>	
--	--	--

	<i>se sancționează cu amendă de la 450 la 550 de unități convenționale aplicate persoanei fizice, cu amendă de la 800 la 900 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.”.</i>	
Pct 6 Art. 400	La articolul 400 alineatul (1), textul „ <i>art. 197 alin. (1)–(4), (9), (11)–(13), (15), (16), (22)</i> ” se substituie cu textul „ <i>art. 197 alin. (5), art. 263²</i> ”.	Susținem
Pct 7 Art 402	La articolul 402 alineatul (1), în propoziția a doua, după textul „ <i>Contravențiile prevăzute la art.</i> ” se completează cu textul „ <i>204 alin.(6) și (7)</i> ”.	Susținem
Pct 8 Art. 407	La articolul 407 alineatul (1), textul „ <i>art. 197 alin. (1)–(10), (12)–(29)</i> ” se substituie cu textul „ <i>art. 197 alin. (1)–(18)</i> ”, iar după textul „ <i>art. 224,</i> ” se completează cu cifrele „ <i>263²</i> ”, precum și după cuvintele „ <i>se constată</i> ” se completează cu cuvintele „ <i>și se examinează</i> ”	Susținem
9 Art. 407	2. Articolul 439 ¹ va avea următorul cuprins: „Articolul 439¹. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier <i>(1) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în</i>	Împotrivă Fie este o greșeală redacțională, fie MIDR în mod intenționat inversează valorile și scopurile pe care trebuie să le urmărească legea. Scopul separării componentelor de contravenție care constituie încălcări ale operatorilor de transport autorizați săvârșite în procesul desfășurării operațiunilor de transport legale față de contravențiile, care constituie o activitate ilegală în domeniul transporturilor a fost stabilirea sancțiunilor individuale în dependență de gradul de pericol social al faptei. În țările UE care prevăd sancțiunea complementară -interzicerea exploatării vehiculului prin ridicarea plăcuțelor și certificatului de înmatriculare, aceasta se

	<p><i>care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (3), alin.(11) –(14), (18), art.200¹ alin.(2) și (3), 224 alin.(11) și (12), art.263² alin.(1) -(3), (6), (7) și (11).</i></p> <p><i>(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică până la momentul achitării sancțiunii pentru contravențiile prevăzute la art. 197 alin.(11) –(14), (18), art.263² alin. (2), (7) și (11).</i></p> <p><i>(3) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică pe termen de 3 luni pentru contravențiile prevăzute la art. 197 alin.(3), art.263² alin. (1), (3) și (6).</i></p> <p><i>(4) Acțiunile prevăzute la art. 197 alin.(3), art.263² alin. (1), (3) și (6) ale prezentului articol, săvârșite repetat în cursul aceluiași an calendaristic atrage după sine suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier pe un termen de 6 luni.</i></p> <p><i>(5) Măsura de suspendare a dreptului de utilizare a vehiculului rutier încetează și plăcuțele cu numărul de înmatriculare împreună cu certificatul de înmatriculare se restituie, la cererea contravenientului, cu condiția prezentării dovezii de achitare a amenzii, iar în cazul contravențiilor prevăzute la art. 197 alin. (3), art.263² alin.(1), (3) și (6) — după expirarea termenului de 3 - 6 luni, după caz. ”.</i></p>	<p>aplică în EXCLUSIVITATE în cazul activităților ilicite.</p> <p>Cum este posibil ca această măsură de constrângere să fie prevăzută pentru contravențiile prevăzute la art. 197??? Mai ales cum este posibil ca această sancțiune să fie prevăzută pentru alin (3) art 197— (împiedicarea activității angajatului ANTA) . Cunoaște oare MIDR că nivelul corupției din ANTA acum a ajuns la cel mai înalt din ultimii ani? Se urmărește ca corupția să fie totală? Sau dacă aceasta este o greșeală redacțională, atunci nu s-a ținut cont de faptul că art. 197 are în totalitate redacție nouă.</p> <p>Pentru ca măsura dată să fie posibilă pentru alin (1)-(8), (11) ale art 263-2 și art. 200-1, ele trebuie să se regăsească și în sancțiunea la aceste alineate.</p> <p>Redacția APOTA:</p> <p>(1)Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier este aplicată în cazul în care vehiculul a fost folosit la săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. art.263² alin.(1) -(3), (6), (7) și (11).</p> <p>(2)Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier se aplică până la intrarea în vigoare a deciziei privind cazul contravențional</p>
	Cod Fiscal	
1	la alineatul (1), se exclude textul „și documente de plată care confirmă	Susținem

	<p><i>achitarea serviciilor de către beneficiar, în cazul în care achitarea a fost efectuată la oficiu în numerar sau prin alt instrument de plată, inclusiv bon de casă emis de echipamentul de casă și de control al agenților transportatori, al agenților de vânzare a biletelor, al agenților turistic sau copie a dispoziției de plată”.</i></p> <p>alineatul (2) va avea următorul cuprins:</p> <p><i>„(2) Neexecutarea obligației de a pune la dispoziția echipajului unității de transport rutier a Borderoului de evidență a biletelor și/sau a blanchetelor de bilete (sau chitanțierului de bilete), dacă această omisiune a cauzat transportarea călătorilor fără înmânarea biletelor de călătorie sau fără înregistrarea acestora în Borderoul de evidență a biletelor, se sancționează cu amendă de la 2000 lei la 5000 lei aplicată operatorului de transport rutier”</i></p>	
	LEGEA 131 (siguranța traficului rutier)	
1	<p>1. La articolul 2:</p> <p>la noțiunea „<i>inspecție tehnică periodică</i>” se exclud cuvintele „<i>și prin ecusonul corespunzător</i>”;</p> <p>la noțiunea „<i>stație de inspecție tehnică</i>” se exclud cuvintele „<i>și a ecusonului corespunzător</i>”.</p>	Susținem
APOT A		La sfârșit se adaugă sintagma ”în conformitate cu legislația în vigoare”
2	Articolul 38 alineatul (5) va avea următorul cuprins: „(5) <i>Reutilarea</i>	Susținem

	<i>vehiculelor se efectuează de către întreprinderile autorizate de către Agenția Națională Transport Auto. Reutilizarea vehiculelor rutiere poate fi efectuată în conformitate cu documentațiile tehnice specifice ale producătorului vehiculului ce urmează a fi modificat, cu documentațiile tehnice specifice proprii elaborate în conformitate cu reglementările tehnice.”.</i>	
3		Susținem
	ARTICOLUL VI LEGEA 160	
P 1-3		Susținem
	Art VII Intrarea în vigoare	
	<p>- (1) Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția:</p> <p>a) prevederilor art.197 alin.(11) – (13) al Codului Contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008, care intră în vigoare la 01 ianuarie 2026;</p> <p>b) prevederilor care se referă la autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate eliberate până la data intrării în vigoare, care își păstrează valabilitatea până la expirare. Autorizațiile care expiră în această perioadă se prelungesc de drept până la 01 septembrie 2024, la cererea operatorului de transport (depusă până la data expirării) fără desfășurarea procedurilor de concurs.</p> <p>c) Art. III care intră în vigoare peste 6 luni de la data publicării.</p>	<p>Referitor la alin (1) lit. a), c) nu vedem logica ca aceste prevederi să nu intre în vigoare la data publicării. Art 197 intră în vigoare în 2026. Este serios sau este o omisiune redacțională? Până atunci se aplică redacția actuală a art 197 împreună cu redacția nouă a art 263-2? E posibil?</p> <p>Referitor la lit. b) art. 197- este neconstituțional și contrar practicii CtEDO.</p>

APOT A		De ce nu se regăsesc propunerile de modificare a Legii nr. 1553 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători