



# PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

## Comisia economie, buget și finanțe

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

www.parlament.md

30 iunie 2014

CEB nr. 6/358

### **RAPORT definitivat**

asupra proiectului de Lege pentru aprobarea Codului Transportului  
Rutiere al Republicii Moldova  
(nr.267 din 14.06.2013), II lectură

Comisia economie, buget și finanțe în contextul avizelor prezentate de Comisiile parlamentare, amendamentelor deputaților, avizului Direcției generale Juridice a Secretariatului Parlamentului a examinat proiectul de lege pentru aprobarea Codului Transportului Rutiere al Republicii Moldova pentru lectura a doua și comunică următoarele.

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

Ținem să menționăm că în cadrul redactării proiectul codului în cauză urmează a fi renumerotat ținându-se cont de propunerile înaintate.

Pornind de la cele menționate, Comisia propune proiectul de lege Parlamentului spre examinare și adoptare, luând în considerație obiecțiile și propunerile relatate în anexă la raport.

**Veaceslav IONIȚĂ,**  
Președintele Comisiei

## Sinteza

rezultatelor examinării amendamentelor, propunerilor și obiecțiilor la proiectul de Lege privind Codul Transporturilor Rutiere al Republicii Moldova

Conținutul articolelor care se propun spre aprobare	Comisiile parlamentare, amendamentele deputaților și Direcția generală juridică, conținutul obiecției sau propunerii	Rezultatele examinării în Comisia economie, buget și finanțe
1	2	3
<p>CODUL TRANSPORTURILOR RUTIERE</p>	<p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament, Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> Titlul proiectului de lege “Codul Transporturilor Rutiere” nu corespunde cu titlul la care se face referire în Hotărârea Guvernului “Proiectul de lege pentru aprobarea Codului transporturilor rutiere al Republicii Moldova”. Prin urmare urmează a aduce în concordanță titlul proiectului.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul. 2. – (1) Acțiunea prezentei legi se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Republicii Moldova care exercită ocupația de operator de transport rutier și /sau activități conexe a acesteia, precum și operatorilor de transport rutier străini în limitele prevăzute de acordurile bilaterale, convențiile și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte, cu excepția:</p> <p>a) persoanelor fizice care efectuează transporturi rutiere în interes personal, cu vehicule rutiere deținute de acestea;</p> <p>b) întreprinderilor care își desfășoară activitatea de transport rutier în trafic național numai cu:</p> <p>-vehicule a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h;</p> <p>-vehicule utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și forțele responsabile cu menținerea ordinii publice sau închiriate</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 2, alineatul (1) sintagma „Acțiunea” se substituie cu sintagma „Dacă nu este prevăzut expres altfel, acțiunea”.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> La articolul 2, la lit.b) după sintagma „vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă totală maximă autorizată care să nu depășească 3,5 tone, utilizate pentru transporturi de mărfuri;” se adaugă sintagma „utilizate în scopuri personale”. Prin art.2 este reglementat domeniul transportului asupra căruia nu se răsfrîng prevederile codului. Realitățile din țară arată că un număr mare de transport de marfă atît în trafic național și internațional se efectuează cu unități de transport cu masă totală pînă la 3,5</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>de acestea fără conducător auto, atunci când transportul intră în atribuțiile proprii ale acestor servicii și se efectuează sub controlul acestora;</p> <p>-vehicule, inclusiv cele utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar, utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;</p> <p>-vehicule specializate folosite în misiuni medicale;</p> <p>-vehicule specializate pentru depanări care acționează pe o rază de 100 km de la baza de staționare;</p> <p>-vehicule de încercări rutiere pentru îmbunătățire tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație;</p> <p>-vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 3,5 tone, utilizate pentru transporturi de mărfuri;</p> <p>-vehicule comerciale, care au caracter istoric și care sunt utilizate pentru transportul de persoane sau de mărfuri în scopuri necomerciale;</p> <p>-vehicule agricole și forestiere.</p>	<p>tone. Acest tip de transport practic predomină transportul internațional de colete. Calificarea șoferilor ce conduc aceste vehicule, starea lor tehnică au un impact asupra siguranței rutiere nu mai mic decât a unităților de capacitate mai mare.</p> <p><b><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.2 lit.b) poziția 8 referitor la vehicule sau ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 3,5 tone, utilizate pentru transporturi de mărfuri, propunem a fi completată în final cu sintagma „în scopuri necomerciale”, astfel fiind în corespundere cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației: sociale în domeniul transporturilor rutiere.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b> în varinta dl Valeriu Ghilețchi.</p>
<p>Articolul 3. – (1) Prezenta lege constituie cadrul juridic pentru elaborarea de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor și aprobarea de către Guvern a următoarelor acte normative privind activitățile de transport rutier:</p> <p>a)Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje;</p> <p>b)Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri;</p> <p>c)Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri perisabile și ușor alterabile;</p> <p>d)Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase;</p> <p>e)Regulamentul cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite;</p> <p>f)Regulamentul cu privire la autogări;</p> <p>g) Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 3 din proiect se completează cu o nouă literă n) cu următorul cuprins:</p> <p>n) Regulamentul privind desfășurarea activității în regim de taxi.</p> <p>(din practica țărilor vecine serviciile de taximetrie sunt reglementate prin acte normative distincte).</p> <p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.3 stabilește obligativitatea organului central de specialitate de a elabora unele acte normative (regulamente) care nu se încadrează în obiectivele prezentului Cod. De exemplu, lit.h) Regulamentul cu privire la clasificarea pe categorii de confort a autobuselor și</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Normele ce țin de activitatea de taxi urmează a fi inserate în Regulamentul transporturilor de persoane și bagaje. Proiectul codului urmărește unificarea normelor juridice ce țin de un anumit domeniu, aceeași situație urmând a fi aplicată și actelor normative elaborate de Guvern.</p> <p><b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>

<p>a vehiculelor rutiere;</p> <p>h) Regulamentul cu privire la clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor și autocarelor;</p> <p>i) Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice;</p> <p>j) Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză;</p> <p>k) Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, precum și pentru descărcarea și stocarea datelor din tahografele și cartelele tahografice;</p> <p>l) Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor unitare pentru transporturile auto internaționale.</p> <p>m) Regulamentul privind eliberarea, utilizarea și retragerea autorizațiilor multilaterale ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport</p>	<p>autocarelor. Totodată, sunt ignorate prevederile art.8 lit.d) din Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, alin.(2) art.25 din Legea nr.235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității, art.8 alin.(21) din Legea nr.420 din 22.12.2006 privind activitatea de reglementare tehnică, art.6, lit.b) și art.16 lit.h) a Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.854 din 28.07.2006 ș.a. care stabilesc cadrul legal privind exercitarea evaluării conformității serviciilor în transportul auto de persoane inclusiv, necesitatea elaborării regulamentelor privind „Omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora”, „Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice, spălătorii și parcări auto” ș.a., care propunem să fie incluse în prezentul articol.</p> <p>Astfel, se propune:</p> <p>La articolul 3,</p> <p>litera h) se exclude;</p> <p>și se completează cu literele n) și o) cu următorul cuprins:</p> <p>„n) Regulamentul privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora;</p> <p>o) Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, spălătorii și parcări auto.”</p>	
<p>Articolul. 4 – (1) În sensul prevederilor prezentei legi, transporturile rutiere de mărfuri sau persoane se clasifică astfel:</p> <p>a) în raport cu calificarea comercială a activității, în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transport rutier contra cost;</li> <li>- transport rutier în cont propriu;</li> <li>- transport rutier în interes personal.</li> </ul>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 4 penultimul rînd sintagma „transport rutier de persoane” se va citi „transport în regim de taxi”.</p> <p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Penultimul rînd al articolului 4 se referă la transportul de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice, și nu se referă la transportul în regim de taxi.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>b) în raport cu zona geografică deservită, în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transport rutier în trafic național: inclusiv local, municipal, raional și interraional;</li> <li>- transporturi rutiere în trafic internațional.</li> </ul> <p>c) în raport cu obiectul transportului, în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transport rutier de mărfuri;</li> <li>- transport rutier de mărfuri generale</li> <li>- transport rutier de mărfuri perisabile și ușor alterabile;</li> <li>- transport rutier de mărfuri periculoase;</li> <li>- transport rutier de deșeuri;</li> <li>- transport rutier de animale vii;</li> <li>- transport rutier agabaritic;</li> <li>- transport rutier specializat;</li> <li>- transport rutier de persoane:</li> <li>- transport rutier de persoane prin servicii regulate;</li> <li>- transport rutier de persoane prin servicii regulate speciale;</li> <li>- transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice;</li> <li>- transport rutier în regim de taxi</li> </ul>	<p>La art.4 lit.b) este necesar de a se completa și cu poziția: „transport rutier în trafic transfrontalier”, deoarece acest tip de transport este definit la art.5.</p> <p>La art. 4 lit.b) este specificat că transportul rutier în trafic național include: transportul rutier local, municipal, raional și interraional, iar la art.5 sunt definite aceste tipuri de transport. Astfel, rămâne nereglementat transportul rutier între un raion și un municipiu, nefiind clar cum va fi reglementat.</p> <p>La art.4 este utilizată noțiunea „transport rutier în interes personal” și „transport rutier specializat”. Este de menționat necesitatea definirii acestor noțiuni în art.5</p> <p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b> La art.4 lit.b) este necesar de a se completa și cu poziția: „transport rutier în trafic transfrontalier”, deoarece acest tip de transport este definit la art.5.</p> <p>Urmează de atras atenția că la art. 4 lit.b) este specificat că transportul rutier în trafic național include: transportul rutier local, municipal, raional și interraional, iar la art.5 sunt definite aceste tipuri de transport, pe când rămâne nedefinit transportul rutier între un raion și un municipiu, nefiind clar cum va fi reglementat.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b> La art. 4 se adaugă litera d) care va avea</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b> Urmează a fi concretizată noțiunea de transport rutier interraional, în sensul includerii legăturilor între un municipiu și raion în această definiție.</p> <p><b><u>Se sustine parțial.</u></b> Termenul de transport rutier specializat urmează a fi exclus. Iar noțiunea de „transport rutier în interes personal” urmează a fi definită în felul următor - <i>operațiune de transport rutier care nu se încadrează în operațiunile de transport rutier contra cost și/sau în cont propriu</i></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b> Se propune a fi concretizată noțiunea de transport rutier interraional, în sensul includerii legăturilor între un municipiu și raion în această definiție și anume „transport rutier interraional – operațiune de transport rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul a două raioane diferite, inclusiv între raion și municipiu, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor raioane/municipii”;</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece termenul de suburban și interurban nu se utilizează în prezentul cod.</p>
---	---	--

	<p>următorul conținut:</p> <p>„d) transport rutier de persoane prin servicii regulate în raport de distanță dintre capetele de rută în:</p> <p>suburbane, la care distanța dintre capetele de rută este de maxim 50 km;</p> <p>interurbane, la care distanța dintre capetele de rută este mai mare de 50 km”.</p> <p>Argument: În textul actual al Codului este prevăzut regimul de transportare a călătorilor doar pe șezut și/sau în picioare în dependență de categoria rutei, însă lipsește clasificarea rutelor în dependență de distanța dintre punctele inițiale și finale. De aceea propunem includerea clasificării rutelor în suburbane și interurbane.</p>	
<p>Articolul. 5 – (1) În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:</p> <p>aparatură de taxat – mașină de casă și de control cu memorie fiscală cu funcții suplimentare de măsurare a timpului și distanței parcurse, calculare automată și indicare permanentă a sumei datorate de client, pentru care, la sfârșitul cursei emite un bon de casă, pe baza tarifelor care au fost programate;</p> <p>transport rutier prin servicii ocazionale - serviciu distinct față de serviciul regulat sau serviciul regulat special de transport de persoane, caracterizat în principal prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane constituite, la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier, cu ocazia unor evenimente, manifestări speciale, turism și altele asemenea;</p> <p>vehicul rutier - sistem mecanic destinat circulației pe drumurile publice, cu sau fără mijloace de autopropulsare. În sensul prezentului Cod, sunt considerate vehicule rutiere autovehiculele, remorcile, semiremorcile și tractoarele, definite astfel:</p> <p>autovehicul - orice vehicul cu motor, complet,</p>	<p><b><u>Dirjecția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.5 în dispoziția alin.(1) este necesar de substituit sintagma „prezentei legi” cu sintagma „prezentului cod”.</p> <p>Este necesar ca noțiunile să fie expuse în ordine alfabetică.</p> <p>La noțiunea „transport rutier pentru servicii ocazionale” pentru un spor de precizie normativă propunem a fi exclusă sintagma „cu ocazia unor evenimente, manifestări speciale, turism și altele asemenea”.</p> <p>Noțiunea „autovehicul” necesită a fi redactată în coroborare cu noțiunea de „autovehicul” reglementată în art.2 din Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 5,</p> <p>alineatul (1) se completează cu următoarele noțiuni:</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b> Autovehicul – vehicul autopropulsat, suspendat pe roți, șenile sau tălpi, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări.</p> <p><b><u>Se sustine,</u></b> cu substituirea cuvintelor „auto” și „pasageri” prin cuvintele „rutier” și „persoane”, fiind asigurată o termenologie unică pe tot textul codului.</p>

<p>completat sau incomplet, care se deplasează prin propulsie proprie, având cel puțin patru roți, cu o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- asociație profesională de profil reprezentativă</li> <li>– asociație obștească formată din rândul persoanelor juridice ce activează în domeniul transporturilor de mărfuri sau domeniul transporturilor de pasageri sau din ambele aceste domenii, membrii cărora au prestat în anul precedent un volum de servicii în cel puțin unul din domeniile indicate mai mare de 10 la sută din volumul total de servicii pe țară;</li> <li>- organizație patronală reprezentativă din domeniu – asociație obștească înregistrată conform prevederilor Legii patronatelor sau federație a acestor asociații, membrii cărora activează preponderent în domeniul transporturilor auto de mărfuri sau domeniul transporturilor auto de pasageri, și care cumulativ au prestat în anul precedent mai mult de 10 la sută din volumul total al serviciilor în unul din aceste domenii;</li> <li>- organizație sindicală reprezentativă din domeniu – asociație benevolă a angajaților care activează în domeniul transporturilor auto, ce întruchipează una din formele de organizare prevăzute de legislația cu privire la sindicate (organizație primară, asociație, federație, confederație) și are nu mai puțin de 500 membri-angajați ai domeniului transporturilor auto de pasageri și/sau transportului auto de mărfuri;</li> </ul> <p>Argument: În textul actual al Codului sînt prevăzute constituirea unor organe consultative, posibilitatea participării reprezentanților organizațiilor patronale, sindicale și celor de protecție a drepturilor consumatorilor. Însă, nu există prevederi care să stabilească ce posibilități au acești subiecți, cum pot să influențeze deciziile, și în ce măsură organele</p>	
---	---	--

competente sînt obligate sã includã în componența organelor sale consultative reprezentanții diferitor asociații. Totodată unele drepturi și posibilități ale asociațiilor se extind neclar asupra acestora, astfel încît există posibilitatea ca în toate organele consultative și la orice etapã de elaborare a deciziilor sã fie consultate unele asociații, care au o reprezentativitate redusã și pot fi excluse din acest proces cele care au o reprezentativitate impunãtoare. În acest caz formal consultarea are loc. De aceea considerãm cã este necesar de specificat anumite obligațiuni ale organelor competente de formare a organelor consultative, totodată fiind stabilite unele criterii pentru a determina care asociații sînt reprezentative. Prin urmare în articolul 5, la definiții, propunem includerea a trei definiții pentru noțiunile de asociație de profil reprezentativã, asociație patronalã reprezentativã din domeniu și organizație sindicalã reprezentativã din domeniu. Criteriul de bazã care determinã reprezentativitatea asociațiilor este cifra totalã de afaceri ai membrilor sãi, care trebuie sã fie mai mare de 10 la sutã în unul din domeniile de transport de persoane sau transport de mãrfuri, iar pentru organizațiile sindicale din domeniu - numãrul de membri sã depãșeascã 500 de angajați ai ramurii transportului rutier. Necesitatea introducerii acestor noțiuni este dictatã de normele juridice pe care propunem sã le completãm la Cod și care obligã organele competente de a include în mod obligatoriu în organele sale consultative cîte un membru de la fiecare din subiectele reprezentative descrise mai sus, iar includerea reprezentanților aceluiași categorii de subiecte dar care nu sînt

	<p>reprezentative, rămâne a fi facultativă pentru organele competente.</p>	
	<p><b>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</b> Este necesar de definit în art.5 noțiunile de „transport rutier în interes personal” și „transport rutier specializat” deoarece la art. 4 sunt utilizate.</p> <p>La noțiunea „transport rutier pentru servicii ocazionale” pentru un spor de precizie normativă propunem a fi exclusă sintagma “cu ocazia unor evenimente, manifestări special, turism și altele asemenea”.</p> <p>Noțiunea „autovehicul” necesită a fi redactată în coroborare cu noțiunea de „autovehicul” reglementată în art.2 din Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007.</p> <p>Propunem includerea noțiunii de la art.6 alin.(2) lit.f) „serviciu de transport contra cost” în art.5 din proiectul de lege.</p>	<p><b>Se susține parțial.</b> Termenul de transport rutier specializat urmează a fi exclus. Iar noțiunea de „transport rutier în interes personal” urmează a fi definită în felul următor - <i>operațiune de transport rutier care nu se încadrează operațiunile de transport rutier contra cost și/sau în cont propriu</i></p> <p><b>Se susține.</b></p> <p><b>Se susține.</b> Autovehicul – vehicul autopropulsat, suspendat pe roți, șenile sau tălpi, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori efectuării de lucrări.</p> <p><b>Nu se susține.</b> Articolul 5 deja prevede această noțiune.</p>
	<p><b>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</b> <b>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</b> La art. 15 lit.a) și lit. f) este utilizată noțiunea „transport electric”, atragem atenția că art.4 care stipulează semnificația termenilor și expresiilor nu cuprinde această noțiune. În acest context propunem definirea noțiunii „transport electric” în cuprinsul art.5 din proiectul de lege.</p>	<p><b>Se susține.</b> Transport electric - vehicul rutier cu tracțiune electrică, fără șine, pentru transportul în comun.</p>
	<p><b>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</b> Articolul 5, alin.(1) noțiunea „aparat de taxat” se expune în redacție nouă:</p>	<p><b>Nu se susține.</b> Noțiunea expusă în proiect este mai cuprinzătoare și în corespundere cu expresiile</p>

	<p>„aparat de taxat - aparat cu funcții metrologice, compus dintru-un taximetru, care fiind montat la loc vizibil pentru client, calculează și afișează prețul de plată, emite un bon clientului la sfârșitul cursei privind datele de călătorie”.</p> <p>După noțiunea „autoturism” se include o nouă noțiune cu următorul cuprins:  „taxi - autoturism, destinat pentru transportul de persoane, cu capacitatea maximă totală de pînă la 3,5 tone, de culoare stabilită de agentul transportator, cu înscrieri vizibile de la distanță privind tarifele de transport”.</p> <p>După noțiunea manager de transport rutier” textul se completează cu o nouă noțiune:  „taximetrist - conducător auto, ce întrunește calitățile stabilite de legislație, angajat al agentului transportator, abilitat să efectueze transport de persoane în regim de taxi”.</p>	<p>„mașină de casă și de control cu memorie fiscală” folosite în Codul fiscal.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b>  Codul specifică că transportul în regim taxi se efectuează doar de autorurisme, definiția cărora este dată în articolul 5.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Noțiunea de taximetrist se încadrează în noțiunea de conducător auto. Nu e nevoie de o noțiune nouă.</p>
	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b>  La articolul 5 alineatul (1) la noțiunea de autocar sintagma „numai” se exclude, iar sintagma „spații” se substituie cu sintagma „compartiment”.</p> <p>La alineatul (1) sintagma „autorizație pentru transport rutier în regim de taxi – document care atestă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport rutier în regim de taxi, pe perioada sa de valabilitate” se exclude.</p> <p>La alineatul (1) la noțiunea de bilet sintagma „bon de casă emis de mașina de casă și de control cu memorie fiscală sau document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic, care confirmă plata și dreptul la călătorie al persoanei, încheierea contractului de transport între operatorul de</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

transport rutier/întreprinderea și persoane, precum și faptul asigurării obligatorii a persoanei” se substituie cu sintagma „bon de casă emis de mașina de casă și de control cu memorie fiscală sau document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic sau electronic, care confirmă plata și dreptul la călătorie al persoanei, încheierea contractului de transport între operatorul de transport rutier/întreprinderea și persoane, precum și faptul asigurării obligatorii a persoanei”.

La alineatul (1), noțiunea bilet de bagaje după sintagma „care confirmă plata și primirea bagajelor pentru transport” se completează cu sintagma „precum și faptul asigurării obligatorii a bagajelor”.

La alineatul (1) se completează cu subpuncte cu următorul cuprins:

„pauză - orice perioadă în care conducătorul auto nu are dreptul să conducă sau să efectueze alte munci și care trebuie să-i permită numai să se odihnească;

repaus - orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;

perioadă de repaus zilnic - partea unei zile în timpul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o perioadă de repaus zilnic normală sau o perioadă de repaus zilnic redusă;

perioadă de repaus zilnic normală - orice perioadă de repaus de cel puțin unsprezece ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore și a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin nouă ore;

perioadă de repaus zilnic redusă - orice perioadă de repaus de cel puțin nouă ore, dar mai puțin de unsprezece ore;

perioadă de repaus săptămânal - o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o perioadă de repaus săptămânal normală sau o perioadă de repaus săptămânal redusă

perioadă de repaus săptămânal normală - orice perioadă de repaus de cel puțin patruzeci și cinci de ore;

perioadă de repaus săptămânal redusă - orice perioadă de repaus de mai puțin de patruzeci și cinci de ore, care poate fi redusă la minimum douăzeci și patru de ore consecutive;

planul unic de facturare și decontare - sistem electronic de acumulare, stocare a capacităților de transportare propuse spre vânzare, de vânzare, raportare și decontare a biletelor în transportul de pasageri și bagaje;

durată de conducere - durata activității de conducere înregistrată:

durată zilnică de conducere - durata totală de conducere acumulată între sfârșitul unei perioade de repaus zilnic și începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal;

durată de conducere săptămânală - durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni;

conducere în echipaj - situația în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinsă între două perioade de repaus zilnice consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal, se află cel puțin doi conducători auto la bordul

	<p>vehiculului pentru a asigura conducerea. Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezența unui sau mai multor alți conducători auto este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei.</p> <p>perioadă de conducere - durata de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto se așează la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată.</p> <p>transport rutier de colete - operațiune de transport care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea coletelor”.</p>	
<p>Articolul. 6 – (1) Administrarea transporturilor rutiere este exercitată prin administrarea de stat și managementul operatorilor de transport rutier, a întreprinderilor ce prestează activități conexe transportului rutier, precum și a asociațiilor profesionale de profil, organizațiilor patronale și sindicale reprezentative.</p> <p>(2) Administrarea transportului rutier se organizează cu respectarea următoarelor principii:</p> <p>a) promovarea concurenței loiale între operatorii de transport rutier;</p> <p>b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier la piața transportului contra cost;</p> <p>c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciilor de transport contra cost;</p> <p>d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților;</p> <p>e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;</p> <p>f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport</p>	<p><b><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.6 alin.(2) lit.f) este utilizată noțiunea „serviciu de transport contra cost”, însă art.5 din proiectul de lege nu definește această noțiune, de aceea propunem includerea noțiunii date în art.5 din proiectul de lege.</p> <p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>În art.6 este necesar de a specifica ce se are în vedere prin servicii de calitate și se propune completarea textului din lit.j) cu sintagma „în conformitate cu documentele normative”.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 6, alineatul (1) și (3) sintagma „de stat” se substituie cu sintagma „publică”;</p> <p>la alineatul (1) după sintagma ”reprezentative” se completează cu sintagma ”din domeniu”;</p> <p>la alineatul (2) litera b), c), f) și k) sintagma „contra cost” se exclude;</p> <p>la alineatul (2) litera j) sintagma „cu prioritate</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Articolul 5 deja prevede această noțiune.</p> <p><b><u>Se susține,</u></b> cu corelarea normelor ce țin de evaluarea conformității care se pun în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>contra cost local;</p> <p>g) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate;</p> <p>h) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport rutier;</p> <p>i) susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;</p> <p>j) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației și ale agenților economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate;</p> <p>k) accesul egal și liber al persoanelor la procurarea biletelor de călătorie pentru transportul rutier contra cost prin servicii regulate;</p> <p>l) consultarea asociațiilor patronale și profesionale reprezentative ale operatorilor de transport, precum și ale consumatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor de dezvoltare privind transportul contra cost și modalitățile de funcționare;</p> <p>m) implementarea tehnologiilor informaționale în organizarea și controlul activităților de transport rutier și/sau activități conexe ale acestora în vederea minimizării implicării factorului uman.</p> <p>(3) Administrarea de stat în domeniul transporturilor rutiere este exercitată de autoritățile administrației publice centrale de specialitate, de autoritățile administrației publice locale și de alte autorități abilitate prin lege, potrivit competențelor fiecăreia.</p>	<p>a” se exclude;</p> <p>la alineatul (2) litera l) sintagma „privind transportul contra cost și modalitățile de funcționare” se substituie cu sintagma „a transportului rutier și a activităților conexe ale acestuia”;</p> <p>la alineatul (2) litera m) după sintagma „în vederea” se completează cu sintagma „optimizării managementului și”.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 6 se completează cu două alineate noi care vor avea următorul conținut:</p> <p>„(5) Anual prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor pînă la 31 ianuarie va fi format Consiliul consultativ în domeniul transporturilor auto, care va include câte un reprezentant delegat de la fiecare asociație patronală reprezentativă din domeniul transporturilor auto, câte un reprezentant delegat de la fiecare organizație sindicală reprezentativă din domeniul transporturilor auto, câte un colaborator al MTID și ANTA. Președintele și secretarul Consiliului consultativ se vor alege la ședința consiliului din rândul membrilor săi.</p> <p>(6) Organul central de specialitate (MTID) este obligat de a consulta Consiliul consultativ cu cel puțin 15 zile pînă la adoptarea sau emiterea oricăror acte ce țin de politica în domeniul transporturilor auto.”</p> <p>Argument:</p> <p>În completarea celor menționate în argumentul din amendamentul precedent, la articolul 6 propunem introducerea modificărilor care prevăd obligativitatea organului central de a forma anual organul consultativ în domeniul transportului auto, care va fi obligat să</p>	<p><b><u>Se susține</u></b> în următoarea redacție:</p> <p>(5) Anual prin ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii drumurilor pînă la 31 ianuarie va fi format Consiliul consultativ în domeniul transporturilor rutiere, care va include câte un reprezentant delegat de la fiecare asociație patronală reprezentativă din domeniul transporturilor rutiere, câte un reprezentant delegat de la fiecare organizație sindicală reprezentativă din domeniul transporturilor rutiere, câte un colaborator al organului central de specialitate și Agenție. Președintele și secretarul Consiliului consultativ se vor alege la ședința consiliului din rândul membrilor săi.</p> <p>(6) Organul central de specialitate (MTID) va consulta Consiliul consultativ pînă la adoptarea sau emiterea oricăror acte ce țin de politica în domeniul transporturilor rutiere.</p>
--	--	--



<p>de persoane.</p> <p>Articolul. 8 – (1) Autoritatea care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere de către operatorii de transport, întreprinderile ce prestează activități conexe transportului rutier, este Agenția Națională Transport Auto, denumită în continuare Agenție.</p> <p>(2) Agenția este autoritatea administrativă din subordinea organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, cu statut de persoană juridică de drept public, finanțată din contul mijloacelor alocate din bugetul de stat, precum și mijloacelor speciale acumulate din contul autorizațiilor eliberate de Agenție.</p> <p>(3) Agenția își desfășoară funcțiile și atribuțiile în baza unui regulament, elaborat în conformitate cu prezenta lege și aprobat de Guvern.</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b> Se propune a exclude articolele 8, 9, 10, 11 și 12. (crearea unui aparat administrativ suplimentar se va suprapune cu activitatea ministerului, a direcțiilor de ramură din componența administrației locale, ale poliției de patrulare și va necesita costuri suplimentare. În orice caz ministerul va rămîne responsabil de politici în domeniu).</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 8, alineatul (2) sintagma „finanțată din contul mijloacelor alocate din bugetul de stat, precum și mijloacelor speciale acumulate din contul autorizațiilor eliberate de Agenție” se substituie cu sintagma „finanțată din contul actelor permissive eliberate de Agenție în conformitate cu legislația în vigoare.” După alineatul (2) se completează cu un alineat nou cu următorul cuprins: „(3) Veniturile acumulate din taxele pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere naționale și internaționale, se virează zilnic și integral pe conturile Agenției Naționale Transport Auto.” Alineatul (3) devine alineatul (4).</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 8 alin. (2), se propune de a exclude sintagma „de drept public”. Argument: Amendament pur redacțional care are drept scop excluderea unor înțelesuri duble. Astfel, considerăm că atribuirea Agenției calificatifului de persoană juridică de drept public poate crea unele confuzii în interpretare, în timp ce alte instituții de acest gen sînt instituții publice. Totodată Guvernul sau</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Nu se propune crearea unui aparat administrativ suplimentar. Agenția Națională Transport Auto există la moment și este abilitată cu funcții de autorizare și control conform Legilor nr.131 și 160. În context, MTID va fi organul responsabil de elaborarea politicilor, iar ANTA de implementarea lor.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
---	---	--

	<p>ministerele ca subiecte de drept public nu conțin acest calificativ în actele normative ce le reglementează activitatea, caracterul de subiect al dreptului public fiind subînțeles. Din aceste considerente credem că sintagma “de drept public” este necesar a fi exclusă.</p>	
<p>Articolul 9 – (1) Funcțiile de bază ale Agenției sunt:</p> <p>a) supravegherea și controlul îndeplinirii de către operatorii de transport autohtoni și străini pe teritoriul Republicii Moldova a prevederilor legislației naționale și acordurilor internaționale din domeniul transporturilor rutiere la care Republica Moldova este parte;</p> <p>b) eliberarea autorizațiilor pentru prestarea serviciilor de transport rutier sau activitățile conexe acestora, prevăzute de prezenta lege.</p> <p>(2) Agenția are următoarele atribuții principale:</p> <p>a) aplicarea sancțiunilor contravenționale, în limitele competențelor sale, conform prevederilor legii;</p> <p>b) monitorizarea corectitudinii aplicării tarifelor la serviciile regulate de transport rutier în trafic național și în activitatea autogărilor;</p> <p>c) implementarea procesului de comandare, primire, perfectare și eliberare a autorizațiilor multilaterale CEMT (Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport), utilizate de către operatorii de transport autohtoni, și elaborarea dărilor de seamă pentru prezentarea acestora către Secretariatul CEMT;</p> <p>d) implementarea procesului de editare, efectuare a schimbului de autorizații internaționale unitare cu țările străine în conformitate cu acordurile bilaterale și eliberare a acestora operatorilor de transport din Republica Moldova;</p> <p>e) verificarea și sistematizarea informației privind</p>	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>În vederea executării legislației în vigoare, este importantă investirea ANTA cu atribuții în asigurarea aplicării legislației privind necesitatea evaluării conformității serviciilor auto de călători și se propune completarea art.9 alin.(1) cu o literă nouă în următoarea redacție:</p> <p>k) verificarea aplicării procedurilor de evaluare a conformității.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art.9 alin. (2) se propune de a exclude lit.h)</p> <p>Argument:</p> <p>Atît în toate țările UE, cît și în Ucraina și Rusia luptă cu transportul ilicit de persoane este dus de către orgnele poliției sau fisc. În țările unde lupta este dusă de poliție rezultatele sînt cele mai bune. În textul Codului această funcție este atribuită Agenției. Lupta cu transportul ilicit de persoane presupune orpirea unităților de ransport de pînă la 9 locuri, inclusiv a celor persoane de 4-5 locuri. Existența unei alte structuri pe lingă poliție care va avea dreptul să stopeze practic orice unitate de transport nu este justificată și poate duce la abuzuri și nemulțumiri sociale. De aceea propunem excluderea acestei competențe expuse la articolul 9 punctul h).</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 9, alineatul (2) litera h) după sintagma „asociații patronale” se completează</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece se exclude.</p>

<p>utilizarea autorizațiilor internaționale unitare de către operatorii de transport;</p> <p>f) admiterea operatorilor de transport autohtoni la efectuarea transporturilor internaționale ocazionale de persoane, conform cerințelor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), cu eliberarea carnetelor INTERBUS și ținerea Registrul respectiv;</p> <p>g) eliberarea carnetelor foii de parcurs (CFP) pentru țările străine care nu au aderat la Acordul INTERBUS;</p> <p>h) întreprinderea măsurilor privind combaterea transportului ilegal de persoane, în comun cu reprezentanții instituțiilor de resort și ai asociațiilor patronale;</p> <p>i) participarea la lucrările comisiilor mixte, în limitele competenței;</p> <p>j) monitorizarea și implementarea prevederilor protocoalelor ședințelor comisiilor mixte desfășurate.</p>	<p>cu sintagma „după caz”.</p> <p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament, Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.9 alin.(2):</p> <p>- la lit.a) este statuat că Agenția Națională Transport Auto are atribuția de a aplica sancțiuni contravenționale conform prevederilor legii. Ținem să menționăm că reieșind din principiul legalității statuat la art.5 din Codul Contravențional al Republicii Moldova, nimeni nu poate fi declarat vinovat de săvârșirea unei contravenții nici supus sancțiunii contravenționale decât în conformitate cu legea contravențională. Respectiv, este supusă răspunderii contravenționale numai persoana care a săvârșit o faptă prevăzută de legea contravențională. Din acest motiv, considerăm necesar ca aceste competențe, proceduri și sancțiuni să fie cuprinse în Codul Contravențional.</p> <p>Această obiecție este valabilă și pentru art.19 alin.(3) referitor la indicarea acțiunilor care ar constitui contravenții care duc la neîndeplinirea condițiilor de bună reputație în domeniul transporturilor rutiere. Indicarea acțiunilor care ar constitui contravenții este contradictoriu conceptului general al legii contravenționale. Codul contravențional este unica lege contravențională care cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții.</p>	<p><b><u>Nu se sustine.</u></b> Prezentul proiect nu își propune drept scop substituirea Codului Contravențional. Astfel, în proiect doar se evidențiază dreptul Agenției de a aplica sancțiuni contravenționale, totodată toate contravențiile urmează a fi definite în mod evident în Codul contravențional. În context, MTID deja a elaborat și înaintat spre avizare un proiect de modificare și completare a Codului Contravențional. Atragem atenția că și în cazul altor Agenții legile de bază specifică dreptul de a aplica sancțiuni contravenționale, care ulterior sunt definite în Codul Contravențional (Ex. ANRCETI – legea comunicațiilor electronice, ANPC – legea concurenței, ANRE – legea cu privire la energetică, AAC – legea aviației civile, etc.) De asemenea, evidențiem că faptele specificate în art.19 constituie nu simple contravenții și fapte care duc la neîndeplinirea condiției de bună reputație. Prin urmare, enumerarea acestora în art.19 este obligatorie. Subliniem faptul că încadrarea acestora în condiția de bună reputație este expres prevăzut în Regulamentul CE 1071/2009, care la rîndul său este obligatoriu spre implementare în conformitate cu angajamentele RM privind Acordul de Asociere. Totodată, toate prevederile ce țin de condițiile privind capacitatea financiară, buna reputație, existența unui sediu și capacitatea profesională prevăzute de Regulamentul CE 1071/2009, au fost deja aprobate în septembrie 2013 de către Forul Internațional de Transport de la Paris ca obligatorii pentru toți transportatorii care utilizează sistemul multilateral de autorizații CEMT.</p>
<p>Articolul. 10 – (1) Agenția, în limitele competenței sale, are dreptul:</p> <p>a) să elibereze, să suspende ori să retragă parțial sau total autorizații, în condițiile legii;</p>	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Se propune extinderea colaborării ANTA și cu organele din sistemul național de evaluare a</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>

<p>b) să aibă acces la documentele ce țin de activitățile din domeniul transporturilor rutiere prevăzute în articolul 50 al prezentei legi, asigurând confidențialitatea acestora, în condițiile legislației în vigoare;</p> <p>c) să solicite și să obțină de la operatorii de transport rutier și/sau activități conexe informațiile necesare îndeplinirii atribuțiilor ce îi revin;</p> <p>d) să ceară operatorilor de transport rutier și/sau activității conexe executarea deciziilor sale, în limita prezentei legi;</p> <p>e) să emită prescripții privind înlăturarea încălcărilor depistate în urma controalelor.</p> <p>(2) Solicitarea informațiilor și documentelor de către Agenție trebuie să fie justificată și proporțională cu împuternicirile ce îi revin în conformitate cu legislația în vigoare.</p> <p>(3) Agenția conlucrează cu autorități similare internaționale ale altor state, inclusiv prin încheierea unor acorduri bilaterale de colaborare, schimb de experiență și informație de specialitate.</p> <p>(4) În vederea îndeplinirii prevederilor prezentei legi, Agenția colaborează cu autoritățile pentru protecția concurenței și protecția consumatorilor, în special prin furnizarea reciprocă a informațiilor necesare aplicării atât a prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și consumatorilor, cât și a prevederilor legislației privind transporturile rutiere, cu alte autorități publice centrale sau locale.</p>	<p>conformității prin completarea <b>art.10 alin.(4)</b> care să fie expus în următoarea redacție:</p> <p>(4) În vederea îndeplinirii prevederilor prezentei legi, Agenția colaborează cu autoritățile pentru protecția concurenței și protecția consumatorilor, în special prin furnizarea reciprocă a informațiilor necesare aplicării atât a prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și consumatorilor, cât și a conformității acreditate în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri și persoane, precum și activitățile conexe acestora în vederea respectării de către agenții economici a documentelor normative, cu alte autorități publice centrale sau locale.</p>	
<p>Articolul. 11 – (1) Agenția este condusă de director, asistat de doi directori adjuncți.</p> <p>(2) Directorul și directorii adjuncți sunt numiți în funcție, în baza de concurs, de organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, pe o perioadă de 5 ani.</p> <p>(3) În cazul vacanței funcției de director și director</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b>  <u>La articolul 11</u>  <u>alineatul (2) sintagma „în bază de concurs” se exclude;</u>  <u>la alineatul (4) sintagma „din ramură” se exclude;</u>  <b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>adjunct, organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, în termen de o lună, în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (2) al prezentului articol, desemnează un nou director sau director adjunct.</p> <p>(4) Directorul și directorii adjuncți trebuie să fie cetățeni ai Republicii Moldova, să aibă studii superioare și experiență de cel puțin 5 ani în domeniul tehnic, economic sau juridic din ramură.</p> <p>(5) Angajarea personalului Agenției se efectuează în bază de concurs.</p> <p>(6) Directorul și directorii adjuncți nu pot deține funcții, acțiuni și/sau părți sociale, să aibă câștiguri materiale ori financiare la întreprinderile a căror activitate cade sub regimurile de autorizare sau control aflate în competența Agenției.</p> <p>(7) Anual, până la data de 30 Martie, Agenția prezintă organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor raportul său de activitate pe care îl publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p>Art. 11 alineatele (2), (3) și (4) se modifică și se expun în redacție nouă după cum urmează:</p> <p>„(2) Director al Agenției poate fi orice cetățean al Republicii Moldova cu studii superioare în domeniul transportului auto, juridic sau economic și are o vechime în muncă în domeniul transporturilor auto de cel puțin 5 ani. Directorul Agenției se selectează prin concurs și se numește în funcție de către ministrul MTID pe un termen de 5 ani.</p> <p>(3) Director adjunct al Agenției poate fi orice cetățean al Republicii Moldova cu studii superioare în domeniul transportului auto, juridic sau economic și are o vechime în muncă în domeniul transporturilor auto de cel puțin 3 ani. Directorii adjuncți se selectează prin concurs și se numesc în funcție de către ministrul MTID pe un termen de cinci ani.</p> <p>(4) În cazul vacanței funcției de Director al Agenției, ministrul MTID va numi pe unul din directorii adjuncți în funcție de director interimar al Agenției pe termenul vacanței funcției. În cazul vacanței funcției de director adjunct, directorul Agenției va numi pe unul din angajații Agenției în funcție de director adjunct interimar pe perioada vacanței funcției.”-</p> <p>La alineatul (6), după sintagma „directorul și directorii adjuncți” se completează cu sintagma „,rudele și afinii acestora pînă la gradul doi”, iar după sintagma „funcții” se adaugă sintagma “de conducere”.</p> <p>Argumentarea acestor norme sunt că imputernicirile care sunt date Agenției de importanță pe care această instituție o va juca în domeniul transportului rutier și de</p>	<p><u>Nu se susține</u>, deoarece procedura de numire a directorului și adjuncții acestuia este stabilită prin Legea privind administrația publică centrală de specialitate nr.98 din 04.05.2012.</p> <p><u>Nu se susține</u>, deoarece procedura de numire a directorului și adjuncții acestuia este stabilită prin Legea privind administrația publică centrală de specialitate nr.98 din 04.05.2012.</p> <p><u>Se susține.</u></p> <p><u>Nu se susține</u>, deoarece această normă va fi dificil de aplicat și va crea interpretări eronate a legii. Mai mult, membrii conducerii Agenției nu pot răspunde pentru acțiunile persoanelor de rudenie.</p>
---	---	--

	<p>necesitatea selectării transparente a persoanelor ce vor ocupa funcții de conducere în această structură precum și în scopul excluderii la maxim a conflictului de interese, se propune modificarea art.11 în așa mod încât să prevadă condiții de calificare și de experiență pentru conducerea Agenției, norme privind vacanța funcției și norme privind excluderea unui conflict de interese nu numai în raport cu persoana nemijlocită ce ocupă funcția de director și director adjunct, dar și în raport cu rudele și afinii acestora pînă la gradul doi.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> alineatul (6) va avea următorul cuprins: „(6) Directorul și directorii adjuncți pot fi eliberați din funcții de organul central de specialitate, în următoarele cazuri: a) pierderii cetățeniei Republicii Moldova; b) demisionării; c) imposibilității exercitării funcției din motive medicale; d) condamnării pentru săvârșire de infracțiuni prin hotărâre definitivă a instanței de judecată; e) alegerii sau desemnării în altă funcție; f) neîndeplinirii corespunzătoare, în mod sistematic, a atribuțiilor acordate. ” punctele 5), 6) și 7) devin respectiv 6), 7) și 8).</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul 12. – (1) Organul consultativ al Agenției este Consiliul, al cărui Regulament și componență nominală sînt aprobate de organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor. (2) În componența Consiliului se includ reprezentanți ai mediului academic și științific, asociațiilor patronale ale operatorilor de transport rutier și asociațiilor de protecție a drepturilor consumatorilor.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 12 se exclude.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 12 alineatul (2) va avea următorul conținut: „(2) În componența Consiliului se includ reprezentanți ai mediului academic și științific, ai tuturor asociațiilor patronale reprezentative din domeniul transporturilor auto de pasageri</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece Agenția este un organ de control și de eliberare a autorizațiilor pe care motiv va îngreuna activitatea Agenției. Deci, în cazul adoptării acestor norme Agenția nu va putea efectua un control sau elibera/retrage o autorizație fără a se consulta cu Consiliul respectiv.</p>

	<p>și/sau mărfuri și câte un reprezentant de la fiecare asociație de protecție a drepturilor consumatorilor care a înaintat demersul privind includerea reprezentantului său în componența Consiliului.”;</p> <p>articolul se completează cu un alineat nou cu următorul conținut:</p> <p>“(3) Agenția este obligată de a consulta Consiliul cu cel puțin 5 zile pînă la adoptarea actelor ce țin de retragerea sau suspendarea autorizațiilor și de stabilirea programelor (domeniilor) de control.”</p> <p>Argument:</p> <p>Modificările propuse la articolul 12 alin (2) prevede includerea în componența organului consultativ al Agenției a reprezentanților asociațiilor patronale. În scopul excluderii unor abuzuri și a posibilității executării formale a acestor prevederi este necesar de prevăzut ca în componența organului consultativ să fie incluși reprezentanți ai tuturor asociațiilor patronale reprezentative din domeniu. De aceea se propune includerea termenului ”tuturor”. Iar, în continuare se propune și stabilirea unor criterii prin care, în mod obiectiv, o asociație patronală va putea fi considerată reprezentativă. În acest context s-a propus unele modificări redacționale, care au păstrat sensul initial.</p>	
<p>Articolul. 13 – (1) Consiliile locale (sătești, comunale, orașenești), municipale și raionale organizează prestarea serviciilor de transport contra cost efectuat pe raza administrativ-teritorială a acestora.</p> <p>(2) Autoritățile administrației publice locale elaborează, aprobă și aplică strategii pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și modernizarea transportului rutier contra cost local, luând în considerație planurile de urbanism și</p>	<p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament,</u></b>  <b><u>Directia generală juridică a Secretariatului</u></b>  <b><u>Parlamentului</u></b></p> <p>La art.13 alin.(2) propunem redactarea noțiunii „transport rutier contra cost local” , deoarece art.4 prevede noțiunea de „transport contra cost” sau „transport rutier local”.</p>	<p><b><u>Se sustine,</u></b> prin excluderea cuvintelor „contra cost local”.</p>

<p>amenajarea teritoriului, programele de dezvoltare economico-socială a localităților și cerințele de transport ale populației.</p> <p>(3) Consiliile raionale cooperează cu consiliile locale și municipale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciilor de transport contra cost de persoane prin servicii regulate de interes raional și corelarea acestora cu serviciile de transport contra cost local/municipal.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>          La articolul 13,          alineatul (1) după sintagma „a acestora” se completează cu sintagma „în baza prevederilor prezentei legi și a Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje”, la alineatul (1) și (3) sintagma „contra cost” se exclude;          la alineatul (2) după sintagma „aprobă” se completează cu sintagma „după coordonarea cu organul central de specialitate,” iar sintagma „și aplică” se exclude.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b>          Art. 13, alineatul (1) se propune de expus într-o nouă redacție după cum urmează:          “(1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, consiliile locale, municipale și raionale vor crea, în conformitate cu legislația în vigoare, comisia privind organizarea serviciilor de transport auto pe linii regulate și vor aproba regulamentul comisiei în conformitate cu prevederile prezentului cod și a altor acte normative. Aprobarea deciziilor privind organizarea serviciilor de transport pot fi date în competența comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele privind funcționarea lor, sau vor necesita aprobarea de către consilii, în dependență de atribuțiile delegate comisiilor respective de către consilii.”          Argument:          Modificările pe care le propunem la articolele 13 și 15 au drept scop reglementarea atribuțiilor consiliilor locale și raionale în domeniul transporturilor prin concretizarea funcțiilor și procedurilor de activitate.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece alineatul (1) se susține în varianta dl Valeriu Ghilețchi.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
--	--	---

<p>Articolul. 14 – (1) Consiliile raionale în contextul necesității organizării serviciilor de transport contra cost raional:</p> <p>a) aprobă și actualizează programele de transport raional de persoane prin servicii regulate, după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, în conformitate cu cerințele de transport ale populației;</p> <p>b) au dreptul să acorde facilități de transport anumitor categorii de persoane, pe baza compensațiilor nominative, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;</p> <p>c) autorizează serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic raional și monitorizează desfășurarea lor.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 14, alineatul (1) litera b) după sintagma „au dreptul să acorde” se completează cu sintagma „în cadrul unității administrativ teritoriale respective”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 15 – 1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării serviciilor de transport contra cost local:</p> <p>a) elaborează, în conformitate cu prezenta lege, reguli de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său (transport electric, rutier și în regim de taxi).</p> <p>b) 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 pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;</p> <p>c) au dreptul să acorde facilități de transport anumitor categorii de persoane, în baza compensațiilor nominative, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate;</p> <p>d) elaborează, aprobă și actualizează, după competență, programele de transport public local de persoane prin servicii regulate, în conformitate cu cerințele de transport ale populației;</p> <p>e) autorizează serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 15, alineatul (1) litera a) se exclude, iar literele b), c), d), e) și f) devin respectiv a), b), c), d) și e) la noua litera b) după sintagma „au dreptul să acorde,” se completează cu sintagma „în cadrul unității administrativ teritoriale respective,” după noua litera e) se completează cu litera f) și g) cu următorul cuprins: „f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană”;</p> <p>g) aprobă tarifele la serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic local și municipal, după caz.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 15 se propune de completat cu litera g) cu următorul conținut: „g) aprobă tarifele serviciilor regulate municipale și/sau locale de transportare a călătorilor.”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține</u></b> în varianta dl Valeriu Ghilețchi</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>în trafic local și municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea lor; f) organizează serviciile de transport electric.</p>		
<p>Articolul. 16 – (1) Autoritățile administrației publice locale în raporturile cu operatorii de transport rutier care efectuează serviciile de transport rutier contra cost local, municipal sau raional, au următoarele competențe: a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier, în contextul stabilirii măsurilor necesare în vederea soluționării problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare; b) să monitorizează periodic modul de executare a serviciilor de transport contra cost local, municipal și raional, după competență; c) să suspende sau retragă autorizațiile acordate; d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de licențiere.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 16, alineatul (1) litera d) după sintagma „regimului de licențiere” se completează cu sintagma „sau notificare”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p><b>Articolul 17.</b> – Întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova, care intenționează să presteze servicii de operator de transport rutier, este supusă regimului de licențiere dacă îndeplinește cumulativ condițiile de: a) existență a unei baze tehnico-materiale; b) bună reputație; c) capacitate financiară; d) competență profesională.</p>	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b> Art.17 stabilește 4 condiții pentru licențiere operatorilor de transport rutier care sînt reglementate în art.18-21, dispozițiile cărora au un conținut care în mare parte contravine principiilor de bază a activității de întreprinzător, au un caracter nu de cerințe, dar de răspundere disciplinară, financiară sau contravențională. Totodată, nu sînt prevăzute cerințele esențiale obligatorii, stipulate de legislația în vigoare, inclusiv de Legea nr.235 din 01.12.2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității în vederea asigurării siguranței și calității serviciilor în transportul auto de pasageri. În art.20 alin.(2) se pune condiția de capacitate financiară ca operatorul de transport rutier să dispună în fiecare an de un capital și rezerve în sumă de 9000 euro pentru primul vehicul și 5000 euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule. În situația economico-financiară</p>	<p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece condițiile de licențiere expuse în proiect sunt prevederi obligatorii pentru Republica Moldova în coformitate cu Acordul de Asoriere RM-UE, Acordul INTERBUS și proiectul Cații Calității CEMT.</p>

	<p>din țară, includerea acestei condiții va afecta considerabil dezvoltarea bussinesului mic și mijlociu, iar ramura transportului auto va intra în criză. Art.21, alin.(2), stabilește că unica dovadă de deținere a nivelului necesar de cunoștințe este certificatul de competență profesională, eliberat în condițiile articolului 45 al prezentei legi, excluzând categoriile de documente (diplomele, atestatele), eliberate de instituțiile superioare de învățământ. Aceiași prevedere se referă și pe întreg Capitolul 5, titlul III din proiectul Codului.</p>	
<p>Articolul. 18 – (1) Condiția privind baza tehnico-materială a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea:</p> <p>a) are un sediu real și stabil, în incinta căruia să fie păstrate documentele de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, precum și documentele prevăzute la articolul 50 al prezentei legi, la care trebuie să aibă acces autoritățile de control, în scopul verificării respectării legislației în vigoare;</p> <p>b) dispune de cel puțin un vehicul rutier;</p> <p>c) cel puțin o treime din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea sunt în proprietatea sa sau deținute în leasing.</p> <p>d) își desfășoară operațiunile de deservire tehnică, la vehiculele menționate la aliniatul (1), litera b), al prezentului articol, permanent și efectiv, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un autoservice autorizat, în conformitate cu prezenta lege, să desfășoare activități de reparare și reglare a vehiculelor.</p>	<p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament, Direcția generală juridică a Secretariatului Parlament</u></b></p> <p>La art. 18 lit.a) nu este clar ce se are în vedere prin sintagma „sediul real și stabil”. Menționăm că, potrivit prevederilor art.62 din Codul civil actele de constituire ale persoanei juridice trebuie să conțină denumirea și sediul ei, modul de administrare a activității și alte date prevăzute de lege pentru persoanele juridice de tipul respectiv. De asemenea nu este clar cum se va demonstra că sediul este „real și stabil”. Astfel, pentru a exclude neclarități în aplicare propunem conformarea cu prevederile Codului civil care operează cu noțiunea de „sediul”.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 18 lit.a) se propune de reformulat după cum urmează:</p> <p>„a) are un sediu real și stabil, în incinta căruia se efectuează operațiuni tehnologice, se dirijează activitatea de transport, se păstrează documentele de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, precum și documentele prevăzute</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține</u></b> , în următoarea redacție: a) are un sediu, în incinta căruia se efectuează operațiuni tehnologice, se dirijează activitatea de transport, se păstrează documentele de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, precum și documentele prevăzute la articolul 48 al prezentului cod, la care trebuie să aibă acces autoritățile de control, în scopul verificării respectării legislației în vigoare. Operatorul de transport poate avea mai multe filiale,</p>

la articolul 50 al prezentei legi, la care trebuie să aibă acces autoritățile de control, în scopul verificării respectării legislației în vigoare; În cazul în care operatorul de transport are mai multe sedii, fiecare dintre acestea vor fi declarate la autoritatea de licențiere în termen de cel mult 10 zile de la data începerii activității în acest sediu, cu indicarea adresei poștale, activităților care vor fi efectuate din acest sediu și orarului de lucru. În cazul în care operatorul de transport nu a declarat nici un sediu, se consideră că sediul real și stabil este adresa juridică a operatorului;"

Argument:

Considerăm că prevederile Codului referitoare la sediul real al întreprinderii, prevăzute la articolul 18 este necesar a fi concretizate prin indicarea acelor activități care urmează să se desfășoare în acest sediu/sedii și stabilirii termenului în care operatorul trebuie să anunțe despre existența mai multor sedii unde își desfășoară activitatea.

**DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament**

Articolul 18, alin.(1),

după sintagma „Condiția privind baza tehnico-materială a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea” se completează cu sintagma „întrunește cumulativ următoarele condiții”.

La litera c) după sintagma „leasing” se completează cu „sintagma financiar”, iar după sintagma „vehiculele rutiere de care dispune” se completează cu sintagma „, dar nu mai puțin de o unitate”.

**Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament**

La art.18, alin. d) se propune în următoarea redacție:

fiecare dintre acestea vor fi declarate la autoritatea de licențiere în termen de cel mult 10 zile de la data începerii activității în aceste filiale, cu indicarea adresei poștale și activităților care vor fi efectuate din acest sediu și orarului de lucru, în care pot să se afle documentele activităților operaționale și tehnologice pentru trimestrul în curs și a trimestrului precedent.

**Se susține.**

**Se susține,** cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.

	d) își desfășoară operațiunile de deservire tehnică, la vehiculele menționate la alineatul (1), lit. b), al prezentului articol, permanent și efectiv, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un autoservice autorizat și certificat, în conformitate cu prezenta lege și Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice, spălătorii și parcări auto, să desfășoare activități de reparare și reglare a vehiculelor.	
<p>Articolul. 19 – (1) Condiția privind buna reputație a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport sau întreprinderea de transport:</p> <p>a) nu au fost condamnați penal pentru infracțiuni economice, contra patrimoniului, în domeniul transporturilor și traficul de ființe umane/droguri;</p>	<p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament, Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> La art.19 lit.a) este utilizată sintagma „traficul de ființe umane/droguri”, însă legislația penală nu prevede infracțiunea „trafic de droguri”.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 19, alineatul (1) după sintagma „Condiția privind buna reputație a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport sau întreprinderea de transport” se completează cu sintagma „întrunește cumulativ următoarele condiții”. La alineatul (1) litera a) după sintagma „condamnați penal” se completează cu sintagma „printr-o hotărîre judecătorească definitivă și irevocabilă.”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b> Cuvântul droguri se substituie cu sintagma „a substanțelor narcotice și psihotrope”.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 20 – (1) Condiția privind capacitatea financiară se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual.</p> <p>(2) Condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport rutier demonstrează, pe baza conturilor anuale, că dispune în fiecare an de capital și rezerve, conform ratei de schimb</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b> Articolul 20, alin.(2) după cuvintele „transport rutier” textul se suplimentează cu fraza „cu excepția întreprinderilor în regim de taxi” și în continuare după text. (este necesar de a delimita capacitatea financiară în dependență de tipul de servicii acordate).</p> <p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Condițiile de licențiere (acces la profesie) urmează a fi unice pentru toate tipurile de transport de persoane și mărfuri, fără a face diferențieri în funcție de interese. Această practică fiind aplicabilă în cadrul Uniunii Europene (ex: România).</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Mărimea capacității financiare derivă</p>

stabilite de Banca Națională a Moldovei la zi, în valoare de 9000 EURO pentru primul autovehicul și 5000 EURO pentru fiecare dintre celelalte autovehicule pentru care solicită o copie conformă a licenței de transport rutier de activitate.

(3) Condiția de capacitate financiară se probează prin capital propriu, confirmat prin copia legalizată a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele fiscale.

(4) Prin derogare de la alineatul (2) al prezentului articol, în situația în care întreprinderea nu dovedește deținerea capitalului și rezervelor necesare, aceasta poate demonstra îndeplinirea capacității financiare printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională, eliberate de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite.

La art.20 din proiect de lege nu este clar de care indicatori s-a folosit autorul pentru a stabili mărimea capitalului anual și rezerve în valoare de 9000 EURO pentru primul autovehicul, iar pentru fiecare dintre celelalte autovehicule - 5000 EURO, pe cînd Legea privind societățile cu răspundere limitată și Legea privind societățile pe acțiuni, determină mărimea capitalului social necesar pentru crearea unei persoane juridice. Considerăm oportun ca indicarea sumei de capital să fie efectuată nu în euro (potrivit proiectului) ci în monedă națională, deoarece în conformitate cu art.3 din Legea cu privire la bani nr. 1232/1992, moneda națională, leul, este mijlocul legal de plată pe teritoriul Republicii Moldova.

**DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament**

La articolul 20, alineatul (2) sintagma „în valoare de” se substituie cu sintagma „în valoarea echivalentului”, iar după sintagma „primul autovehicul și” se completează cu sintagma „a echivalentului”.

La alineatul (3) după sintagma „contabil înregistrat la organele fiscale” se completează

din Regulamentul CE 1071/2009 care prevede expres sumele indicate în proiect. În conformitate cu proiectul Acordului de Asociere RM-UE implementarea în RM a acestui regulament este obligatorie. Totodată, Acordul INTERBUS, la care Republica Moldova este parte, a preluat mărimea capacității financiare prevăzută de CE 1071/2009, astfel toți transportatorii care operează în baza carnetului Interbus sunt obligați să dețină capacitatea financiară în mărimile indicate în proiect. Astfel, menționăm că în Republica Moldova capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro este deja aplicată față de transportul ocazional internațional. De asemenea, evidențiem că în luna septembrie 2013 în cadrul grupului de lucru al Forului Internațional de Transport a fost aprobată Carta Calității CEMT, care prevede pentru toate țările membre ale Sistemului de autorizații CEMT (inclusiv Bielorusia, Ucraina, Rusia) implementarea condițiilor de acces la profesie prevăzute de CE 1071/2009, inclusiv capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro. Pentru Republica Moldova atât Sistemul de autorizații CEMT, cât și Acordul INTERBUS sunt vitale în funcționarea și dezvoltarea transportului rutier din țară, iar condițiile prevăzute în ele sunt obligatorii. Totodată indicarea în lei a capacității financiare poate duce din cauza fluctuației cursului valutar la neîndeplinirea capacității financiare conform angajamentelor internaționale enumerate.

**Se susține.**

	<p>cu sintagma „sau statistica”.</p> <p><b><u>DI Simion Grisciuc, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 20 se exclude.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b>  Art. 20 se propune a fi exclus alineatul (4).  Argument:  Garanția financiară prevăzută la articolul 20, deși formal, copie reglementările similare din UE, în esență nu dă același efect, deoarece sensul garanțiilor financiare este ca operatorul să-și poată onora obligațiunile financiare</p>	<p><b><u>Se susține parțial (doar excluderea alin.(4)).</u></b>  Mărimea capacității financiare derivă din Regulamentul CE 1071/2009 care prevede expres sumele indicate în proiect. În conformitate cu proiectul Acordului de Asociere RM-UE implementarea în RM a acestui regulament este obligatorie. Totodată, Acordul INTERBUS, la care Republica Moldova este parte, a preluat mărimea capacității financiare prevăzută de CE 1071/2009, astfel toți transportatorii care operează în baza carnetului Interbus sunt obligați să dețină capacitatea financiară în mărimile indicate în proiect. Astfel, menționăm că în Republica Moldova capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euroeste deja aplicată față de transportul ocazional internațional. De asemenea, evidențiem că în luna septembrie 2013 în cadrul grupului de lucru al Forului Internațional de Transport a fost aprobată Carta Calității CEMT, care prevede pentru toate țările membre ale Sistemului de autorizații CEMT(inclusiv Bielorusia, Ucraina, Rusia) implementarea condițiilor de acces la profesie prevăzute de CE 1071/2009, inclusiv capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro. Pentru Republica Moldova atât Sistemul de autorizații CEMT, cât și Acordul INTERBUS sunt vitale în funcționarea și dezvoltarea transportului rutier din țară, iar condițiile prevăzute în ele sunt obligatorii.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
--	---	---

	<p>inclusiv cele care survin ca rezultat al unor vătămări. Înlocuirea obligativității dispunerii de patrimoniu în calitate de garanție financiară cu unele garanții bancare sau polițe de asigurare, fără a da o reglementare caracterului acestor garanții bancare și polițe de asigurare și fără a reglementa când garantul sau asiguratorul vor fi obligați să achite în locul operatorului de transport, reprezintă de fapt o „fereastră” care poate asigura ocolirea acestei cerințe și acoperirea ei cu unele ”hîrtii” care nu vor putea fi puse în executare.</p>	
	<p><b><u>DI Tudor Deliu, deputat în Parlament</u></b> De exclus art. 20 și alineatele (1), (2). (3) și (4), deoarece această condiție privind capacitatea financiară va acționa negativ la dezvoltarea și dotarea bazei tehnico-materiale, precum și a parcului de autobuze. Consider, că acești bani care sunt prevăzuți în alineatele (1) și(4), să fie folosiți mai bine de către operatorii de transport la modernizarea și reînnoirea parcului de autobuze, pentru credite, dar nu pentru garanții bancare, care ar duce la faliment o mulțime de întreprinderi.</p>	<p><b><u>Se susține parțial (doar excluderea alin.(4)).</u></b> Se produce o confuzie, astfel încât capacitatea financiară nu presupune blocarea pe conturi a unor sume bănești. Capacitatea financiară se prezumă a fi îndeplinită dacă întreprinderea dispune de capital în sumă de 9000 și 5000 de euro. Astfel, capacitatea financiară este acoperită și prin vehiculele și imobilele de care dispune și sunt reflectate în bilanțul întreprinderii. Exemplificând, un autocar în valoare de 50 000 euro, care se află în proprietatea întreprinderii, acoperă capacitatea financiară pentru 9 vehicule. În Republica Moldova deja în conformitate cu Acordul INTERBUS se aplică pentru transportul internațional de persoane capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro.</p>
	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> La art.20 din proiect de lege, referitor la condiția privind capacitatea financiară menționăm că Legea privind societățile cu răspundere limitată nr. 135/2007 de asemenea și Legea privind societățile pe acțiuni nr.1134/1997, determină mărimea capitalului social necesar pentru crearea unei persoane juridice. Reieșind din aceste condiții nu este</p>	<p><b><u>Se susține parțial (doar excluderea alin.(4)).</u></b> Mărimea capacității financiare derivă din Regulamentul CE 1071/2009 care prevede expres sumele indicate în proiect. În conformitate cu proiectul Acordului de Asociere RM-UE implementarea în RM a acestui regulament este obligatorie. Totodată, Acordul INTERBUS, la care Republica Moldova este parte, a preluat mărimea capacității financiare prevăzută de CE 1071/2009, astfel toți transportatorii care operează în baza</p>

	<p>clar în baza căror criterii și argumente autorul a stabilit mărimea capitalului anual și rezerve în valoare de 9000 EURO pentru primul autovehicul, iar pentru fiecare dintre celelalte autovehicule - 5000 EURO.</p> <p>Considerăm oportun ca indicarea sumei de capital să fie efectuată nu în euro (potrivit proiectului), ci în monedă națională. Or, în conformitate cu art.3 din Legea cu privire la bani nr. 1232/1992, monedă națională, leul este mijlocul legal de plată pe teritoriul Republicii Moldova.</p>	<p>carnetului Interbus sunt obligați să dețină capacitatea financiară în mărimile indicate în proiect. Astfel, menționăm că în Republica Moldova capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro este deja aplicată față de transportul ocazional internațional. De asemenea, evidențiem că în luna septembrie 2013 în cadrul grupului de lucru al Forului Internațional de Transport a fost aprobată Carta Calității CEMT, care prevede pentru toate țările membre ale Sistemului de autorizații CEMT (inclusiv Bielorusia, Ucraina, Rusia) implementarea condițiilor de acces la profesie prevăzute de CE 1071/2009, inclusiv capacitatea financiară de 9000 și 5000 de euro. Pentru Republica Moldova atât Sistemul de autorizații CEMT, cât și Acordul INTERBUS sunt vitale în funcționarea și dezvoltarea transportului rutier din țară, iar condițiile prevăzute în ele sunt obligatorii. Totodată indicarea în lei a capacității financiare poate duce din cauza fluctuației cursului valutar la neîndeplinirea capacității financiare conform angajamentelor internaționale enumerate.</p>
<p>Articolul. 22 – (4) În situația în care persoana desemnată drept manager de transport rutier al întreprinderii nu mai îndeplinește aceasta funcție sau nu mai îndeplinește cerințele de competență profesională și bună reputație, operatorul de transport rutier are obligația înlocuirii acesteia în termen de 30 zile. În această perioadă condițiile de competență profesională și bună reputație se consideră îndeplinite.</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 22, alin.(4) sintagma „30 zile” se substituie cu sintagma „ 60 zile”. (termenul este unul foarte restrâns pentru recrutarea unui nou manager cu bună reputație sau competență profesională).</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Termenul de 30 de zile este unul rezonabil. Totodată, Capitolul 2 al proiectului reglementează procedura de regularizare, care prevede în cazul neîndeplinirii condiției privind capacitatea profesională acordarea unei perioade de maximum 2 luni privind înlăturarea problemei.</p>
<p>Articolul. 23 – (1) Prestarea serviciilor de transport rutier contra cost este supusă regimului de licențiere.</p> <p>Articolul. 24 – (1) Licențierea activității de transport rutier contra cost se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.</p> <p>(2) La declarația pentru eliberare/prelungirea licenței se</p>	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b>  Art.23 din proiectul de lege stabilește că prestarea serviciilor de transport este supusă regimului de licențiere, iar art.24 prevede documentele necesare pentru obținerea licenței. Menționăm că potrivit art.8 alin.(1) lit.a) din Legea privind reglementarea prin</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Pe lângă condițiile obținerii licenței conform Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător în art.24 se instituie condiții suplimentare necesare aferente domeniul transporturilor auto.</p>

<p>anexează în original sau copii cu prezentarea originalelor pentru verificare, documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente:</p> <p>a) actele persoanei desemnate să fie manager de transport rutier, și anume:</p> <p>a) copia carnetului de muncă din care să rezulte că este angajată în funcția de manager de transport rutier;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- copia certificatului de competență profesională, valabil;</li> <li>- declarație pe proprie răspundere privind îndeplinirea cerinței de bună reputație în condițiile articolului 19 al prezentei legi;</li> </ul> <p>b) dovada că îndeplinește în conformitate cu articolul 20 al prezentei legi condiția de capacitate financiară pentru autovehiculele pentru care solicită copia conformă a licenței de transport rutier;</p> <p>c) extrasul din registrul bunurilor imobile sau copia contractului de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv, conform articolului 18, litera (a), din prezenta lege.</p> <p>d) copiile certificatului de înmatriculare cu drept de proprietate, locațiune sau leasing pentru fiecare vehicul deținut și utilizat de întreprindere pentru care solicită copii conforme a licenței de transport rutier.</p>	<p>licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, Camera de licențiere acordă licență în domeniul transportului rutier doar pentru transportul auto de călători în folos public. Tot în acest sens menționăm că alin.(2) din art.8 din Legea nr.451/2001 stabilește că pentru genurile de activitate neindicate la alin. (1) se desfășoară fără licențe sau fără alte acte administrative cu efect similar, cu excepția autorizațiilor, stabilite expres prin lege, pentru confirmarea unor cerințe tehnice, norme separate sub un anumit aspect. De asemenea, art.10 din legea menționată prevede expres documentele necesare pentru obținerea licenței, iar alin.(3) din art.10 stabilește că solicitarea altor documente decât cele prevăzute de prezentul articol se interzice. În acest context considerăm necesar aducerea normelor proiectului de lege în conformitate cu prevederile Legii nr.451/2001.</p> <p>Această obiecție este valabilă și pentru art.88 care prevede licențierea activității de autogară.</p> <p><b><u>DI Simion Grișciuc, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 24 alin. (2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lit.a) se completează cu o liniuță nouă cu următorul cuprins:  “copia contractului individual de muncă”</li> <li>- Lit.b) se exclude;</li> </ul>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Nu se sustine.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p>
	<p><b><u>DI Tudor Deliu, deputat în Parlament</u></b>  La articolul 24, alin.(2), lit.a) după cuvintele „manager de transport rutier” de completat cu următoarea sintagmă „și/sau contractul de muncă”, deoarece Codul Muncii prevede și angajarea în câmpul muncii pe bază de</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

	contract sau prin cumul.  Lit.b) de exclus deoarece anterior s-a propus excluderea art.20 din acest proiect.	<b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.
<p>Articolul. 25 – (1) Autoritatea de licențiere, la prezentarea copiilor certificatelor de înmatriculare, va elibera pentru fiecare vehicul rutier pentru care este confirmată capacitatea financiară o copie conformă a licenței de transport rutier.</p> <p>(2) Copia conformă a licenței de transport rutier se eliberează, pe durata de valabilitate a licenței de transport rutier, cu excepția situațiilor prevăzute de prezenta lege.</p> <p>(3) Copia conformă a licenței de transport rutier este un document nominal al operatorului de transport rutier și nu este transmisibil.</p> <p>(4) Unui operator de transport rutier i se poate elibera un număr maxim de copii conforme a licenței de transport rutier corespunzător numărului de vehicule pentru care îndeplinește condiția de capacitate financiară.</p> <p>(5) Modelul copiei conforme a licenței de transport rutier va fi prevăzut în anexa nr.1 a prezentei legi.</p>	<p><b><u>DI Simion Grișciuc, deputat în Parlament</u></b> Articolul 25: - La alin. (1) sintagma „pentru care este confirmată capacitatea financiară” se exclude; - La alin. (4) sintagma „pentru care îndeplinește condiția de capacitate financiară” se exclude.</p> <p><b><u>DI Tudor Deliu, deputat în Parlament</u></b> La art. 25, alin. 1 de exclus sintagma „pentru care este continuată capacitatea financiară”.</p> <p>La art. 25, alin. 4 de exclus sintagma “pentru care îndeplinește condiția de capacitate financiară”.</p> <p><b><u>Dna Stela Jantuan, deputat în Parlament</u></b> La articolul 25 alineatul (4) după cuvântul „capacitate financiară” se completează cu sintagma „,cu indicarea expresă a numărului de înmatriculare a vehiculului.”</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
Articolul. 26 – (1) Cererea de solicitare a licenței de transport rutier contra cost va fi considerată a fi înregistrată în situația în care au fost îndeplinite toate cerințele ce țin de transmiterea, forma și conținutul declarației și documentelor necesare prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.	<b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b> Articolul 26 după cuvântul „considerată” se va exclude sintagma „a fi”.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul. 28 – (1) Licența de transport rutier oferă dreptul titularului, fără obținerea oricărei alte autorizări, de a presta următoarele servicii în trafic național: a) transport rutier contra cost de marfă;	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 28, alineatul (2) după litera d) se completează cu litera e) cu următorul cuprins:	<b><u>Se susține.</u></b>

<p>b) transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale;</p> <p>c) transport rutier contra cost de persoane în regim de taxi;</p> <p>d) precum și de a solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane.</p> <p>(2) Licența de transport rutier oferă dreptul titularului, fără obținerea oricărei alte autorizări, dacă tratatele și acordurile internaționale bilaterale și/sau multilaterale nu prevăd altceva, de a presta următoarele servicii în trafic internațional:</p> <p>a) transport rutier contra cost de marfă;</p> <p>b) transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale;</p> <p>c) transport rutier contra cost de persoane în regim de taxi;</p> <p>d) precum și de a solicita dreptul de a activa în condițiile regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane.</p> <p>(3) Licența de transport rutier oferă dreptul titularului de a efectua transport rutier în cont propriu fără a fi supus regimului de notificare prevăzut la articolul 44 al prezentei legi.</p>	<p>„e) transportul de colete.”</p>	
<p>Articolul. 29 – (1) Condițiile privind eliberarea, prelungirea, reperfectarea licenței, termenul de valabilitate a licenței, suspendarea temporară, reluarea valabilității și retragerea licenței sunt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și cazurile suplimentare pentru suspendarea și retragerea licenței, prevăzute de articolul 32 al prezentei legi.</p> <p>(2) Licența de transport rutier este document nominal al operatorului de transport rutier și nu este transmisibilă.</p> <p>(3) Formularul tipizat al licenței de transport rutier este prevăzut în Hotărârea Guvernului Nr. 196 din 20.02.2002.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 29 va avea următorul cuprins:</p> <p>„(1) Licența de transport rutier este document nominal al operatorului de transport rutier și nu este transmisibilă.</p> <p>(2) Condițiile privind eliberarea, prelungirea, reperfectarea licenței, suspendarea temporară, reluarea valabilității și retragerea licenței sunt prevăzute în Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.</p> <p>(3)Termenul de valabilitate a licenței de transport rutier este de 8 ani.</p> <p>(4) Retragerea licenței de transport rutier poate</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

fi efectuată și în urma cazurilor suplimentare:

a) se constată că operatorul de transport rutier sau întreprinderea nu mai îndeplinesc condițiile care au stat la baza eliberării licenței, după aplicarea procedurii de regularizare și suspendare a licenței de transport rutier;

b) se constată printr-o hotărâre definitivă, conform legii, că operatorul de transport rutier a fost implicat în organizarea și desfășurarea acțiunilor de contrabandă.

c) săvârșirea a mai mult de 5 încălcări, constatate prin prescripții emise de Agenție, în decursul a 12 luni consecutive în privința regulilor de transportare a coletelor;

d) săvârșirea a mai mult de 5 încălcări, constatate prin prescripții emise de Agenție, în decursul a 6 luni consecutive a obligațiilor prevăzute de aliniatul (1) literele b), c), d), e), f), i), h), k), l), n), o), p) și q) a articolului 49 al prezentei legi;

e) săvârșirea a mai mult de 5 încălcări, constatate prin prescripții emise de Agenție, în decursul a 12 luni consecutive a prevederilor articolului 81 și 84 a prezentei legi.

(5) Retragera licenței de transport rutier se efectuează în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.

(6) Operatorilor de transport rutier cărora li s-a retras licența de transport rutier li se retrag și autorizațiile emise în cadrul regimului de autorizare și nu mai pot obține o nouă licență de transport rutier timp de 6 luni de la momentul retragerii.

(7) Licența operatorului de transport rutier poate fi anulată și își pierde valabilitatea doar prin procedura de suspendare și retragere a licenței prevăzută de prezenta lege și Legea cu

Se sustine, cu propunerea ca la lit.e) sintagma „81 și 84 a prezentei legi” să fie substituită cu sintagma „81, 82 și 84 a prezentului cod”.

	<p>privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b>  Art. 29 se propune de a exclude alineatul (3)  Argument:  Considerăm inoportună evidențierea faptului că formularul licenței este prevăzut în HG nr. 196 din motiv că o lege organică nu poate face trimitere la o HG concretă și din motiv că Guvernul, în orice moment, poate abroga hotărîrea sa și respectiv să adopte alta. În acest context propunem excluderea alineatului (3) din articolul 29.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 30 – (1) În situația în care condiția de capacitate financiară nu mai este îndeplinită pentru toate vehiculele rutiere pentru care s-au emis copii conforme a licenței de transport rutier, operatorul de transport rutier are obligația de a depune, în termen de maximum 30 zile de la data constatării, la Autoritatea de licențiere, un număr de copii conforme egal cu numărul vehiculelor pentru care această condiție nu este îndeplinită, în caz contrar, Autoritatea de licențiere poate dispune suspendarea licenței de transport rutier în conformitate cu Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b>  La Capitolul 2 (art.28-34) se propune a delimita strict competențele și regimul de licențiere a diversilor operatori, deoarece articolele din proiect se contrazic ori se suprapun. Se propune ca în textul capitolului să fie reflectate următoarele:  -Programul de transport rutier internațional de pasageri și mărfuri să fie autorizat de Ministerul Transporturilor.  -Programele de transport rutier municipal, raional și local să fie autorizate de autoritățile publice locale.  - Programele de transport în regim de taxi să fie autorizat de Camera de Licențiere.</p> <p><b><u>DI Simion Grișciuc, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 30 se exclude.</p> <p><b><u>DI Tudor Deliu, deputat în Parlament</u></b>  La art. 30 de exclus, deoarece s-a propus anterior excluderea art.20.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Regimul de licențiere este unic pentru toți operatorii de transport rutier de persoane și mărfuri și este efectuat doar de către Camera de Licențiere. În timp ce regimul de autorizare și programele de transport este aplicabil doar serviciilor regulate de transport rutier de persoane, ci nu serviciilor în regim de taxi. Principiile și mecanismele de autorizare la rutele internaționale, raionale, locale și municipale sunt similare.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p> <p><b><u>Nu se susține.</u></b> Anularea capacității financiare nu se acceptă din motivele expuse mai sus.</p>

<p>Articolul 31 – (1) În cazul în care se constată că una sau mai multe dintre cerințele prevăzute la articolul 17 al prezentei legi nu mai sunt îndeplinite, Autoritatea de licențiere va emite prescripții în vederea stabilirii unui termen pentru regularizarea situației, după cum urmează:</p> <p>a) un termen de maximum 2 luni, în caz de deces sau incapacitate fizică a managerului de transport, pentru recrutarea unui înlocuitor al managerului de transport, sau în cazul în care managerul de transport nu mai îndeplinește cerințele de bună reputație sau competență profesională;</p> <p>b) un termen de maximum 2 luni atunci când întreprinderea trebuie să își regularizeze situația aducând dovada că are un sediu real și stabil;</p> <p>c) un termen de maximum 2 luni în cazul neîndeplinirii cerinței privind capacitatea financiară, pentru a demonstra că cerința respectivă va fi din nou îndeplinită în mod permanent.</p> <p>d) termenul maximal acordat pentru lichidarea încălcării condițiilor de licențiere, cumulativ nu poate depăși perioada de 6 luni de zile.</p> <p>(2) Pe perioada regularizării, operatorul de transport este obligat să execute serviciile în conformitate cu legislația în vigoare.</p> <p>(3) În cazul constatării încălcărilor prevăzute la alineatul (1) al prezentului articol și a imposibilității acordării unui nou termen de regularizare, Autoritatea de licențiere va iniția procedurile de suspendare a licenței de transport rutier în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p> <p>(4) Pe perioada suspendării licenței de transport rutier operatorul de transport rutier nu este în drept să efectueze servicii de transport rutier.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  La articolul 31, alineatul (1) după sintagma „autoritatea de licențiere emite prescripții” se completează cu sintagma „de regularizare”.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul. 32 – (1) Licența de transport rutier se retrage în cazurile stipulate în Legea privind reglementarea prin</p>	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului, DI Mihai Godea, deputat în</u></b></p>	<p><b><u>Se sustine parțial.</u></b> Procedura de regularizare este descrisă în articolul 31.</p>

<p>licențiere a activității de întreprinzător, precum și:</p> <p>a) când se constată că operatorul de transport rutier sau întreprinderea nu mai îndeplinesc condițiile care au stat la baza eliberării acestora, după aplicarea procedurii de regularizare și suspendare a licenței de transport rutier;</p> <p>b) când se constată printr-o hotărâre definitivă, conform legii, că operatorul de transport rutier a fost implicat în organizarea și desfășurarea acțiunilor de contrabandă.</p> <p>(2) Retragera licenței de transport rutier se efectuează în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p> <p>(3) Operatorilor de transport rutier cărora li s-a retras licența de transport rutier li se retrag și autorizațiile emise în cadrul regimului de autorizare și nu mai pot obține o nouă licență de transport rutier timp de 6 luni din momentul retragerii.</p>	<p><b><u>Parlament</u></b></p> <p>Art.32 alin.(1) lit.a) prevede procedura de regularizare a licenței, însă Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nu prevede o astfel de procedură. Prin urmare urmează a defini această procedură sau excluderea acesteia.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilechi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 32, alineatul (1) se completează cu un punct nou cu următorul cuprins:</p> <p>„c) încălcarea a mai mult de 5 ori pe parcursul a 12 luni consecutive a prevederilor art. 83 și 86 a prezentului cod.”</p> <p>se completează cu un alineat nou după cum urmează:</p> <p>„(4) Licența operatorului de transport rutier, nu poate fi declarată nevalabilă, nevalidă sau în alt mod suspendată sau stopată, fără respectarea procedurilor prevăzute de prezentul cod.”</p> <p>Argument:</p> <p>Realitățile Republicii Moldova arată că transportul ilicit de persoane pe rute regulate se efectuează și de către companii licențiate, care se camuflează sub regimul transportului în regim taxi. Din acest considerent propunem ca la articolul 32 alin (1) să fie adăugat un motiv suplimentar care va da temei pentru retragere a licenței.</p> <p>După adoptarea Legii 235 privind principiile de reglementare a activității de întreprinzător s-a creat impresia că în urma implementării reformei regulatorii afacerile vor putea fi sistate sau suspendate doar în baza unor decizii judecătorești. Însă, cu regret, nemodificarea și altor acte normative, în special a legii 451 privind reglementarea prin licențiere a</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, în varianta dlui Sergiu Sîrbu expusă la art.29.</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece art.29(28) prevede această reglementare.</p>
--	---	--

	<p>activității de întreprinzător a creat situația că licențele puteau fi declarate nevalabile, ceea ce nu înseamnă retragerea sau suspendarea licenței, astfel încât întreprinderea într-o zi putea să-și piardă afacerea pentru neajunsuri minore, fără ca să-i fie dată posibilitatea lichidării neajunsurilor. Din acest considerent, credem că este necesar de stabilit în mod exhaustiv că declararea nevalabilității sau nulității licenței nu este posibilă, decât prin procedurile prevăzute expres de cod care se referă la suspendarea și retragerea licenței. De aceea propunem completarea art.32 cu alin.(4).</p>	
<p>Capitolul. 3 Regimul de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane</p> <p>Articolul. 34 – (1) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional sau interraional se eliberează, după caz, pentru cursele cuprinse în programele de transport local, municipal, raional sau interraional, însoțită de graficul de circulație aferent cursei respective, pentru operatorul de transport rutier care dispune de licență de transport rutier.</p> <p>(2) Transportul rutier de persoane prin servicii regulate în cadrul unităților teritoriale autonome cu statut special juridic este organizat în condiții similare serviciilor regulate raionale, iar transportul rutier de persoane prin servicii regulate din cadrul unităților teritoriale autonome cu statut special juridic în afara acestora este organizat în condiții similare serviciilor regulate în trafic național interraional și/sau internațional, după caz, prevăzute de prezenta lege.</p> <p>(3) Serviciile regulate de transport rutier local și municipal se pot administra prin atribuirea acestora în gestiune directă și/sau gestiune delegată.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 34, alineatul (1) va avea următorul cuprins: „(1) Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional se eliberează, de către Agenție, pentru cursele cuprinse în programele de transport local, municipal, raional interraional și internațional, însoțită de graficul de circulație aferent cursei respective, pentru operatorul de transport rutier care dispune de licență de transport rutier”.</p> <p>La alineatul (5) sintagma „și regulile de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său (transport electric, rutier și în regim de taxi), elaborate de către consiliile locale sau municipale.” se exclude.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 34, se completează cu un alineat nou, alin.(9) cu următorul cuprins: „(9) În cazul în care consiliul local al localității unde serviciile de transport sunt prestate prin</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine,</u></b> cu completarea în final a sintagmei „în condițiile prezentului cod.”</p>

<p>(4) Alegerea modalității de atribuire a serviciilor regulate de transport rutier local și municipal se face prin hotărâre adoptată de consiliile locale sau municipale.</p> <p>(5) Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, serviciile regulate de transport local și municipal se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile prezentei legi, a regulamentului transporturilor rutiere și regulilor de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său (transport electric, rutier și în regim de taxi) elaborate de către consiliile locale sau municipale.</p> <p>(6) În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului regulat de transport local și municipal și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea și efectuarea serviciului de transport public local.</p> <p>(7) Gestiunea directă se realizează prin hotărâri ale consiliilor locale sau municipale prin intermediul unor operatori de transport rutier care au statut de întreprinderi municipale și care sunt deținătoare de licență de transport rutier.</p> <p>(8) Gestiunea delegată este forma de atribuire serviciului regulat de transport local și municipal prin intermediul regimului de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane.</p>	<p>gestiune delegată sau prin gestiune mixtă (directă și delegată) adoptă decizia de a organiza transportul urban doar prin administrare directă, o astfel de decizie va putea fi aplicată doar după compensarea prejudiciului cauzat operatorilor de transport care activau în regimul autorizării delegate.”</p> <p>Argument:</p> <p>La articolul 34 alineatul (2) considerăm că este necesar de precizat modalitatea prin care norma urmează să se aplice organizării serviciilor regulate între unitățile teritoriale din cadrul unităților teritoriale autonome, altfel spus, între satele din cadrul UTA Gagauzia. De aceea propunem introducerea sintagmei ”între unitățile teritoriale” pentru a face mai clar domeniul de aplicare al normei juridice.</p> <p>Redacția codului oferă posibilitatea consiliilor locale să stabilească în cadrul teritoriilor sale modul de organizare a transportului urban - prin întreprinderi municipale, prin întreprinderi private sau mixt. Însă codul nu prevede nici un instrument de protecție pentru investitori, în cazul în care Consiliile locale decid de a se refuza de serviciile acestora, în afara cazurilor cind le sint retrase autorizatiile de transport in urma depistării încălcărilor. De aceea propunem adaugarea unui alineat nou la articolul 34 care să prevadă obligativitatea organului local de a compensa pierderile investitorilor, afacesrile cărora vor fi lichidate prin monopolizarea serviciilor de transport local de către întreprinderile municipale.</p>	
<p>Articolul. 35 – (1) Programele de transport rutier sunt:</p> <p>a) programul de transport rutier local;</p> <p>b) program de transport rutier municipal</p> <p>c) program de transport rutier raional;</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 35 textul se suplimentează cu o nouă literă j) cu următorul cuprins:</p> <p>j) programul de transport în regim de taxi.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Programul de transport este specific doar serviciilor regulate și este o totalitate a rutelor și curselor autorizate.</p>

<p>d) program de transport rutier interraional; e) programul de transport rutier internațional.</p>		
<p>Articolul. 36 – (1) Programele de transport rutier determină pentru fiecare rută autogările și stațiile publice utilizate pentru plecări, opriri în tranzit și sosiri. (2) Amplasarea stațiilor publice pe teritoriul unei localități pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor se stabilesc de către administrația publică locală cu avizul serviciilor specializate ale Ministerului Afacerilor Interne și administratorul drumului respectiv. (3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor se asigură de către administrația publică locală sau administratorul drumului, după caz. (4) Accesul operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse în stațiile publice este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 36, după alineatul (4) se completează cu alineatul (5) cu următorul cuprins: „(5) Îmbarcarea/debarcarea persoanelor este permisă din toate stațiile publice care se află nemijlocit pe traseul unei rute chiar dacă acestea nu sunt indicate în graficele de circulație ale cursei.”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 37 – (1) Programul de transport rutier interraional se aprobă și modifică de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor. (2) Programul de transport rutier internațional se aprobă și modifică de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor. (3) Programul de transport rutier raional se aprobă și modifică de către consiliile raionale, programul de transport rutier local de către consiliile locale, iar programul de transport rutier municipal de către consiliile municipale. (4) În vederea corelării programelor rutiere de transport interraional cu cel raional, programele de transport rutier raional se aprobă și se modifică după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 37, alineatul (1) după sintagma „interraional se” se completează cu sintagma „elaborează,” la alineatul (2) după sintagma „internațional se” se completează cu sintagma „elaborează,” la alineatul (3) după sintagma „raional se” se completează cu sintagma „elaborează,”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 38 – (1) Programele de transport rutier raional, interraional și internațional la momentul aprobării vor cuprinde rețeaua existentă de rute regulate.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 38 va avea următorul cuprins: „(1) Programele de transport rutier se</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

	<p>elaborează în baza următoarelor principii de legătură a curselor:</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 străin este mai apropiat amplasat 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, din afara razei de 50 km, atunci când localitățile urbane/centre raionale sunt în direcție opusă față de municipii, iar pînă în municipiu nu este alt centru raional</p> <p>h) din localități rurale spre municipii, din afara razei de 50 km, atunci când localitățile rurale reprezintă obiective religioase (mănăstiri), turistice, economice (parcuri industriale sau zone economice libere) de interes național sau puncte de frontieră.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.38 sintagma „<i>aprobării</i>” se propune a fi substituită cu sintagma „<i>intrării în vigoare a prezentului cod</i>”;</p> <p>Argument:</p> <p>Din sensul articolului 38 reiese că programele de transport care vor fi elaborate după intrarea în vigoare a prezentului Cod vor fi aprobate și</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece art.38 a fost modificat.</p>
--	---	---

	<p>vor conține rețeaua existentă de rute. Această normă, de fapt, menționează modul de trecere de la rețeaua existentă pînă la intrarea în vigoare a codului la rețeaua care se va modifica în conformitate cu prevederile codului. Totodată Codul prevede posibilitatea modificării ulterioare, care se face de asemenea prin aprobări. Pentru a exclude interpretări extinse propunem de a concretiza că rețeaua existentă se include în programele de transport la prima să aprobare. De aceea propunem, includerea sintagmei ”primei aprobări”.</p> <p><b><u>Dna Stela Jantuan, deputat în Parlament</u></b> La articolul 38 alineatul (1) după litera h) se completează cu litera i) cu următorul cuprins : i) din localități rurale spre municipii, din afara razei de 50 km, atunci cînd numărul populației localității rurale este mai mare de 3500 locuitori.</p>	<p><u>Se susține.</u></p>
<p><b>Articolul 39 – –</b> (1) Programele de transport rutier pot fi modificate prin:</p> <p>a) introducerea de noi rute; b) prelungirea unei rute existente; c) modificarea numărului de curse; d) modificarea orelor din graficele de circulație; e) introducerea/eliminarea de stații; f) modificarea numărului de zile în care se efectuează cursa; g) modificarea capacității de transport a vehiculului.</p> <p>(2) O rută nu poate fi introdusă ca rută nouă în programul de transport raional sau interraional dacă mai mult de 70% din lungimea rutei noi propuse se suprapune cu o rută deja existentă în programul de transport rutier în cauză, iar în cazul programului de transport internațional – dacă mai mult de 90% din lungimea rutei noi propuse se suprapune cu o rută deja existentă în programul de transport rutier în cauză.</p> <p>(3) Pe perioada de valabilitate a autorizației de transport</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghiletschi, deputat în Parlament</u></b> Art. 39 alineatul (1) lit.e) se expune în următoarea redacție: „ e) includerea, excluderea, modificarea gărilor auto și stațiilor publice;” în alineatul (2) cifra de 90% se substituie cu 80%; la alineatul (3) în locul termenului „prelungită” se introduce termenul „modificată”; la alineatul (9) după termenul „călători” se va adăuga sintagma „și se va stabili impactul modificărilor propuse asupra rutelor deja existente”.</p> <p>Argument: Articolul 39 prevede modalitățile în care pot fi modificate programele de transport, care la aliniatul (1) lit.e) prevede modalitatea de</p>	<p><u>Se susține.</u></p>

<p>rutier prin servicii regulate, o rută poate fi prelungită cu maximum 30% din lungimea sa inițială.</p> <p>(4) În cazul programelor de transport rutier interraionale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei sau modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, trebuie să se asigure, între plecările din stațiile și capetele de rută comune cu ale unei curse inclusă în programul de transport interraional, un interval de 30 de minute, iar, între plecările din stațiile și capetele de rută comune ale unei curse incluse în programele de transport raional, un interval de 15 de minute.</p> <p>(5) În cazul programelor de transport rutier raionale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei sau modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, trebuie să se asigure, între plecările din stațiile și capetele de rută comune cu ale unei curse inclusă în programul de transport raional sau interraional, un interval de 15 de minute.</p> <p>(6) În cazul programelor de transport rutier internaționale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei sau modificarea orelor, când graficul de circulație propus are stații care se află în graficele unor rute deservite de către alți operatori de transport rutier, trebuie să se asigure, între plecările din stațiile și capetele de rută comune cu ale unei curse inclusă în programul de transport internațional, un interval de 1 oră, iar, între plecările din stațiile și capetele de rută comune ale unei curse incluse în programele de transport interraional, un interval de 30 de minute.</p> <p>(7) În situațiile prevăzute la alineatul (1), litera a), b), c), d) al prezentului articol, modificarea programelor de transport rutier local, municipal, raional și interraional poate fi efectuată anual numai în perioada 01ianuarie – 15 februarie.</p> <p>(8) În situațiile prevăzute la alineatul (1) literele e), f) și g) al</p>	<p>modificare prin introducerea/eliminarea de stații, însă considerăm că o interpretare gramaticală a acestei prevederi poate duce la anumite restricții nejustificate, de aceea propunem redacția „inclusiunea, exclusiunea, modificarea garilor și stațiilor auto”.</p> <p>În alineatul (3) al acestui articol se prevede interdicția pentru prelungirea rutei, care considerăm că trebuie să se răsfrângă nu numai asupra prelungirii dar și scurtării rutei, de aceea propunem înlocuirea termenului „prelungire” cu „modificare”.</p> <p>Conflictele și litigiile aparute între transportatori și între transportatori și organul central de specialitate în mare măsură au ca bază deschiderea fără argumentare a unor rute, care de fapt se suprapun și nu aduc o alternativă consumatorilor dar au drept scop eliminarea prin instrumente administrative a unor companii concurente. De aceea propunem ca, criteriile care permit deschiderea unor rute noi să fie mai stricte și mai clare. În acest context propunem modificarea alineatelor (2) și (9) ale articolului.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 39 alineatul (4) după sintagma „În cazul programelor de transport rutier interraionale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei,” se completează cu sintagma „majorarea numărului de curse, introducerea de stații”.</p> <p>La alineatul (5) după sintagma „În cazul programelor de transport rutier raionale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei,” se completează cu sintagma „majorarea numărului de curse, introducerea de stații”;</p> <p>La alineatul (6) după sintagma „În cazul</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	---	----------------------------------

<p>prezentului articol, modificarea programelor de transport poate fi efectuată trimestrial.</p> <p>(9) La modificarea programelor de transport rutier se va ține cont de analiza fluxului de călători.</p>	<p>programelor de transport rutier internaționale, la introducerea unei noi rute, prelungirea rutei,” se completează cu sintagma „majorarea numărului de curse, introducerea de stații”</p> <p>La alineatul (7) după sintagma „numai în perioada 01 ianuarie – 15 februarie” se completează cu sintagma „și trebuie să fie efectuate doar cu acordul tuturor agenților transportatori care activează pe ruta la care urmează a fi efectuate modificări.”</p>	
<p>Articolul. 40 – (1) Cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea la concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor de atribuire publice, în următoarele cazuri:</p> <p>a) introducerea de noi rute;</p> <p>b) retragerea autorizației de transport rutier prin servicii regulate;</p> <p>c) expirarea autorizației de transport rutier prin servicii regulate;</p> <p>d) lipsa, în momentul atribuirii rutei/curselor în conformitate cu alineatul (2) al prezentului articol, a copiilor conforme a licenței de transport rutier necesare efectuării rutei/cursei.</p> <p>(2) La intrarea în vigoare a programelor de transport aprobate în conformitate cu prezenta lege, atribuirea rutelor/curselor existente anterior acestor programe urmează a fi efectuată, în limita copiilor conforme a licenței de transport rutier pe care le deține, în afara ședințelor de atribuire, pentru operatorii de transport rutier care au deservit aceste rute/curse la momentul intrării în vigoare a programelor de transport rutier.</p> <p>(3) Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier sunt instituite de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, consiliile locale (sătești,</p>	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.40 prevede că autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local se eliberează de către consiliile locale, municipale raionale și/sau Agenție. Astfel, nu sunt clar definite competențele de eliberare a autorizațiilor între Agenție și consiliile locale, municipale și raionale.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 40,</p> <p>la alineatul (1), după punctul d) se completează cu un punct nou cu următorul cuprins:</p> <p>„e) serviciile regulate în trafic interraional și municipal vor fi atribuite spre deservire operatorilor de transport care dispun de licență de activitate în transportul auto mai mult de trei ani sau care dispun de o experiență mai mare de doi ani în domeniul serviciilor regulate locale și/sau raionale de transport rutier de persoane.”;</p> <p>după alineatul (1) se introduce un nou alineat cu următorul cuprins:</p> <p>„(2) Decizia (ordinul, dispoziția, etc.) organului competent de organizare a concursului adoptate în conformitate cu</p>	<p><b><u>Se sustine partial.</u></b> În articolul 34 este indicat expres că autorizațiile de transport rutier de persoane prin servicii regulate se eliberează de Agenție, iar alineatul (19) din articolul 40 se exclude.</p> <p><b><u>Nu se sustine,</u></b> deoarece normele alineatului (1) nu țin de deservirea operatorilor de transport auto. Totodată, această normă va împiedica atragerea investițiilor și extinderea bazei tehnico-materială în domeniul transportului rutier.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>comunale sau orășenești), municipale și/sau raionale, după competență.</p> <p>(4) Organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, consiliile locale, municipale și/sau, raionale, după caz, pot decide atribuirea unei rute în întregime, unor grupe de rute/curse pe aceeași rută sau a fiecărei curse de pe rută în parte. Gruparea rutelor se face în cazul necesității atribuirii unei rute neatractive din punct de vedere economic, dar necesare din punctul de vedere al satisfacerii necesităților de deplasare a populației.</p> <p>(5) În situația în care pentru un grup de rute/curse sau o rută/cursă s-a depus o singură solicitare, cursa solicitată este atribuită operatorului de transport rutier respectiv.</p> <p>(6) În situația în care pentru un grup de curse sau o cursă s-au depus mai multe solicitări de către mai mulți operatori de transport rutier, aceștia vor fi departajați pe bază de punctaj, ruta/cursa sau grupul de rute/curse fiind atribuită solicitantului care va întruni cel mai mare punctaj.</p> <p>(7) Criteriile de evaluare în baza cărora urmează să fie atribuite punctele, precum și metodologia de punctare vor prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p> <p>(8) Operatorii de transport rutier vor depune o solicitare de atribuire, cu indicarea vehiculelor rutiere cu care urmează să participe la atribuire, pentru un grup de rute/curse sau o rută/cursă, incluse în programele de transport local, municipal, raional sau interraional, cu 7 zile înaintea atribuirii, data căreia urmează a fi făcută publică cu 30 de zile înaintea desfășurării acesteia, pe site-ul oficial al Agenției, consiliilor locale, municipale și/sau raionale, după caz, precum și prin publicare în Monitorul Oficial.</p> <p>(9) Transmiterea solicitării către sediul organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, consiliilor raionale, municipale și/sau locale, după caz, se efectuează prin următoarele</p>	<p>prevedrile alin. (1) poate fi contestată de către operatorii de transport a căror drepturi și interese legale sunt afectate și/sau asociațiile patronale din care acestea fac parte prin cerere prealabilă depusă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ. În cazul adoptării deciziei de introducere a rutelor noi în conformitate cu prevederile alin. (1) p. a) depunerea cererii prelabile va suspenda efectul actului administrativ pînă la finalizarea litigiului, iar în celelalte cazuri actul administrativ va putea fi suspendat numai în baza unei încheieri judecătorești”;</p> <p>alineatul (3) după sintagma ”, după competență.” se completează cu următoarea propoziție: „În componența comisiilor privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier formate de organul central de specialitate vor fi incluși cu drept de vot consultativ cîte un membru de la fiecare asociație patronală reprezentativă din domeniul transportului auto de pasageri.”</p> <p>la alineatul (7) după sintagma „punctare vor” se adaugă cuvîntul „fi”;</p> <p>la alineatul (15) sintagma „număr necesar efectuării rutei/curselor la cererea operatorului de transport” se substituie cu sintagma „numărul solcitat de operatorul de transport”;</p> <p>la alineatul (22) lit.a) după sintagma „luni consecutive” se adaugă sintagma „sau nu a efectuat mai mult de 30% din totalul curselor prevăzute în graficul de circulație în decursul unei luni calendaristice.”;</p> <p>la alineatul (22) lit.g) după sintagma „a săvârșit” se adugă „cinci”;</p>	<p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p> <p><u>Se sustine.</u></p>
---	---	---

<p>modalități:</p> <p>a) prin depunere, personal de managerul de transport rutier sau de către un reprezentant legal al întreprinderii, sub luare de semnătură;</p> <p>b) prin serviciul de trimitere prin poștă cu confirmare de primire;</p> <p>c) electronic cu semnătură digitală.</p> <p>(10) Atribuirea rutelor/curselor incluse în programele de transport local, municipal, raional și interraional vor fi organizate după cum urmează:</p> <p>a) în cazul aprobării programelor de transport, în termen de 45 de zile de la intrarea lor în vigoare;</p> <p>b) în cazul modificării programelor de transport, anual în perioada 01 ianuarie – 15 februarie;</p> <p>c) în cazul renunțării la cursă de către un operator de transport rutier sau retragerii autorizației de transport rutier prin servicii regulate, în termen de 45 zile din momentul renunțării sau retragerii.</p> <p>(11) Cursele care nu au fost atribuite sau care au rămas nesolicitate vor fi făcute publice de către Agenție, consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz, pe site-ul oficial, precum și prin afișare la sediu.</p> <p>(12) Cererile de atribuire a rutei/cursei vor fi respinse în următoarele cazuri:</p> <p>a) au depășit termenele prevăzute pentru depunerea solicitării;</p> <p>b) când operatorul de transport rutier nu deține suficiente vehicule după număr și capacitate de îmbarcare pentru a efectua rutele/cursele pentru care a depus solicitări;</p> <p>c) când operatorul de transport rutier nu deține copii conforme a licenței de transport rutier valabile la data depunerii solicitării, astfel încât să poată efectua cursele pentru care a depus solicitări;</p> <p>d) când cursele pentru care s-au depus solicitări nu pot fi efectuate cu unul sau mai multe vehicule dintre cele nominalizate din cauza suprapunerii graficelor de circulație aferente;</p> <p>(13) În cazul modificării programului de transport prin</p>	<p>la alineatul (22) după lit.g) se adaugă trei alineate noi cu următorul cuprins:</p> <p>„h) săvârșirea a mai mult de cinci ori în decursul a 12 luni consecutive a încălcărilor art. 51 al prezentului cod la aceeași rută/cursă;</p> <p>i) în cazurile prevăzute de p.f) și g) decizia privind retragerea autorizației va putea fi adoptată în termen de maxim trei luni de la data ultimei încălcări comise;</p> <p>j) decizia de retragere a autorizației poate fi contestată de către operatorul de transport a căror drepturi și/sau interese legitime sunt afectate cu cerere prealabilă în conformitate cu prevederile Legii contenciosului administrativ; În cazurile adoptării deciziei în baza temeiurilor prevăzute la p. a), b), f), g) cu excepția efectuării unei curse aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, depunerea cererii prealabile suspendă executarea actului administrativ, iar în toate celelalte cazuri suspendarea actului administrativ poate avea loc doar în temeiul încheierii instanței judecătorești.”</p> <p>Argument:</p> <p>Modificările aduse în rețeaua de rute regulate în mare sa majoritate au dus la apariția unor litigii judiciare. O bună parte a acestor litigii, chiar dacă s-au finalizat cu anularea actului administrativ al organului central nu au restabilit întregul volum de drepturi al persoanelor lezate din motivul că în perioada desfășurării litigiului actul administrativ a fost pus în executare și a cauzat daune persoanei lezate. Totodată unele acte administrative, ținând cont de necesitatea lor trebuie puse în executare imediată. De aceea propunem de a</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece obligațiile de la art.51 sunt generale și țin de activitatea în ansamblu a întreprinderii și nu țin de operarea expresă a unei curse.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	--	---

majorarea numărului de curse pe o rută, atribuirea prin concurs va fi efectuată între operatorii de transport rutier care efectuează deja curse pe ruta nominalizată, iar în cazul în care pe ruta nominalizată activează doar un singur operator de transport rutier atribuirea curselor va fi efectuată direct acestuia.

(14) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este eliberată, doar pentru rutele/cursele incluse în programele de transport rutier și atribuite conform prezentului articol, în termen de 5 zile lucrătoare din data atribuirii. Agenția, consiliile locale, municipale și/sau raionale, în urma ședințelor de atribuire prin concurs sau a prelungirii de drept a autorizației, vor notifica operatorul de transport rutier cu privire la eliberarea autorizației, care este obligat să o ridice în termen de 10 zile lucrătoare din momentul notificării, iar în termen de 20 de zile să înceapă deservirea lor, în caz contrar ruta/curșa sau grupul de rute/curse vor fi atribuite următorului operator de transport rutier clasat la ședința de atribuire sau va fi expusă la concurs, după caz.

(15) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează în număr necesar efectuării rutei/curselor la cererea operatorilor de transport.

(16) Termenul de valabilitate a autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este de 5 ani.

(17) Înlocuirea unui vehicul cu care operatorul de transport rutier a câștigat rutele/cursele și/sau a obținut autorizații de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este permisă numai cu un vehicul care întrunește cel puțin același punctaj cu al celui înlocuit, indiferent de capacitatea lui, cu notificarea Agenției, consiliilor raionale, municipale și/sau locale, după caz. Pentru o perioadă mai mică de 10 zile este posibilă înlocuirea

reglementa consecințele contestării actelor administrative ce duc la modificarea rețelei de rute regulate, astfel contestarea prin cerere prealabilă a modificărilor efectuate în temeiul articolului 40 alineatului 1) punct a) - introducerea de rute noi, va suspenda actul administrativ în temeiul legii pînă la finalizarea litigiului, iar contestările în temeiul prevederilor punctelor b)-d) al aceluiași articol va putea avea consecința suspendării doar în temeiul unei încheieri judecătorești. Prevederi asemănătoare propunem și la alin. (22) al aceluiași articol prin introducerea punctului l) care prevede cazurile cînd decizia de retragere a autorizației se suspendă odată cu depunerea cererii prelabile și cazurile cînd acestea pot fi suspendate doar de către instanța de judecată. Aceste prevederi vor limita orice feluri de abuz ce pot fi îndreptate spre preluarea unor afaceri și vor oferi operatorilor o garanție în apărarea drepturilor sale.

Considerăm că, companiile de transport pot fi admise la deservirea anumitor programe de transport în dependență de experiența de care dispune. Astfel, prin introducerea unui punct nou la articolul 40, alineatul 1) propunem ca la transportul în trafic interraional și municipal să fie admise companiile care dispun de licență de activitate în transportul auto mai mult de trei ani, sau care dispun de o experiență mai mare de doi ani în domeniul serviciilor regulate locale și/sau raionale de transport rutier de persoane.

Analogic modificărilor propuse la articolul 12 prin completarea alineatului (3) propunem obligativitatea includerii cu drept de vot consultativ a reprezentanților domeniului de afaceri din ramură în comisia de concurs a

<p>vehiculului fără a întruni punctajul necesar.</p> <p>(18) Vehiculele cu care un operator de transport rutier a câștigat rute sau curse nu pot fi înscrise la o atribuire ulterioară pe o perioadă de 1 an .</p> <p>(19) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se eliberează de, consiliile locale, municipale, raionale și/sau Agenție, după competență.</p> <p>(20) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este nominală pe numele operatorului de transport rutier și nu este transmisibilă.</p> <p>(21) Modelul autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional va fi prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p> <p>(22) Retragerea autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se face de către Agenție, consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz, în următoarele situații:</p> <p>a) când operatorul de transport rutier nu efectuează lunar cel puțin 10% din totalul curselor prevăzute în graficul de circulație într-un interval de 3 luni consecutive, cu excepția curselor suspendate din cauza stării drumului și a condițiilor climaterice nesatisfăcătoare, constatate de către organul responsabil de sectorul de drum respectiv;</p> <p>b) când operatorul de transport rutier a înlocuit de mai mult de 3 ori, în interval de 12 luni, unul din vehiculele cu care efectuează cursa fără respectarea prevederilor alineatului (17) al prezentului articol.</p> <p>c) renunțarea la autorizație de către operatorul de transport rutier;</p> <p>d) retragerea licenței de transport rutier.</p> <p>e) când autorizația a fost obținută prin furnizarea unor documente care conțineau informații false;</p> <p>f) când operatorul de transport rutier, deținător al autorizației, a încredințat spre efectuare unei persoane</p>	<p>serviciilor regulate.</p> <p>La alineatul (7) considerăm că s-a comis o omisiune gramaticală și în loc de „vor fi” s-a inclus „vor”, de aceea propunem corectarea acestei greșeli.</p> <p>Sensul alineatului (15) considerăm că fa vi mai clar dacă se va accentua că numărul necesar de autorizații îl stabilește operatorul de transport. Redacția actuală dă posibilitatea unei interpretări duble a acestei prevederi.</p> <p>Prin modificarea articolelor 39, 40 și 41 suplimentar la aceasta concretizăm încălcările care dau temei pentru aplicarea sancțiunilor și stabilim exhaustiv cercul de persoane care pot fi sancționate.</p> <p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La art.40 prevede că autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local se eliberează de către consiliile locale, municipale raionale și/sau Agenție. Astfel, nu sunt clar. definite competențele de eliberare a autorizațiilor între Agenție și consiliile locale, municipale și raionale.</p> <p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sirbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>În scopul executării art.1 din prezenta lege privind siguranța și calitatea transporturilor rutiere, protecția mediului, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice în regimul de autorizare prevăzut în capitolul 3, titlul III al prezentei legi de prevăzut procedura de evaluare a conformității.</p> <p>Art.40 de le expus în următoarea redacție:</p> <p>Art.40</p> <p>(7) Procedura de certificare a operatorilor de transport rutier, criteriile de evaluare în baza cărora urmează să fie atribuite punctele, precum și metodologia de punctare vor fi</p>	<p><b><u>Se sustine parțial.</u></b> În articolul 34 este indicat expres că autorizațiile de transport rutier de persoane prin servicii regulate se eliberează de Agenție, iar alineatul (19) din articolul 40 se exclude.</p> <p><b><u>Se sustine,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>
---	---	---

terțe curse prevăzute în graficul de circulație aferent autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, raional și interraional;

g) când operatorul de transport rutier, în interval de 12 luni, săvârșește încălcări repetate la aceeași cursă în privința nerespectării itinerarului de circulație, îmbarcării persoanelor în puncte neprevăzute de graficul de circulație și/sau efectuării cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constatate și sancționate printr-o hotărâre definitivă conform legii.

(23) Renunțarea la autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se poate face la cererea operatorului de transport rutier, care va fi depusă la Agenție, consiliile locale, municipale, raionale sau, după caz, cu minimum 30 de zile înainte de data încetării efectuării rutei/cursei.

(24) Retragera autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este efectuată în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător. În cazul retragerii licenței de transport rutier autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional se retrag de organul emitent fără adresare în instanța de judecată.

(25) După retragerea autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, comisiile de concurs vor atribui ruta/cursa respectivă în cadrul unei ședințe de atribuire în condițiile prezentului articol, urmând ca până la desfășurarea concursului ruta/cursa să fie deservită de operatorul de transport rutier care o efectua până la retragere.

(26) În cazul în care unui operator de transport i s-a retras, în baza alineatului (22), litera a), b), d), e), f), g) al prezentului articol, autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, acesta nu va mai putea participa la următoarea ședință de atribuire a curselor din programul

prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.

(8) Operatorii de transport rutier, certificați de către organismele de evaluare a conformității acreditate, vor depune o solicitare de atribuire, cu indicarea vehiculelor rutiere cu care urmează să participe la atribuire, pentru un grup de rute/curse sau o rută/cursă, incluse în programele de transport local, municipal, raional sau interraional, cu 7 zile înaintea atribuirii, data căreia urmează a fi făcută publică cu 30 de zile înaintea desfășurării acesteia, pe site-ul oficial al Agenției, consiliilor locale, municipale și/sau raionale, după caz precum și prin publicarea în Monitorul Oficial.

<p>de transport rutier respectiv.</p> <p>Articolul. 40 – (1) Cursele incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional se atribuie prin concurs, de către comisiile privind atribuirea la concurs a serviciilor regulate de transport rutier, în cadrul ședințelor de atribuire publice, în următoarele cazuri:</p> <p>a) introducerea de noi rute;</p> <p>b) retragerea autorizației de transport rutier prin servicii regulate;</p> <p>c) expirarea autorizației de transport rutier prin servicii regulate;</p> <p>d) lipsa, în momentul atribuirii rutei/curselor în conformitate cu aliniatul (2) al prezentului articol, a copiilor conforme a licenței de transport rutier necesare efectuării rutei/cursei.</p>	<p><b><u>DI Tudor Deliu, deputat în Parlament</u></b>  Art.40 alin.(1) lit.c) - de exclus, deoarece deschiderea rutei s-a efectuat pe bază de concurs și considerăm că după expirarea autorizației de transport rutier prin servicii regulate, adică după 5 ani iarăși va trebui de organizat concurs. Consider că această procedură va stopa dezvoltarea ei modernizarea ramurii, va stagna investițiile preconizate de agențiile de transporturi. Totodată, vor exista și elemente de corupere.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Efectuarea concursului după expirarea autorizației nu poate stagna dezvoltarea ramurii întrucât la concurs câștigă întreprinderile care posedă vehicule mai noi și confortabile, ceea ce este în avantajul călătorilor. Totodată, efectuarea concursurilor este o metodă mai transparentă în raport cu acordarea rutelor fără concurs. Totodată, articolul 42 prevede și prelungirea de drept a autorizației, fără efectuarea concursului, în cazurile în care timpul de autorizare nu justifică recuperarea investițiilor efectuate. Astfel, întreprinderile care investesc urmează să beneficieze de prelungirea de drept a autorizațiilor. În restul cazurilor regula generală prevede desfășurarea concursurilor.</p>
	<p><b><u>DI Simion Grisciuc, deputat în Parlament</u></b>  Lit.c) alin. (1) al art.40 de exclus.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Odată cu expirarea autorizației de transport cursele urmează a fi expuse la concurs în vederea asigurării unei transparențe a procesului de autorizare și totodată asigurării accesului pe piață a unor transportatori noi cu condiții tehnice mai performante. Piața serviciilor regulate de transport rutier nu trebuie să fie una închisă, ci una dinamică.</p>
	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  Alineatul (13) va fi expus în următoarea redacție:  „(13) În cazul modificării programului de transport prin majorarea numărului de curse pe o rută, atribuirea va fi efectuată între operatorii de transport rutier care efectuează deja curse pe ruta nominalizată în baza acordului unanim al acestora, în lipsa acestuia, prin concurs între operatorii de transport rutier care efectuează curse pe ruta nominalizată, iar în cazul în care pe ruta nominalizată activează doar un singur operator de transport rutier atribuirea curselor va fi efectuată direct acestuia. În cazul în care nici unul din</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

operatorii de transport rutier care activează pe rută nu vrea să efectueze cursele ele se expun la concurs pentru terți.”

La alineatul (16) sintagma „5 ani” se substituie cu sintagma „8 ani”.

La alineatul (18) după sintagma „înscrise la o atribuite ulterioară pe o perioadă de 1 an,” se completează cu sintagma „decât dacă nu a fost înlocuit în condițiile aliniatului (17) al prezentului articol.”

La alineatul (21) sintagma „consiliile locale, municipale și/sau raionale, după caz,” se exclude, iar la litera a) după sintagma „luni consecutive” se completează cu sintagma „sau nu a efectuat mai mult de 30% din totalul curselor prevăzute în graficul de circulație în decursul unei luni calendaristice”.

La alineatul (21) litera g) sintagma „săvârșește încălcări repetate” se substituie cu sintagma „săvârșește 3 încălcări”, sintagma „hotărîre” se substituie cu sintagma „decizie”, iar sintagma „îmbarcării persoanelor în puncte neprevăzute de graficul de circulație” se exclude;

La alineatul (22) sintagma „ , consiliile locale, municipale, raionale sau, după caz,” se exclude.

După noul alineat (25) se completează cu alineatul (26) cu următorul cuprins:

„(26) În cazul în care unui operator de transport i s-a retras, în baza alineatului (21) al prezentului articol, autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, eliberată pentru o rută/cursă grupată conform alineatului (4) al prezentului articol, se anulează automat și celelalte autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional eliberate pentru



<p>administrației publice în domeniul transporturilor un dosar care va cuprinde următoarele documente:</p> <p>a) cerere, în forma stabilită de organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor;</p> <p>b) copiile certificatelor de înmatriculare a autovehiculelor necesare pentru efectuarea curselor de pe traseul solicitat, pentru fiecare dintre operatorii de transport rutier menționați în cerere;</p> <p>c) graficul de circulație propus, cu indicarea punctelor de îmbarcare/ debarcare a persoanelor;</p> <p>d) schema rutei, cu indicarea punctelor de trecere a frontierei;</p> <p>e) duratele de conducere care să permită controlul respectării perioadelor de conducere și de odihnă ale conducătorilor auto;</p> <p>f) contractul, în limba română, încheiat cu un partener străin din statul unde se află celălalt capăt al traseului pentru efectuarea curselor de pe traseul solicitat;</p> <p>g) tariful de transportare a persoanelor, coordonat de ambii parteneri.</p> <p>(8) Transmiterea documentelor prevăzute la alineatul (7) al prezentului articol către sediul organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor se efectuează prin următoarele modalități:</p> <p>a) prin depunere, personal de managerul de transport rutier sau de către un reprezentant legal al întreprinderii, sub luare de semnătură;</p> <p>b) prin serviciul de trimitere prin poștă cu confirmare de primire;</p> <p>c) electronic cu semnătură digitală.</p> <p>(9) Cererile depuse de către operatorii de transport rutier se examinează în termen de 15 zile de la data depunerii dosarului.</p> <p>(11) Organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor înaintează, în termen de 7 zile lucrătoare, autorităților competente ale statelor pe ale cărui teritoriu sunt îmbarcate și/sau debarcate</p>	<p>operatorul partener.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 41,</p> <p>alineatul (7) punctul f) după sintagma „cu un partener străin din statul unde se află celălalt capăt al traseului” se adaugă sintagma „în cazul când convențiile internaționale sau bilaterale prevăd obligativitatea efectuării curselor la paritate.”;</p> <p>la alineatul (9) după sintagma „depunerea dosarului.” se adaugă conținutul alineatului (20);</p> <p>după alineatul (9) se adaugă alineatul (10) care în prezent lipsește, cu următorul cuprins:</p> <p>„(10) Serviciile regulate în trafic internațional vor fi atribuite spre deservire operatorilor de transport care dispun de licență de activitate în transportul auto mai mult de cinci ani sau care dispun de o experiență mai mare de trei ani în domeniul serviciilor regulate internaționale și/sau internaționale de transport rutier de persoane. Prin derogare de la prevederile prezentului alineat, la intrarea în vigoare a programelor de transport aprobate în conformitate cu prezenta lege, atribuirea rutelor/curselor existente anterior acestor programe urmează a fi efectuată, în limita copiilor conforme ale licenței de transport rutier pe care le dețin, în afara sesiunilor de atribuire, pentru operatorii de transport rutier care au deservit aceste rute/curse la momentul intrării în vigoare a programelor de transport rutier.”;</p> <p>la alineatul (17) se adaugă un punct nou cu următorul conținut:</p> <p>„h) prevederile prezentului alineat sunt</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu renumerotarea respectivă a alineatelor.</p> <p><b><u>Se sustine parțial</u></b>. Astfel, se propune ca norma de la alin.(20) să devină alineatul (10).</p> <p><b><u>Se sustine</u></b> în varianta dlui Sergiu Sîrbu.</p>
--	--	---

<p>persoanele, sunt tranzitate fără îmbarcarea și debarcarea persoanelor, decizia privind deschiderea cursei și copiile documentației relevante, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte.</p> <p>(12) Organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor va respinge dosarul depus în vederea autorizării transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional dacă solicitantul nu poate oferi serviciul care face obiectul cererii cu vehiculele deținute din punctul de vedere a confortului oferit, cât și a numărului acestora sau nu se respectă prevederile articolul 39, alineatului (6), al prezentei legi.</p> <p>(13) În cazul respingerii cererii, decizia va cuprinde menționarea motivelor care au stat la baza acestei hotărâri.</p> <p>(14) Cererile de modificare a autorizațiilor de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional vor fi soluționate la depunerea de către operatorul de transport rutier a documentele prevăzute în alineatul (7), literele a), c) și d), al prezentului articol.</p> <p>(15) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional va fi eliberată operatorilor de transport rutier autohtoni sub rezerva returnării în termen de 10 zile a vechilor autorizații din momentul primirii noilor autorizații.</p> <p>(16) După obținerea autorizațiilor de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional de la statul unde este situat celalalt capăt de traseu, precum și a celor de la statele tranzitate, acestea vor fi eliberate operatorului de transport rutier de către Agenție.</p> <p>(17) Autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional se retrage de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor în următoarele cazuri:</p> <p>a) când operatorul de transport rutier nu efectuează lunar cel puțin 10% din totalul curselor prevăzute în graficul</p>	<p>aplicabile atât operatorilor de transport naționali cât și celor străini. Sancțiunea de retragere a autorizației se aplică operatorilor pentru încălcările comise de acestea fără a afecta operatorul partener.”</p> <p>după alineatul (19) se introduce alineatul (20) cu următorul cuprins:</p> <p>„(20) În cazul retragerii autorizației în temeiul prevăzut de alin (17), (18), (19) al prezentului articol, transportatorul național sau cel străin, care erau parteneri pe cursa/ruta respectivă al transportatorului sancționat, și care dispune de autorizație pentru ruta/cursa respectivă este obligat în termen de 30 zile să încheie contract cu alt partener și să prezinte setul de documente prevăzut de prezenta lege organului central de specialitate.”</p> <p>Argument:</p> <p>Prin alineatul (10) al articolului propunem ca, în trafic internațional de persoane, să fie admise companiile care dispun de licență de activitate în transportul auto mai mult de cinci ani sau care dispun de o experiență mai mare de trei ani în domeniul serviciilor regulate internaționale și/sau interaionale de transport rutier de persoane.</p> <p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.41,</p> <p>(7) Pentru autorizarea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic internațional pe ruta solicitată, operatorul de transport rutier va depune la organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor un dosar care va cuprinde</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>
---	--	--

<p>de circulație într-un interval de 3 luni consecutive, cu excepția curselor suspendate din cauza stării drumului sau condițiilor climaterice nesatisfăcătoare, constatate de către organul responsabil de sectorul de drum respectiv sau a lipsei biletelor vândute;</p> <p>b) renunțarea la autorizație de către operatorul de transport rutier;</p> <p>c) retragerea licenței de transport rutier.</p> <p>d) când autorizația a fost obținută prin furnizarea unor documente care conțineau informații false;</p> <p>e) când operatorul de transport rutier, deținător al autorizației, a încredințat spre efectuare altui operator de transport rutier curse prevăzute în graficul de circulație aferent autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional.</p> <p>f) când operatorul de transport rutier, în interval de 12 luni, săvârșește încălcări repetate la aceeași cursă în privința nerespectării itinerarului de circulație, îmbarcării persoanelor în puncte neprevăzute de graficul de circulație și/sau efectuării cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constatate și sancționate printr-o hotărâre definitivă conform legii.</p> <p>(18) Renunțarea la autorizația de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional se poate face la cererea operatorului de transport rutier, care va fi depusă la organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor cu minimum 30 de zile înainte de data încetării efectuării rutei/cursei.</p> <p>(19) Retragera autorizației de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional este efectuată în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător. În cazul retragerii licenței de transport rutier autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional se retrag de organul emitent fără adresare în instanța de judecată.</p> <p>(20) În cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru aceeași cursă atribuirea acestora va fi efectuată</p>	<p>următoarele documente:</p> <p>h) certificatul ce confirmă faptul că operatorul de transport rutier a implementat și menține un sistem de management al calității, eliberat de un organism de evaluare a conformității acreditat.</p> <p>(14) Cererile de modificare a autorizațiilor de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional vor fi soluționate la depunerea de către operatorul de transport rutier a documentelor prevăzute în aliniatul (7), literele a), c), d) și h), al prezentului articol.</p> <p>12. În vederea asigurării siguranței și calității serviciilor în transportul auto de pasageri în titlul IV al prezentei legi de prevăzut necesitatea aplicării procedurilor de evaluare a conformității și de expus art.50, 51,72,74,75,78, și 85 în următoarea redacție:</p>	
--	---	--

<p>prin ședință de concurs, conform criteriilor de evaluare și metodologiei de punctare prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, în termen de 45 zile, data căreia urmează a fi făcută publică cu 30 de zile înaintea desfășurării acesteia, pe site-ul oficial al organului central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, precum și prin publicare în Monitorul Oficial.</p> <p>(21) Autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional având Republica Moldova ca țară de tranzit, necesare efectuării unui transport de persoane prin serviciu regulat pentru operatorii de transport rutier străini, se acordă în conformitate cu condițiile și în termenele prevăzute de acordurile bilaterale și multilaterale încheiate de Republica Moldova cu celelalte state, de către organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor.</p> <p>(22) Autorizațiile de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional având Republica Moldova ca țară de tranzit sunt valabile numai în original.</p> <p>(23) Modelul autorizațiilor de transport rutier prin servicii regulate în trafic internațional având Republica Moldova ca țară de tranzit sunt prevăzute în Regulamentul transporturilor de persoane și bagaje.</p>		
<p><b>Articolul 42.</b> – Autorizația de transport rutier prin servicii regulate se prelungește de drept operatorului de transport rutier, fără desfășurarea procedurii de atribuire prin concurs, la solicitare, în cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investițiile făcute, conform metodologiei prevăzute de Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, în perioada de valabilitate a autorizației precedente, în vehiculele rutiere folosite la prestarea serviciilor regulate de transport sau în infrastructura necesară prestării acestor servicii și, totodată, operatorului de transport rutier, pe parcursul termenului de validitate a autorizației, nu i-a fost aplicată</p>	<p><b><u>Dna Stela Jantuan, deputat în Parlament</u></b> La articolul 42 alineatul (1) sintagma „acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investițiile făcute, conform metodologiei prevăzute de Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, în perioada de valabilitate a autorizației precedente, în vehiculele rutiere folosite la prestarea serviciilor regulate de transport sau în infrastructura necesară prestării acestor servicii și, totodată,” se exclude.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

suspendarea licenței de transport rutier.		
<p>Articolul. 43 –</p> <p>(2) Pierderea sau deteriorarea autorizației de transport rutier prin servicii regulate se probează printr-un anunț publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 43 alineatul (2) sintagma „sau deteriorarea” se exclude.</p>	<b><u>Se sustine.</u></b>
<p>Articolul. 44 – (2) Pentru a efectua transport rutier în cont propriu, în conformitate cu aliniatul (1) al prezentului articol, o întreprindere trebuie să depună la Agenție o notificare și următoarele documente:</p> <p>a) copia certificatului de înregistrare a întreprinderii la Camera Înregistrării de Stat și actul constitutiv, din care să reiasă că întreprinderea are ca obiect secundar de activitate transportul rutier;</p> <p>b) actele persoanei desemnate să fie manager de transport rutier, și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- copia carnetului demuncă din care să rezulte că este manager de transport rutier și că este investită să exercite atribuțiile corespunzătoare funcției de conducere a acestei activități;</li> <li>- copia certificatului de competență profesională, valabil;</li> </ul> <p>c) lista vehiculelor deținute și utilizate de întreprindere.</p> <p>(3) Notificarea va fi considerată realizată în situația în care au fost îndeplinite toate cerințele ce țin de transmiterea, forma și conținutul cererii și documentelor necesare prevăzute de prezentul articol.</p> <p>(4) Transmiterea cererii și a documentelor către sediul Agenției pentru a beneficia de regimul de certificare se efectuează prin următoarele modalități:</p> <p>a) prin depunere, personal de managerul de transport rutier sau de către un reprezentant legal al întreprinderii, sub luare de semnătură;</p> <p>b) prin serviciul de trimitere prin poștă cu confirmare de primire;</p> <p>c) electronic cu semnătură digitală.</p> <p>(5) Este considerată dată a transmiterii, după caz, data înscrierii în registrul de intrare a corespondenței al Agenției sau data confirmării prin serviciul de trimitere</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 44 va avea următorul cuprins:</p> <p>(1) Transportul rutier în cont propriu reprezintă operațiunile de transport rutier care se efectuează fără încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii și se realizează în următoarele condiții:</p> <p>a) este o activitate secundară sau suplimentară celorlalte activități principale ale întreprinderii;</p> <p>b) mărfurile transportate sînt proprietatea întreprinderii ori au fost vîndute, cumpărate sau închiriate ori au fost produse, extrase, prelucrate sau reparate de aceasta;</p> <p>c) scopul deplasării este transportul mărfurilor ori al persoanelor spre sau de la întreprindere ori între punctele de lucru ale acesteia;</p> <p>d) persoanele transportate sînt angajații întreprinderii, scopul transportului fiind în interesul activităților proprii;</p> <p>e) întreprinderea folosește vehicule rutiere deținute în proprietate, în baza unui contract de leasing sau locațiune sau, în cazul transportului de mărfuri, vehiculele pot fi închiriate fără șofer;</p> <p>f) vehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sînt conduse de conducători auto angajați ai întreprinderii.</p> <p>(2) Prestarea serviciilor de transport rutier în cont propriu de persoane și marfă în trafic național și/sau internațional este supusă regimului de notificare, cu excepția serviciilor prestate de operatorii de transport rutier</p>	<b><u>Se sustine.</u></b>

<p>prin poștă.</p> <p>(6) Agenția, în termen de 5 zile lucrătoare de la depunerea cererii, va elibera o declarație informativă tip ce confirmă depunerea notificării, înscrierea acesteia în Registrul de stat al întreprinderilor ce prestează servicii de transport rutier în cont propriu, cât și condițiile de efectuare a serviciilor.</p> <p>(7) Transportul rutier în cont propriu sunt operațiunile de transport rutier care se efectuează fără încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii și se realizează în următoarele condiții:</p> <p>a) este o activitate secundară sau suplimentară celorlalte activități principale ale întreprinderii;</p> <p>b) mărfurile transportate sunt proprietatea întreprinderii ori au fost vândute, cumpărate sau închiriate ori au fost produse, extrase, prelucrate sau reparate de aceasta;</p> <p>c) scopul deplasării este transportul mărfurilor ori al persoanelor spre sau de la întreprindere ori între punctele de lucru ale acesteia;</p> <p>d) persoanele transportate sunt angajații întreprinderii, scopul transportului fiind în interesul activităților proprii;</p> <p>e) întreprinderea folosește vehicule rutiere deținute în proprietate, în baza unui contract de leasing sau locațiune sau, în cazul transportului de mărfuri, vehiculele pot fi închiriate fără șofer;</p> <p>f) vehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sunt conduse de conducători auto angajați ai întreprinderii.</p> <p>(8) Cerința de competență profesională se consideră a fi îndeplinită în condițiile articolului 21 al prezentei legi.</p> <p>(9) Declarația informativă tip se retrage de către Agenție în următoarele cazuri:</p> <p>a) renunțarea la efectuarea transporturilor în cont propriu de către întreprindere;</p> <p>b) când declarația a fost obținută prin furnizarea unor documente care conțineau informații false;</p> <p>c) când operatorul de transport rutier, în interval de 12 luni, săvârșește încălcări repetate în privința condițiilor</p>	<p>deținători ai unei licențe de transport rutier.</p> <p>(3) Pentru a efectua transport rutier în cont propriu, în conformitate cu alineatul (1) al prezentului articol, o întreprindere trebuie să dețină înregistrarea de stat a Republicii Moldova și să depună la Agenție o notificare de efectuare a transportului în cont propriu de forma și conținutul aprobat de Agenție cu următoarele documente:</p> <p>a) actele persoanei desemnate ca manager de transport rutier, și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- copia carnetului de muncă din care să rezulte că este manager de transport rutier și că este investită să exercite atribuțiile corespunzătoare funcției de conducere a acestei activități;</li> <li>- copia certificatului de competență profesională, valabil;</li> </ul> <p>b) lista vehiculelor deținute și utilizate de întreprindere.</p> <p>(4) Transmiterea notificării și a documentelor către sediul Agenției pentru a beneficia de regimul de notificare se efectuează prin următoarele modalități:</p> <p>a) prin depunere, personal de către managerul de transport rutier sau un reprezentant legal al întreprinderii, contra semnătură;</p> <p>b) prin serviciul de trimitere prin poștă cu confirmare de primire;</p> <p>c) electronic cu semnătură digitală.</p> <p>(5) Este considerată dată a transmiterii, după caz, data înscrierii în registrul de intrare a corespondenței al Agenției sau data confirmării prin serviciul de trimitere prin poștă.</p> <p>(6) Agenția, în termen de 5 zile lucrătoare de la depunerea cererii, va elibera o declarație informativă tip, modelul căreia va fi prevăzut de Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje, ce confirmă depunerea</p>	
---	--	--

<p>de efectuare a transportului rutier în cont propriu și/sau efectuării transportului cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constatate și sancționate printr-o hotărâre definitivă conform legii.</p> <p>(10) Retragera declarației informative tip este efectuată în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	<p>notificării, înscrierea acesteia în Registrul de stat al întreprinderilor ce prestează servicii de transport rutier în cont propriu, precum și condițiile de efectuare a serviciilor.</p> <p>(7) Cerința de competență profesională se consideră a fi îndeplinită în condițiile articolului 21 al prezentei legi.</p> <p>(8) Declarația informativă tip se retrage de către Agenție în următoarele cazuri:</p> <p>a) întreprinderea a renunțat la efectuarea transporturilor în cont propriu;</p> <p>b) declarația a fost obținută prin furnizarea unor documente care conțineau informații false;</p> <p>c) operatorul de transport rutier, în interval de 12 luni, a săvârșit încălcări repetate ce țin de condițiile de efectuare a transportului rutier în cont propriu și/sau efectuarea transportului cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare, constatate și sancționate printr-o decizie definitivă, conform legii.</p> <p>(9) Retragera declarației informative tip este efectuată în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	
	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.44:</p> <p>- la alin.(2) este, stabilit că pentru a efectua transport rutier în cont propriu o întreprindere trebuie să depună la Agenție o notificare și anumite documente. La alin,(3) din același articol se face referire la forma și conținutul cererii. Remarcăm că, alin.(2) nu prevede în lista documentelor necesare și forma cererii, astfel considerăm oportun ca alin.2) din art.44 să fie completat cu prevederi referitoare la conținutul cererii.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b> Articolul 44 este expus în redacție nouă în varianta dlui Sergiu Sîrbu.</p>

	<p>-menționăm că ultimele modificări ale Legii privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007 au avut drept scop excluderea certificatului de înregistrare. Astfel considerăm oportun excluderea cerinței prezentării copiei certificatului de înregistrare a întreprinderii eliberat de Camera înregistrării de Stat stipulată la art.44 alin.(2) lit.a), art. 102 lit.b), art. 113 alin. (1) lit.b), art. 122 lit. b) din proiectul de lege.</p> <p>-la alin. (6) se prevede că Agenția va elibera o „declarație informativă tip”, propunem definirea acestei noțiuni și includerea acesteia în conținutul art.5 din proiectul de lege.</p>	
<p>Articolul. 45 – (1) Pentru a putea practica activitatea de manager de transport rutier în transportul rutier contra cost, persoana solicitantă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>a) să dețină certificat de competență profesională valabil;</p> <p>b) să facă dovada că este angajat al operatorului de transport rutier;</p> <p>(2) Pentru a putea practica activitatea de conducător auto în transportul rutier contra cost, persoana solicitantă trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <p>a) să posede permis de conducere perfectat pe numele său, valabil pentru categoria (subcategoria) din care face parte vehiculul, eliberat de organele competente ale Republicii Moldova și o vechime în muncă de 3 ani în calitate de conducător auto;</p> <p>b) să dețină certificat de competență profesională valabil;</p> <p>c) să facă dovada că este angajat al operatorului de transport rutier;</p> <p>d) să fie apt din punct de vedere medical și psihofiziologic.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 45,</p> <p>alineatul (3) sintagma „la 3 luni” se substituie cu sintagma „pe an”.</p> <p>alineatul (4) va avea următorul cuprins:</p> <p>„(4) Certificatul de competență profesională se eliberează de către Agenție, în urma trecerii unor cursuri de calificare inițială, în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizare de Agenție, pentru practicarea activității de manager de transport rutier sau pentru practicarea activității de conducător auto în transportul rutier contra cost, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.”</p> <p>la alineatul (8) sintagma „și coordonate de Agenție” se exclude.</p> <p>După alineatul (10) se introduce un aliniat nou cu următorul cuprins:</p> <p>„(11) Certificatul de competență profesională se reține de către inspectorii Agenției în trafic și se anulează, când conducătorul auto a</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> în varianta dlui Valeriu Ghilețchi.</p>

<p>(3) Controlul medical și psihofiziologic al conducătorii auto este obligatoriu o dată la 3 luni.</p> <p>(4) Certificatul de competență profesională se eliberează de către centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională, în urma trecerii unor cursuri de calificare inițială pentru practicarea activității de manager de transport rutier sau pentru practicarea activității de conducător auto în transportul rutier contra cost, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.</p> <p>(5) La expirarea termenului de valabilitate a certificatului de competență profesională, eliberarea unui certificat nou se va efectua în urma trecerii unor cursuri de calificare periodică, finalizate cu o examinare sub formă de test-grilă.</p> <p>(6) Examinările, efectuate conform aliniatului (4) și (5) al prezentului articol, se desfășoară cu participarea reprezentanților Agenției. Neparticiparea acestora la examinări, în cazul în care Agenția a fost informată despre locul, data și ora desfășurării examinărilor, nu duce la invalidarea rezultatelor acestora.</p> <p>(7) Candidatul pentru funcția de manager de transport rutier care face dovada deținerii unei diplome de studii superioare în domeniul transporturilor rutiere este scutit de necesitatea trecerii cursului de calificare inițială și periodică.</p> <p>(8) Testele-grilă, elaborate și aprobate de centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională, în baza programelor de instruire, și coordonate de Agenție, se consideră promovate în cazul obținerii a cel puțin 75% din punctajul maxim.</p> <p>(9) În caz de nepromovare a testului-grilă, managerul de transport rutier sau conducătorul auto are dreptul la o nouă testare după maximum 14 zile.</p> <p>(10) După un al doilea test nepromovat managerul de transport rutier și conducătorul auto poate solicita o nouă testare numai după absolvirea unui nou curs de instruire profesională.</p>	<p>săvârșit, în interval de 12 luni, mai mult de 5 contravenții ce vizează regimul transporturilor rutiere.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 45, în alineatul (3) cuvântul „Controlul” se substituie cu cuvântul „Examenul” iar sintagma „3 luni” se substituie cu sintagma „doi ani”; după alineatul (10) se adaugă un alineat nou cu următorul conținut: „(11) Candidații pentru funcția de manager în domeniul transporturilor auto sunt admiși la susținerea testului-grilă sau, după caz, la instruirea profesională dacă dispun de: a) diplomă de studii superioare în domeniul juridic, economic sau tehnic; b) certificat medical și psihofiziologic valabil.”</p> <p>Argument: CertIFICATELE de examen medical ale șoferilor în prezent se eliberează o dată la un (examen general) și la doi ani (narcologic). De aceea dispunerea de un certificat medical ce trebuie reînnoit o dată la trei luni este exagerat, din acest considerent propunem modificarea aliniatului (3) al art. 45. De asemenea consideram necesar de a stabili condiția studiilor superioare pentru candidații la funcția de manager în transport și a certificatului medical.</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
<p>Articolul. 46 – (1) Condițiile de instruire profesională a</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

<p>managerilor de transport rutier sau conducătorilor auto în vederea obținerii certificatului de competență profesională, al cărui model va fi prevăzut în anexa nr.2 a prezentei legi, necesar practicării activității de manager de transport rutier sau conducător auto în transportul rutier contra cost, vor fi stabilite de organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor.</p>	<p>La articolul 46, alineatul (1) sintagma „în anexa nr.2 a prezentei legi” se substituie cu sintagma „în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje”.</p>	
<p>Articolul. 47 – (2) Centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională vor duce o evidență strictă a certificatelor competență profesională eliberate, precum și a persoanelor care au trecut cursuri de instruire și/sau au susținut examinări, cu informarea trimestrială a Agenției în forma solicitată de aceasta.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 47, alineatul (2) sintagma „certificatelor de competență profesională eliberate, precum și a” se exclude, iar sintagma „informare trimestrială” se substituie cu sintagma „informarea”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 48. – (1) Transportul rutier se efectuează numai cu respectarea prevederilor prezentei legi, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte.</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 și limitatoare de viteză.</p> <p>(3) Sunt exceptate de la dotarea cu limitatoare de viteză și tahografe vehiculele care efectuează transport rutier în regim de taxi, iar de la dotarea cu tahografe – vehiculele care efectuează transport rutier pe o distanță de până la 50 km.</p> <p>(4) Vehiculele rutiere pot efectua transport rutier în condițiile prezentei legi numai dacă sînt înmatriculate, iar starea lor tehnică este în conformitate cu normele tehnice privind siguranța rutieră și protecția mediului.</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 48 în alineatul (3) se exclude sintagma „și tahografe”, iar după sintagma „tahografe-vehiculele care efectuează transport rutier” se adaugă sintagma „prin servicii regulate”.</p> <p>Modificarea propusă face o concretizare necesară asupra faptului că dotarea cu tahografe se rasfrînge asupra unităților de transport ce vor activa în transport prin servicii regulate precum și asupra unităților de transport ce activează în regim taxi. Transportul în regim taxi în Republica Moldova se desfășoară cu exploatarea la maxim a forței de muncă a șoferilor. Unii din ei activează 24 din 24, depășesc cu mult norma timpului de muncă legal.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 49 – (1) Transporturile rutiere în regim de cabotaj sunt interzise pe teritoriul Republicii Moldova pentru transportatorii străini, dacă acordurile și</p>	<p><b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b> La art.49 nu este clară noțiunea de „transport rutier în regim de cabotaj”.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Definiția de cabotaj este expusă în articolul 5 și nu în articolul 49. În timp ce în articolul 78 se descrie detaliat ce este documentul de plată.</p>

<p>convențiile bilaterale sau internaționale, după caz, la care Republica Moldova este parte, nu prevăd altfel.</p> <p>(2) Prin derogare de la alineatul (1) al prezentului articol cabotajul se autorizează pentru următoarele servicii:</p> <p>a) servicii regulate speciale, cu condiția să facă obiectul unui contract încheiat între organizator și operatorul de transport;</p> <p>b) servicii regulate, prestate de un operator de transport nerezident, în cursul unui serviciu regulat internațional în conformitate cu prevederile prezentei legi și acordurilor bilaterale.</p> <p>(3) Dacă prevederile acordurilor bilaterale la care Republica Moldova este parte, nu prevede altceva, desfășurarea operațiunilor de cabotaj prevăzute la alineatul (2) al prezentului articol intră sub incidența legislației naționale în ceia ce privește:</p> <p>a) condițiile care reglementează contractul de transport;</p> <p>b) masa totală și dimensiunea admisibilă a vehiculelor de transport rutier.</p>	<p>Această obiecție este valabilă și pentru art.50 lit.d) referitor la noțiunea „documentul de plată”.</p> <p><b><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art.49 nu este clară noțiunea de „transport rutier în regim de cabotaj”.</p> <p>Această obiecție este valabilă și pentru art.50 lit.d) referitor la noțiunea “documentul de plată”.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Definiția de cabotaj este expusă în articolul 5, ci nu în articolul 49. În timp ce în articolul 78 se descrie detaliat ce este documentul de plată.</p>
<p>Articolul 50. – Operatorul de transport rutier autorizat în baza regimului de licențiere este obligat să dețină la sediul său, în funcție de tipul transportului rutier efectuat, următoarele documente:</p> <p>a) scrisorile de transport (C.M.R.), pentru anul curent de activitate;</p> <p>b) documentul de control INTERBUS, în original, și foile de parcurs pentru documentul de control INTERBUS aflat în folosință, pentru anul curent de activitate;</p> <p>c) documentul de control prevăzut de acordurile bilaterale pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale, în cazul statelor nesemnate ale Acordului INTERBUS, pentru anul curent de activitate;</p> <p>d) documentul de plată, lista de control, în original, și foile de parcurs, în cazul transportului de persoane prin servicii ocazionale în trafic național, pentru anul în curs;</p> <p>e) contractul de asigurare pentru persoanele transportate și bagajele acestora, în conformitate cu legislația în vigoare;</p> <p>f) certificatele de înmatriculare ale vehiculelor, în copie, și</p>	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.50 – se completează cu o literă nouă și anume: Operatorul de transport rutier autorizat în baza regimului de licențiere, este obligat să dețină la sediul său, în dependență de tipul transportului rutier efectuat, următoarele documente:</p> <p>o) certificate ce confirmă faptul că serviciile de transport rutier sînt prestate în conformitate cu documentele normative valabile în Republica Moldova (certificat de conformitate și/sau certificat a sistemului de management).</p> <p><b><u>Dna Stela Jantuan, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 50 alineatul (1) se exclude litera m).</p>	<p><b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p> <p><b><u>Nu se susține,</u></b> excluderea ținerii registrelor de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere, nu este argumentată de către autor, fapt prin care controlul tehnic zilnic al vehiculelor nu se va efectua punîndu-se responsabilitatea privind starea tehnică a</p>

<p>documentele constatatoare, în original, din care să rezulte că deține vehicule cu orice alt titlu;</p> <p>g) avizele medicale și psihofiziologice valabile pentru managerul de transport rutier și pentru conducătorii auto angajați;</p> <p>h) toate documentele din care reiese menținerea condițiilor inițiale care au stat la baza obținerii licenței de transport rutier sau a autorizațiilor din cadrul regimului de autorizare specială;</p> <p>i) formularul de expediție/transport și formularul pentru aprobarea transportului, în cazul transportului de deșeuri periculoase, pentru anul în curs și anul precedent;</p> <p>j) documentele constatatoare din care să rezulte angajarea în condiții legale a managerului de transport rutier și a conducătorilor auto;</p> <p>k) contractul cu orice alt titlu decât de proprietate, în cazul în care vehiculul nu este în proprietate, în conformitate cu legislația în vigoare;</p> <p>l) contractul încheiat cu beneficiarul transportului rutier, în cazul transportului rutier prin servicii regulate speciale;</p> <p>m) registrele de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere;</p> <p>n) borderourile de evidență a biletelor și foile de parcurs.</p>		<p>vehiculelor doar pe șoferii curselor.</p>
<p>Articolul 51. – Operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:</p> <p>a) să se conducă de prezenta lege și reglementările în vigoare specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o efectuează;</p> <p>b) să asigure prezența la bordul vehiculului rutier a documentelor pe baza cărora este permisă desfășurarea activității, în funcție de tipul de transport;</p> <p>c) să asigure prezentarea și plecarea în cursă la timp a vehiculelor, în starea tehnică și sanitară corespunzătoare, să asigure transportarea persoanelor în condiții de siguranță și confort, conform graficului aprobat și reglementărilor din domeniu în vigoare;</p> <p>d) să încheie, în localitatea unde există mai multe gări auto,</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 51, alineatul (1) litera h) se expune în următoarea redacție: „h) să asigure verificarea tehnică a unităților de transport înainte de efectuarea cursei și controlul medical de muncă al conducătorilor auto odată pe an cu înscrierea rezultatelor în registrele respective.”</p> <p>La alineatul (1) litera o) sintagma „numărului de locuri prevăzut de uzina producătoare;” se substituie cu sintagma „capacității de îmbarcare stabilită de uzina producătoare și/sau standardele în vigoare”.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, în varianta dlui Valeriu Ghilețchi.</p> <p><b><u>Se susține</u></b>.</p>

<p>la libera alegere, contracte cu una dintre acestea, în vederea prestării serviciilor de transport rutier prin servicii regulate pe rutele atribuite spre deservire în modul stabilit și să notifice imediat Agenției contractul încheiat;</p> <p>e) să încheie cu organizațiile de asigurare contracte de asigurare obligatorie a persoanelor și bagajele transportate, în conformitate cu legislația în vigoare;</p> <p>f) să formeze echipajele din conducători auto ce posedă certificat de competență profesională, eliberat în conformitate cu prezenta lege;</p> <p>g) să asigure instruirea și perfecționarea profesională continuă a managerului de transport rutier și a conducătorilor auto;</p> <p>h) să asigure controlul medical de muncă al conducătorilor auto și verificarea tehnică a unităților de transport înainte de efectuarea cursei, cu înscrierea rezultatelor în registrele respective;</p> <p>i) să respecte reglementările în vigoare privind efectuarea inspecției tehnice periodice;</p> <p>j) în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice, să asigure menținerea vehiculelor rutiere într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice;</p> <p>k) să monteze, prin agenți economici autorizați, tahografe și limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sînt obligatorii;</p> <p>l) să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au tahograful sau limitatorul de viteză defect, nesigilat sau fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;</p> <p>m) să informeze conducătorii auto și lucrătorii mobili cu privire la reglementările din domeniul transporturilor rutiere;</p> <p>n) să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele tahografice ale conducătorilor auto utilizate modul în care aceștia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere și de odihnă și să nu permită intervenția persoanelor neautorizate asupra aparatelor tahograf și a limitatoarelor de viteză;</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art 51,</p> <p>lit.h) se expune în următoarea redacție:</p> <p>„h) să asigure la locul amplasării bazei tehnico-materiale, prevăzute la art. 18 al prezentului cod, efectuarea unui control al treziei și verificării generale medicale a conducătorilor auto cel mai rar o dată la 12 ore de muncă, cu excepția rutelor internaționale la care conducătorii auto vor fi supuși controlului medical cu cel mult trei ore până la plecarea în cursă și să asigure examinarea generală tehnică a fiecărei unități de transport nu mai rar de o dată la 20 ore de lucru cu excepția transportului internațional la care controlul tehnic se va efectua înainte de plecare în fiecare cursă. Înainte de a începe activitatea de transport în baza unei foi de parcurs noi, șoferul va fi supus unei verificări medicale, iar unitatea de transport va fi supusă unei verificări tehnice. Foiaia de parcurs este valabilă nu mai mult de 36 ore de la ora trecerii controlului medical și controlului tehnic, cu excepția transportului internațional, pentru care valabilitatea foii de parcurs acoperă cursa tur și retur. Criteriile medicale la care șoferii vor fi supuși controlului medical vor fi aprobate prin instrucțiune de către organul central de specialitate după consultarea cu Ministerul Sănătății și Protecției sociale, iar criteriile tehnice al controlului unităților de transport vor fi aprobate prin instrucțiune de către organul central de specialitate. Instrucțiunile menționate vor fi publicate în Monitorul Oficial;”</p> <p>la lit.o) sintagma „numărului de locuri prevăzut de uzina producătoare;” se substituie</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
---	---	----------------------------------

<p>o) să efectueze transporturile numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate și/sau în limita numărului de locuri prevăzut de uzina producătoare;</p> <p>p) să respecte regulile și procedurile ce trebuie urmate în cazul vehiculelor sau al încărcăturilor cu greutate și/sau dimensiuni de gabarit care depășesc limitele maxime admise;</p> <p>q) să respecte și să aplice reglementările în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase și perisabile.</p>	<p>cu sintagma „capacitatea de îmbarcare stabilită de uzina producătoare și/sau standardele în vigoare”;</p> <p>se adaugă o literă nouă cu următorul conținut:  „r) să asigure îmbarcarea călătorilor din localitățile unde sunt gări numai de pe teritoriul garilor auto, respectând prevederile prezentului cod, iar din localitățile unde nu există gări numai din stațiile publice, iar în lipsa acestora (cu condiția includerii localității în graficul de circulație) în locurile care să asigure securitatea la transport.”;</p> <p>Argument:  În legătură strinsă cu modificările propuse prin amendamentul precedent sînt și propunerile de modificare a punctului h) a articolului 51 care vine să reglementeze controlul medical al șoferilor la eliberarea fiecărei noi foi de parcurs, controlul tehnic al unităților de transport, perioada de valabilitate a controlului etc. Aceste prevederi vor exclude interpretarea diferită a conținutului controlului, a termenului cînd trebuie efectuat etc.</p> <p>Modificările propuse la punctul o) vin să reglementeze capacitatea de îmbarcare a unităților de transport prin referința la limitele stabilite de uzina producătoare și de standardele în vigoare.</p> <p><b><u>Dna Stela Jantuan, deputat în Parlament</u></b>  La articolul 51 la alineatul (1) litera h) se expune în următoarea redacție:  h) să dețină și să aplice un program de deservire tehnică a vehiculelor, conform cerințelor și recomandărilor producătorilor;</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b>  Art.51 – Operatorii de transport</p>	<p><b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>

	rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații: r) să supună serviciile prestate procedurilor de certificare, aplicate de către organismele de evaluare a conformității acreditate.	
Articolul. 60 – (1) Pentru a efectua transport rutier contra cost de mărfuri în trafic național, este obligatorie prezența la bordul vehiculului: a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original; b) scrisoarea de trăsură; c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil.	<b><u>DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b> La art.60 alin.(1) lit.a), este expusă într-o formă neclară și ambiguă, nefiind clar dacă licența de transport este necesar a fi în original sau copie, fapt ce urmează de redactat. De asemenea, această obiecție este valabilă și pentru art.72.	<b><u>Nu se susține.</u></b> Licența de transport rutier și copia conformă a licenței sunt două documente distincte. La bordul unității de transport se ține copia conformă a licenței, iar licența propriu zisă se ține în sediul operatorului de transport.
	<b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b> La art.60 alin.(1) lit.a), este expusă într-o formă neclară și ambiguă, nefiind clar dacă licența de transport este necesar a fi în original sau copie. Astfel, pentru a nu crea probleme în aplicare considerăm necesar redactarea acestei norme. Această obiecție este valabilă și pentru art.72.	<b><u>Nu se susține.</u></b> Licența de transport rutier și copia conformă a licenței sunt două documente distincte. La bordul unității de transport se ține copia conformă a licenței, iar licența propriu zisă se ține în sediul operatorului de transport.
Articolul. 64 – (1) Pentru efectuarea transportului rutier de mărfuri periculoase operatorul de transport rutier sau întreprinderea este obligat suplimentar de a deține la bordul vehiculului: a) certificatul de agreere pentru vehiculele care transportă mărfuri periculoase, modelul căruia va fi prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase;	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 64 alineatul (1) litera a) sintagma „agreere” se substituie cu sintagma „agreement”.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul. 66 – (2) Biletele se vând la casele de bilete ale gărilor auto, ale operatorilor de transport rutier care deservește aceste rute/curse, terminale speciale și/sau agenților de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora, biletele vor fi vândute de conducătorul auto.	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 66, alineatul (2) va avea următorul cuprins: „(2) Biletele se vând la casele de bilete ale gărilor auto, ale operatorilor de transport rutier care deservește aceste rute/curse, terminale speciale și/sau agenților de vânzare a biletelor, prin sistemele electronice de vânzare a biletelor iar în lipsa acestora, biletele sînt vândute de	<b><u>Se susține,</u></b> cu completarea în final cu sintagma „elaborat și gestionat de Agenție.”

	<p>conducătorul auto, în toate cazurile, biletele trebuie să fie vândute și/sau raportate prin intermediul planului unic de facturare și decontare.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghiletschi, deputat în Parlament</u></b>  Art. 66, la alineatul (3) după sintagma „sau terminalelor speciale.” se adaugă propoziția:  „Operatorii de transport rutier vor putea organiza vânzarea билетelor pentru cursele sale prin casele proprii de bilete și/sau terminale speciale ale agenților de vânzare a билетelor după notificarea Agenției despre faptul deschiderii caselor de bilete și/sau terminalelor speciale cu indicarea în notificare a adresei de amplasare și regimului de lucru.”.</p> <p>Argument:  Modificările pe care le propunem la art.51, 66, 84 au drept scop stabilirea unor condiții de disciplină în privința operatorilor de transport referitoare la locurile de unde pot fi îmbarcați călătorii, modalitatea și locurile de vânzare a билетelor, precum și locurile unde pot fi parcate unitățile de transport în regim taxi. Aceste prevederi, pe lângă impactul asupra normelor de concurență loială, au un efect și asupra normelor de siguranță rutieră. Prin modificările propuse la art. 66 se crează posibilitatea unei concurențe între sistemele de vânzare a билетelor organizate prin autogări și cele organizate de transportatori.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>, deoarece varianta dlui S.Sîrbu privind implementarea sistemelor electronice de vânzarea билетelor este efectuată de către Agenție, fapt ce va crea premise privind micșorarea costului билетului de transport cu 7-8%.</p>
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b>  La art.66 alin. (5), nu este clar din care considerente și în baza căror acte legislative sau normative au fost luate ca bază normele prezentate. Mai mult ca atât, nu este nimic stipulat despre achitarea parțială a taxei de către copiii transportați cu transportul auto de călători.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>. Aceste prevederi sunt norme primare prevăzute în proiectul dat.</p>

<p>Articolul 69 - (5) În caz de accident survenit ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, transportatorul asigură asistență rezonabilă și proporțională în ceea ce privește nevoile imediate de ordin practic ale persoanelor după accident. O astfel de asistență include, atunci când este necesar, cazare, hrană, îmbrăcăminte, transport și facilitarea acordării primului ajutor.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 69, după alineatul (5) se completează cu alineatele (6), (7), (8) și (9) cu următorul cuprins: „(6) Operatorii de transport, agenții de voiaj și operatorii de turism nu pot refuza să accepte o rezervare din partea unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană, pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă. (7) Rezervările și biletele sunt puse la dispoziția persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare. (8) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului 6 al prezentului articol, operatorii de transport, agenții de voiaj și operatorii de turism pot refuza să accepte o rezervare din partea unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau mobilitate redusă: (a) pentru a îndeplini cerințele legate de siguranță aplicabile stabilite de legislația națională sau pentru a îndeplini cerințele legate de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente; (b) în cazul în care proiectarea vehiculului sau infrastructura, inclusiv a autogărilor, fac fizic imposibilă îmbarcarea, debarcarea sau transportul persoanelor cu handicap sau al persoanelor cu mobilitate redusă într-un mod sigur și fezabil din punct de vedere operațional. (9) În cazul în care un operator de transport, un agent de voiaj sau un operator de turism refuză să accepte o rezervare, să emită sau să</p>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	----------------------------------

	furnizeze în alte moduri un bilet sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă din motivele definite la alineatul (8), persoana în cauză poate solicita să fie însoțită de o altă persoană pe care a ales-o și care poate oferi asistența de care are nevoie persoana cu handicap sau cu mobilitate redusă astfel încât motivele enunțate la alineatul (8) să nu se mai aplice. ”	
	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 70 alineatul (1) litera d) sintagma „auto” se substituie cu sintagma „rutiere”.	<b><u>Se susține.</u></b>
	<b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b> Art.72 – Operatorul de transport rutier care prestează servicii de transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional sau internaționale, pe toată durata transportului are obligația de a deține la bordul vehiculului rutier: g) copia autenticată a certificatului de conformitate și/sau a certificatului sistemului de management.	<b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.
Articolul. 73 – (1) Transportul rutier contra cost de persoane pe rute regulate speciale în trafic local, raional sau interraional poate fi efectuat de către operatorii de transport rutier care au încheiat un contract cu un beneficiar care poate fi agent economic sau instituție de învățământ, în vederea efectuării de transporturi pentru următoarele categorii de personal: a) transportul muncitorilor între domiciliu și locul de muncă; b) transportul elevilor și al studenților spre și dinspre instituțiile de învățământ;	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 73, după alineatul (1) se completează cu alineatul (2) cu următorul cuprins: „(2) Cerințele tehnice specifice care trebuie să le îndeplinească vehiculele rutiere care efectuează transportul elevilor vor fi specificate în Regulamentul cu privire la clasificarea pe categorii de confort a autobuzelor și autocarelor”	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul 74. – Operatorul de transport rutier care prestează servicii de transport rutier contra cost prin servicii regulate speciale în trafic local, raional, interraional sau internațional, pe toată durata transportului, pe teritoriul Republicii	<b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b> Art.74 – Operatorul de transport rutier care prestează servicii de transport rutier contra	<b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.

<p>Moldova, are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier:</p> <p>a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original;</p> <p>b) copia contractul încheiat cu beneficiarul transportului;</p> <p>c) lista de control a persoanelor transportate, cu ștampila beneficiarului transportului. Persoanele transportate trebuie să posede buletine de identitate sau legitimații eliberate de beneficiar;</p> <p>d) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>e) foaia de parcurs, al cărei model este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p>	<p>cost, prin servicii regulate speciale în trafic local, raional, municipal, raional, interraional sau internațional, pe toată durata transportului, pe teritoriul Republicii Moldova, are obligația de a deține la bordul vehiculului rutier:</p> <p>e) copia autentificată a certificatului de conformitate.</p>	
<p>Articolul 75. – La efectuarea unui transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale în trafic național, operatorul de transport rutier are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului:</p> <p>a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original;</p> <p>b) foaia de parcurs, al cărei model este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje;</p> <p>c) lista de control, al cărei model este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje;</p> <p>d) contractul beneficiarului transportului respectiv, în original;</p> <p>e) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>f) documentele de plată care confirmă achitarea serviciilor de către beneficiar, inclusiv bonul de casă emis de mașina de casă și control cu memorie fiscală ori copia dispoziției de plată.</p>	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.75 – La efectuarea unui transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale în trafic național, operatorul de transport rutier are obligația de a deține la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului:</p> <p>g) copia autentificată a certificatului de conformitate.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>
<p>Articolul 78. – (1) Pentru efectuarea unui transport rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale internaționale, operatorul de transport rutier are obligația să dețină în original, la bordul vehiculului, pe toată durata transportului, după caz:</p> <p>a) documentul de control prevăzut de Acordul INTERBUS pentru transporturile rutiere contra cost de persoane prin servicii ocazionale liberalizate;</p> <p>b) autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, după caz;</p>	<p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.78</p> <p>(2) Suplimentar față de prevederile alineatului (1) al prezentului articol, în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, la bordul vehiculului trebuie să se afle:</p> <p>e) copia autentificată a certificatului sistemului de management.</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>

<p>c) documentul de control prevăzut de acordurile bilaterale pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale, în cazul statelor nesemnate ale Acordului INTERBUS.</p> <p>(2) Suplimentar față de prevederile alineatul (1) al prezentului articol, în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, la bordul vehiculului trebuie să se afle:</p> <p>a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original;</p> <p>b) contractul beneficiarului transportului respectiv, în original;</p> <p>c) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>d) documentele de plată care confirmă achitarea serviciilor de către beneficiar, inclusiv bonul de casă emis de mașina de casă și control cu memorie fiscală ori copia dispoziției de plată sau scrisoarea de garanție privind achitarea serviciilor din partea beneficiarului.</p>		
<p>Articolul. 82 – (1) Transporturile de persoane sau bunuri în regim de taxi sunt servicii de interes public pentru populație, de regulă, executate în interiorul unei localități, numai de către operatori de transport rutier care dețin licență de transport rutier.</p> <p>(2) Transportul de persoane sau bunuri în regim de taxi se efectuează contra cost.</p> <p>(3) Costul transportului în regim de taxi se stabilește prin însumarea tarifelor pe distanța parcursă și/sau timpul de staționare, măsurate de un aparat de taxat aflat în dotarea autovehiculului respectiv.</p>	<p><b><u>DI Simion Furdui, deputat în Parlament</u></b> Articolul 82, după punctul 1) se completează cu 1') cu următorul cuprins: Conducătorii auto pentru transporturile de persoane sau bunuri în regim de taxi să posede certificat de competență profesională, ce atestă cunoștințe privind cunoașterea hărții orașului unde își va efectua activitatea și posedarea limbii de stat, eliberat de către Direcția de înregistrare a Transportului și Calificarea Conducătorilor Auto.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Condițiile de instruire necesare pentru a poseda certificate de competență profesională pentru a practica activitatea de conducător auto pentru transporturile de persoane sau bunuri urmează a fi stabilite prin ordin de către organul central de specialitate - MTID, iar programul de instruire propriu zis urmează a fi aprobat de ME și MTID. În context, nu este necesară stabilirea în lege a cerințelor specifice expuse în amendament, utilitatea lor, ca și orice alte cerințe minime, urmează a fi apreciată de către MTID.</p>
<p>Articolul 83. – La efectuarea transportului contra cost în regim de taxi se admit autoturismele care îndeplinesc cumulativ următoarele:</p> <p>a) sînt dotate cu aparate de taxat legalizate, verificate metrologic și înregistrate la organul fiscal teritorial;</p> <p>b) sînt dotate cu lampă de taxi în stare funcțională, conform prevederilor normelor privind efectuarea transportului contra cost în regim de taxi elaborare și aprobate de către</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b> Articolul 83, punct, a) se propune următoarea redacție a punctului: „sunt dotate cu aparate de taxat cu funcții metrologice”.</p> <p><b><u>DI Simion Furdui, deputat în Parlament</u></b> La articolul 83 se completează cu litera d) cu următorul cuprins: „d) sunt dotate cu navigator</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Pentru a fi utilizat aparatul de taxat este supus verificărilor metrologice.</p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>administrația publică locală; c) dispun de însemnele, înscrisurile, elementele de culoare ale caroseriei și dotările specificate în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p>	<p>GPS”. <b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 83, alineatul 1) litera b) sintagma „normelor privind efectuarea transportului contra cost în regim de taxi elaborare și aprobate de către administrația publică locală” se substituie cu sintagma „Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje.”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b> La art.83, nu este descris regulile de utilizare și nici mecanismul de funcționare a aparatului specific cu care trebuie să fie echipate unitățile de transport implicate în transport de persoane cu taximetre.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Aceste norme fac obiectul Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p>
<p>Articolul 84. – Autoritățile administrației publice locale, în contextul responsabilității față de buna organizare a activității de transport în regim de taxi, emit decizii referitoare la locurile de așteptare sau staționare a taxiurilor.</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b> Art. 84, se adaugă un alineat nou cu următorul conținut: „(2) Este interzisă parcare unităților de transport, inclusiv a unităților ce activează în regim taxi, pe o rază de 100 m de la gările auto, cu excepția locurilor special amenajate pentru parcare sau staționarea taxiurilor.” Argument: Ambuteajele din preajma gărilor, goana după pasageri manifestată prin îndrumarea de către șoferi spre unitatea sa de transport crează o stare primitivă a concurenței și o cultură joasă de deservire a călătorilor. Taximetria ca gen separat de transport trebuie să se efectueze din locurile aglomerate din spații special amenajate, destinate doar acestui tip de transport și totodată să nu creeze impedimente pentru intrarea/ieșirea autocarelor din gări etc.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 85. – La efectuarea unui transport rutier contra cost de persoane în regim de taxi, operatorul de transport rutier are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului: a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original,</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b> Articolul 85, lit. a) se propune a exclude din text sintagma „în original”.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Copia conformă a licenței este documentul ce atestă îndeplinirea capacității financiare de către fiecare vehicul rutier. Acest document este distinct față de licență și trebuie să se afle la bordul vehiculului în original pentru toate</p>

<p>b) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil;</p> <p>c) foaia de parcurs, al cărei model este prevăzut în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.</p>	<p><b><u>Dni Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Art.85 – La efectuarea unui transport rutier contra cost de persoane în regim de taxi, operatorul de transport rutier are obligația de a deține la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului:</p> <p>d) copia autenticată a certificatului de conformitate.</p>	<p>tipurile de transport.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>
<p>Articolul 86. – (1) Transportul în regim de taxi poate fi efectuat numai la solicitarea clientului și pe orice traseu deschis circulației publice.</p> <p>(2) Operatorul de transport autorizat să presteze servicii în regim de taxi este în drept:</p> <p>a) de regulă, să execute transport în regim de taxi în interiorul localității unde este înregistrată întreprinderea;</p> <p>b) ocazional, să execute transport în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprinderea și alte localități sau puncte de interes, la cererea călătorului;</p> <p>c) ocazional, să execute transport în regim de taxi între localitatea unde este înregistrată întreprinderea aflată în zona de frontieră și altă localitate similară aflată peste frontieră, dacă acordurile internaționale bilaterale permit aceasta.</p> <p>(3) Este interzis transportul persoanelor în regim de taxi pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea.</p> <p>(4) Taxiurile au acces nediscriminatoriu și în condiții egale în locurile de așteptare a clienților, în limita locurilor disponibile.</p> <p>(5) Accesul în locurile de așteptare a clienților poate fi gratuit sau în baza unei taxe generale, instituite de către consiliul local și plătită pentru fiecare taxi autorizat.</p> <p>(6) În lipsa locurilor de așteptare a clienților taxiurile pot staționa numai în locurile permise pentru staționare în conformitate cu legislația în vigoare.</p>	<p><b><u>DI Chiril Lucinschi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 86, alin.(3) se propune a exclude alineatul dat, deoarece contravine conceptului alineatului (2) din prezentul articol.</p> <p>Articolul 86. alin.(5) se propune a exclude sintagma „plătită pentru fiecare taxi autorizat”. (din categoria transport public numai operatorii de transport în regim de taxi plătesc taxa locală, iar în scopul asigurării unei echități între operatori ar fi logic achitarea unei taxe unice în dependență de numărul, nivelul și calitatea parcarilor).</p> <p>Articolul 86, alin.(6) se expune în următoarea redacție: „În lipsa locurilor de așteptare a clienților taxiurile pot staționa în alte locuri disponibile, fără a incomoda pietonii și alt transport”.</p>	<p><b><u>Nu se sustine</u></b>. Interzicerea transportului în regim de taxi pe trasee prestabilite în afara localității este esențială în a contracara dublarea rutelor regulate de către taxiuri. Activitatea de taxi este un serviciu public preponderent local, iar efectuarea transportului în afara localității este o excepție. Astfel, în vederea prevenirii abuzurilor, această interzicere este obligatorie și vine să clarifice prevederile aliniatului 2), dar nu sa-l contrazică.</p> <p><b><u>Se sustine</u></b>.</p> <p><b><u>Nu se sustine</u></b>. Staționarea poate avea loc doar în locurile în care este permisă staționarea conform Regulamentului circulației în vigoare. Or, staționarea în locuri „disponibile” poate fi interpretată și în acele locuri unde există semn de parcare interzisă, ceea ce este contrar regulilor circulației rutiere.</p>

	<p>Articolul 86 se completează cu un nou alin.(7) cu următorul cuprins:          „(7) Pentru prestarea serviciilor de taxi în raza municipiilor Chișinău și Bălți sunt admise autovehiculele cu vechime de până la șapte ani”.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Proiectul codului nu îți propune să facă diferențiere pe criterii de vârstă sau regionale, ci pe categorii de confort.</p>
<p>Articolul. 87 – (1) Activitățile conexe transporturilor rutiere sunt următoarele:          a) activități de autogară;          b) activități de autoservice;          c) activități de montare, reparare și verificare a tahografelor și/sau limitatoarelor de viteză;          d) activități de cântărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului, conform modelului din anexa nr.3 a prezentei legi.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sirbu, deputat în Parlament</u></b>          La articolul 87, alineatul (1) litera d) sintagma „anexa nr.3” se substituie cu sintagma „anexa nr.2”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul 88. – (1) Activitatea de autogară se efectuează de către întreprinderi de stat sau private numai în baza licenței de desfășurare a activității de autogară eliberate de autoritatea de licențiere.          (2) Activitatea de autogară se efectuează în spații special amenajate și dotate, destinate staționării vehiculelor rutiere antrenate în activități de transport contra cost de persoane prin servicii regulate, îmbarcării/debarcării persoanelor aflate în așteptare și oferirii condițiilor și serviciilor pentru vehiculelor rutiere și pentru persoanele aflate în așteptare, în care se desfășoară activități specifice transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate.          (3) Înființarea unei autogări se efectuează cu aprobarea consiliilor locale.          (4) Amplasarea autogării trebuie să asigure accesibilitatea, siguranța și calitatea deservirii persoanelor și a operatorilor de transport rutier.          (5) Operatorii de transport rutier contra cost prin servicii regulate au acces nediscriminatoriu la serviciile autogărilor autorizate.</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b>          Art. 88, la alineatul (8) după sintagma „pentru autogările respective.” se adaugă propoziția:          „Stabilirea direcțiilor prioritare nu limitează dreptul operatorilor de transport de a-și alege autogările prin care vor fi deservite rutele.”</p> <p>Argument:          Prevederile articolului 88 în redacția propusă de autori permit unele interpretări duble, care pot duce la limitarea dreptului operatorului de transport de a-și alege gara sau stația auto cu care să încheie contract prin utilizarea unui instrument administrativ - la indicația organului central de specialitate. De aceea, propunem completarea textului actual cu o nouă propoziție.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>(6) Plecările, opririle în tranzit și sosirile în autogară, în vederea îmbarcării/debarcării persoanelor, sînt permise numai dacă graficul de circulație al autorizației de traseu prevede staționarea în localitatea de amplasare a autogării.</p> <p>(7) În cazul în care capacitatea autogărilor este depășită, organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor solicită consiliilor locale stabilirea unor stații publice pentru capetele de traseu și/sau a opririlor în tranzit.</p> <p>(8) În cazul funcționării mai multor autogări în localitate, organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor, în funcție de amplasarea teritorială a autogărilor și direcțiile de deplasare a rutelor/curselor care pornesc sau tranzitează autogările, poate stabili direcțiile prioritare de deservire a rutelor/curselor pentru autogările respective.</p>		
<p><b>Articolul 89.</b> – Autogara trebuie amenajată și dotată cel puțin cu următoarele:</p> <p>a) edificiu, care va include: casă de bilete, birou de informație, sală amenajată pentru persoanele aflate în așteptare, cu capacitatea de cel puțin 20 de locuri pe scaune, dispecerat, bloc sanitar;</p> <p>b) 4 unități de peronal de îmbarcare/debarcare;</p> <p>c) cameră de bagaje;</p> <p>d) parcare pentru 8 unități de transport, conform normelor privind amenajarea teritoriului.</p>	<p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b>  Art. 89, la lit.a) sintagma „birou de informație” se substituie cu sintagma „birou sau panou de informație”.</p> <p>Argument:  Articolul 89 propunem să fie expus mai concret prin introducerea posibilității autogărilor de alege modalitatea prin care doresc să informeze călătorii, fie prin birou de informații, fie prin panou de informații în funcție.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 89, după alineatul (1) se completează cu alineatul (2) cu următorul cuprins:  „(2) Cerințele tehnice față de condițiile impuse în alineatul (1) al prezentului articol vor fi prevăzute în Regulamentul cu privire la autogări”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 90 – (2) Licențierea activității de transport rutier contra cost se efectuează în conformitate cu Legea</p>	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p>	<p><b><u>Se susține.</u></b> Astfel, termenul „transport rutier contra cost” urmează a fi substituit cu termenul „autogară”.</p>

<p>privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.</p> <p>(3) La declarația pentru eliberare/prelungirea licenței se anexează în original sau copii cu prezentarea originalelor pentru verificare, documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente:</p> <p>a) actele din care să reiasă dreptul de folosință a edificiului și terenului pe o perioadă de minimul 1 an, precum și corespunderea acestora la condițiile articolului 89 al prezentei legi;</p> <p>b) copia carnetului de muncă din care să rezulte că persoana este angajată în funcția de manager de transport rutier, responsabilă pentru activitățile desfășurate de autogară.</p> <p>c) declarație pe proprie răspundere privind îndeplinirea cerinței de bună reputație în condițiile articolului 19 al prezentei legi;</p> <p>d) certificat de competență profesională al managerului de transport, responsabil de activitatea de autogară, eliberat în condițiile articolului 45 al prezentei legi, al cărui model va fi prevăzut în anexa nr.2 a prezentei legi;</p> <p>e) decizia consiliului local cu privire la aprobarea înființării autogării, în cazul autogărilor noi;</p> <p>f) schița autogării, la scara 1/100, cu amplasarea peroanelor și încăperilor adiacente.</p>	<p>La art.90 alin.(2) din proiectul de lege nu se încadrează în obiectul de reglementare a articolului.</p> <p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Întru asigurarea siguranței și calității activităților conexe transportului auto de pasageri în titlul IV al prezentei legi de prevăzut necesitatea aplicării procedurilor de evaluare a conformității și de expus art.90, 97, 98 și 102 în următoarea redacție:</p> <p>Art.90</p> <p>(3) La declarația pentru eliberarea/prelungirea licenței se anexează în original sau copii cu prezentarea originalelor pentru verificare, documentele prevăzute de Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și următoarele documente:</p> <p>g) certificatul sistemului de management.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 90,</p> <p>la alineatul (2) sintagma „transport rutier contra cost” se substituie cu sintagma „autogară”;</p> <p>la alineatul (3) litera d) sintagma „anexa nr.2 a prezentului cod” se substituie cu sintagma „Regulamentul cu privire la autogări”.</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 90,</p> <p>la alineatul (4) după sintagma „competența profesională” se adaugă „sunt identice cu condițiile pentru managerul de transport prevăzute în capitolul 5 al prezentului cod.”, iar sintagma „vor fi stabilite de organul central de specialitate al administrației publice în domeniul transporturilor și aprobate de Ministerul Educației.” se exclude.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p> <p><b><u>Se sustine.</u></b></p>
--	--	--

	<p>alineatul (5) se exclude, iar alineatul (6) devine alineatul (5).</p> <p>Argument: Condițiile pentru stabilirea competenței profesionale a managerului autogării considerăm că trebuie să fie identice cu condițiile pentru managerul în transport. Acest lucru indirect reiese din prevederile variantei actuale. De aceea la art. 90 alin 4) și 5) propunem introducerea unor modificări în text, care să stabilească clar acest principiu, iar prevederile ce se referă la stabilirea acestora de către organul central de specialitate și termenul valabilității sînt prevăzute deja în normele codului ce reglementează competența profesională a managerului în transport.</p>	
<p>Articolul. 91 – (1) Condițiile privind eliberarea, prelungirea, reperfectarea licenței, termenul de valabilitate a licenței, suspendarea temporară, reluarea valabilității și retragerea licenței sunt prevăzute în legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și cazurile suplimentare pentru suspendarea și retragerea licenței, prevăzute de articolul 93 al prezentei legi.</p> <p>(2) Formularul tipizat al licenței de desfășurare a activității de autogară este prevăzută în Hotărârea Guvernului Nr. 196 din 20.02.2002.</p>	<p><b><u>Dnii Sergiu Sîrbu, Valeriu Ghilețchi, deputați în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 91, alineatul (2) se exclude.</p> <p>Argument: Considerăm inoportună evidențierea faptului că formularul licenței este prevăzut în HG nr. 196 din motiv că o lege organică nu poate face trimitere la o HG concretă și din motiv că Guvernul, în orice moment, poate abroga hotărîrea sa și respectiv să adopte alta. În acest context propunem excluderea alineatului (2) din art 91.</p>	<b><u>Se susține.</u></b>
<p>Articolul. 92 – (1) Deținătorii licenței de desfășurare a activității de autogară au următoarele obligații: l) să comercializeze bilete prin intermediul unui program unic de realizare a biletelor, ținut de Agenție.</p>	<p><b><u>Dnii Sergiu Sîrbu, Valeriu Ghilețchi, deputați în Parlament</u></b></p> <p>La articol 92, alineatul (1) litera l) se exclude.</p> <p>Argument: Actuala redacție a Codului prevede că biletele se vînd printr-un sistem unic de realizare a biletelor care va fi ținut de Agenție. Considerăm această prevedere una de tip învechit, prin care autoritățile statului gestionează nemijlocit afacerile. Un astfel de</p>	<b><u>Se susține.</u></b>

	<p>sistem nu întâlnim nici în spațiul comunitar și nici în spațiul CSI, argumentarea necesității acestuia nu se regăsește în AIR la proiectul codului. Totodată acest instrument vine în contradicție directă cu normele de concurență loială și de liberalizare a economiei.</p>	
<p>Articolul. 93 – (1) Licența de desfășurare a activității de autogară poate fi retrasă de către Autoritatea de licențiere în condițiile legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și în următoarele cazuri:</p> <p>a) la constatarea și sancționarea mai mult de 10 ori, printr-o hotărâre definitivă conform legii, în interval de 12 luni, a următoarelor încălcări:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- admiterea la efectuarea curselor prin intermediul autogării a vehiculelor rutiere în lipsa la bord a documentelor prevăzute de prezenta lege;</li> <li>- nerespectarea programului autogării;</li> <li>- refuzul accesului operatorilor de transport rutier la serviciile oferite de autogară sau condiționarea încheierii contractelor de efectuare a unor servicii suplimentare ori pe care operatorul de transport rutier nu le solicită;</li> <li>- refuzul încheierii contractelor de acces în autogară, în conformitate cu prevederile prezentei legi, cu operatorii de transport rutier deținători de autorizație de transport rutier de persoane prin servicii regulate;</li> <li>- aplicarea, la încheierea contractelor cu operatorii de transport rutier, a unor tarife diferențiate pentru aceleași servicii;</li> <li>- neîndeplinirea condițiilor contractuale față de operatorii de transport rutier;</li> <li>- nerespectarea regimului efectuării curselor suplimentare.</li> </ul>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Articolul 93 se expune în următoarea redacție:</p> <p>„(1) Licența de desfășurare a activității de autogară poate fi retrasă de către Autoritatea de licențiere în condițiile legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, precum și în următoarele cazuri:</p> <p>a) la constatarea și sancționarea mai mult de 10 ori de către Agenție, printr-o decizie definitivă conform legii, în interval de 12 luni, a următoarelor încălcări:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- admiterea la efectuarea curselor prin intermediul autogării a vehiculelor rutiere în lipsa la bord a documentelor prevăzute de prezenta lege;</li> <li>- nerespectarea programului autogării;</li> <li>- refuzul accesului operatorilor de transport rutier la serviciile oferite de autogară sau condiționarea încheierii contractelor de efectuare a unor servicii suplimentare ori pe care operatorul de transport rutier nu le solicită;</li> <li>- refuzul încheierii contractelor de acces în autogară, în conformitate cu prevederile prezentului cod, cu operatorii de transport rutier deținători de autorizație de transport rutier de persoane prin servicii regulate;</li> <li>- aplicarea, la încheierea contractelor cu operatorii de transport rutier, a unor tarife diferențiate pentru aceleași servicii;</li> <li>- neîndeplinirea condițiilor contractuale față de operatorii de transport rutier;</li> </ul>	<p><b><u>Se sustine.</u></b></p>

	- nerespectarea regimului efectuării curselor suplimentare, constatată prin prescripții de Agenție.”	
Articolul. 95 – (2) Activitățile de autoservice se pot desfășura numai în ateliere specializate, în baza autorizației de desfășurare a activității de autoservice, care atestă dreptul de a efectua, în conformitate cu legislația în vigoare, activitățile prevăzute la articolul 96 al prezentei legi.	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 95, după alineatul (2) se completează cu alineatul (3) cu următorul cuprins: „ Cerințele tehnice față de atelierele prevăzute în alineatul (2) al prezentului articol vor fi prevăzute în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice”.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul 97. – (1) Autorizația de desfășurare a activității de autoservice se eliberează de către primării pe un termen de 5 ani. (2) Modelul autorizației de desfășurare a activității de autoservice va fi prevăzut în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice. (3) Autorizația cu termenul de valabilitate depășit este nulă.	<b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b> Art.97, alin.(2) se expune în următoarea redacție: „(2) Modelul autorizației de desfășurare a activității de autoservice, precum și procedura de certificare a activităților de autoservice, vor fi prevăzute în Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.” <b><u>Direcția generală juridică a Secretariatului Parlamentului, DI Mihai Godea, deputat în Parlament</u></b> La art.97 alin.(1) referitor la eliberarea autorizației de desfășurare a activității de autoservice, menționăm că potrivit art.8 alin.(2) din Legea privind siguranța traficului rutier nr, 131/2007, de competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor este autorizarea persoanelor care practică activitate de întreprinzător în domeniile de omologare, testare tehnică, prestări servicii de reparație și de întreținere tehnică a vehiculelor. În temeiul celor enunțate propunem revizuirea art.97 alin.(1) în coroborare cu prevederile art.8 din Legea nr. 131/2007.	<b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.  <b><u>Se susține.</u></b> Sintagma „primării” se substituie cu sintagma „Agenție”.

	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 97 alineatul (1) sintagma „primării” se substituie cu sintagma „Agenție”.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul. 98 – (1) Autorizația de desfășurare a activității de autoservice se acordă întreprinderilor care îndeplinesc condițiile: a) de bună reputație și capacitate profesională; b) de dotare tehnică, conform anexei nr. 4 a prezentei legi; c) de existență a spațiilor adecvate pentru: - amplasarea vehiculelor și/sau produselor ce urmează a fi sau au fost reparate sau reglate; - depozitarea și evidența materialelor și produselor de schimb necesare procesului de reparare sau de recondiționare; - efectuarea lucrărilor de reparare, întreținere, recondiționare și/sau de reglare funcțională.	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 98 alineatul (1) litera b) sintagma „anexei nr.4” se substituie cu sintagma „anexei nr.3”.  <b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b> Art.98 – Autorizația de desfășurare a activității de autoservice se acordă întreprinderilor care îndeplinesc condițiile: d) de corespundere a serviciilor cu cerințele documentelor normative, confirmată prin certificat de conformitate.	<b><u>Se susține.</u></b>  <b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.
Articolul. 99 – (1) Capacitatea profesională a întreprinderii este îndeplinită atunci când managerul responsabil de activitățile atelierului de autoservice, în funcție de activitățile executate: a) deține certificat de competență profesională valabil, eliberat în condiții similare articolului 45 al prezentei legi, al cărui model este prevăzut în anexa nr.2 a prezentei legi; b) are calificarea de inginer sau tehnician în transportul auto; c) are vechime în muncă de minimum 5 ani în sfera de reparație și deservire tehnică a vehiculelor rutiere.	<b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 99 alineatul (1) litera a) sintagma „anexa nr.2 a prezentului cod” se substituie cu sintagma „Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice”.	<b><u>Se susține.</u></b>
Articolul 100. – (1) Persoanele cu studii superioare în domeniul tehnic auto și cu o vechime mai mare de 5 ani în activitate pot conduce ateliere în care se desfășoară activități prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere, în baza certificatului de competență profesională,	<b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b> Art.100 – Prevede necesitatea ca persoanele cu studii superioare în domeniu și cu vechimea în muncă mai mare de 5 ani, să dispună și de certificat de competență profesională pentru a conduce ateliere în care se desfășoară activități	<b><u>Nu se susține.</u></b> Cerințele față de astfel de centre urmează a fi prevăzute în Legea privind siguranța traficului rutier

<p>fără a susține un test-grilă.</p> <p>(2) Valabilitatea certificatelor de competență profesională este de 3 ani.</p> <p>(3) Persoanei căreia i s-a retras certificatul de competență profesională a treia oară nu mai are dreptul să gestioneze activități de autoservice timp de 1 an.</p>	<p>prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere. Proiectul încă nu reglementează cerințele față de centrele de instruire, conținutul programelor de instruire, pentru a argumenta valoarea acestui certificat de competență.</p>	
<p>Articolul. 102 – (1) În vederea autorizării, întreprinderile vor depune la primărie, pentru fiecare atelier, un dosar de autorizare care va cuprinde:</p> <p>a) cerere;</p> <p>b) copia certificatului de înregistrare a întreprinderii eliberat de Camera de Înregistrare de Stat;</p> <p>c) copiile certificatelor de competență profesională a managerului responsabil de activitatea atelierului de autoservice;</p> <p>d) declarație pe proprie răspundere privind îndeplinirea cerinței de bună reputație în condiții similare articolului 19 al prezentei legi;</p> <p>e) lista aparatelor și utilajelor din dotarea stației;</p> <p>f) copiile buletinelor de verificare metrologică valabile a echipamentului și mijloacelor de măsurare și copiile certificatelor de atestare metrologică a standurilor și utilajului de încercări;</p> <p>g) schița stației, la scara 1/100, cu amplasarea aparatelor și utilajelor din dotarea atelierului.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 102 alineatul (1) sintagma „primărie” se substituie cu sintagma „Agenție”.</p> <p><b><u>Dnii Iurie Bolboceanu, Sergiu Sîrbu, Ion Ceban, deputați în Parlament</u></b> Art.102 – În vederea autorizării, întreprinderile vor depune la primărie, pentru fiecare atelier, un dosar de autorizare care va cuprinde:</p> <p>h) copia certificatului de conformitate.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p> <p><b><u>Se susține,</u></b> cu punerea în aplicare de la un an de la intrarea în vigoare a codului.</p>
<p>Articolul. 103 –</p> <p>(3) În caz de dezacord cu decizia organului abilitat, solicitantul, în termen de 30 zile de la data comunicării deciziei, este în drept să înainteze o cerere prealabilă, cu sesizarea ulterioară a instanței de judecată în conformitate cu legislația în vigoare.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> Articolul 103, alineatul (3) se exclude.</p>	<p><b><u>Nu se susține,</u></b> deoarece se îngreșește dreptul la justiție stabilit prin Constituție.</p>
<p>Articolul. 104 – (1) Autorizația poate fi suspendată de către primărie, parțial sau total, pe un termen de până la 30 de zile, în cazul:</p> <p>a) nerespectării uneia dintre condițiile care au stat la baza acordării acesteia;</p> <p>b) desfășurarea unei activități pentru care nu deține</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b> La articolul 104, alineatul (1) sintagma „către primărie” se substituie cu sintagma „Agenție”; la alineatul (1) se completează cu litera c) care va avea următorul cuprins:</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>autorizare.</p>	<p>„c) la constatarea și sancționarea mai mult de 3 ori de către Agenție, printr-o decizie definitivă conform legii, în interval de 12 luni, a încălcării prevederilor Regulamentului cu privire la desfășurarea activității de autoservice.”</p>	
<p>Articolul. 105 – (1) Autorizația se retrage de către primăria în cazul în care:</p> <p>a) deficiențele semnalate, care au condus la suspendarea parțială sau totală a acesteia, nu au fost remediate la termenele stabilite în decizia de suspendare a autorizației;</p> <p>b) întreprinderea a furnizat documente false sau conținând informații eronate în momentul solicitării autorizației;</p> <p>c) la cererea întreprinderii privind încetarea desfășurării activității de autoservice;</p> <p>d) la încetarea activității întreprinderii;</p> <p>f)când autorizația a fost suspendată de 3 ori în interval de 12 luni.</p> <p>(2) În cazul retragerii autorizației întreprinderii nu mai poate solicita o altă autorizație în decursul următoarelor 6 luni, perioadă în care nu va putea solicita nici autorizarea unui alt atelier pentru desfășurarea activității de autoservice.</p> <p>(3) Primăriile suspendă sau retrage autorizația de desfășurare a activității de autoservice în conformitate cu prevederile Legii cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 105, alineatul (1) sintagma „primării” se substituie cu sintagma „Agenție”.</p> <p>la alineatul (2) sintagma „întreprinderii” se substituie cu sintagma „întreprinderea”</p> <p>la alineatul (3) sintagma „primăriile” se substituie cu sintagma „Agenția”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 107 – (1) Întreprinderile care efectuează activitățile prevăzute la articolul 96 al prezentei legi sunt obligate să elibereze la cererea beneficiarului certificate de garanție pentru lucrările executate, care să includă, dacă este cazul, și duratele de garanție aferente componentelor noi ori recondiționate utilizate, în conformitate cu reglementările legale.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p> <p>La articolul 107, alineatul (1) sintagma „duratele” se substituie cu sintagma „perioada”.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
<p>Articolul. 112 – (4) Tahografele și/sau limitatoarelor de</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b></p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

<p>viteză montate pe vehicul trebuie verificate periodic, o dată la 2 ani.</p>	<p>La articolul 112, alineatul (4) după sintagma „o dată la 2 ani” se completează cu sintagma „în ateliere autorizate pe teritoriul Republicii Moldova”.</p>	
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b>  Atelierele pentru montarea, repararea și verificarea tahografelor și limitatoarelor de viteză, trebuie să dispună obligatoriu de cartele digitale pentru calibrarea lor, dar prevederile Codului nu prevăd așa ceva. Astfel, este o încălcare gravă ca atelierele respective să nu dispună de aceste cartele.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Prevederile menționate urmează să facă obiectul Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză și Regulamentului privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, precum și pentru descărcarea și stocarea datelor din tahografele și cartelele tahografice.</p>
<p>Articolul. 125 – (2) Modelul autorizației de desfășurare a activității de cântărire și a certificatului internațional de cântărire a vehiculului sunt prevăzute în anexa nr. 5 a prezentei legi.</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  La articolul 125 alineatul (2) sintagma „anexa nr. 5” se substituie cu sintagma „anexa nr. 4 și nr.2”</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b>  La Titlul VI – din Cod este necesar de a fi exclus, deoarece regimul de lucru și odihnă a conducătorilor autoeste prevăzut în Acordurile internaționale și nu este clară necesitatea includerii acestor prevederi în prezentul proiect. Mai mult ca atât, reglementările trebuiesă fie prezentate în strictă conformitate cu acordurile internaționale, ceea ce nu este prevăzut în redacția prezentă.</p>	<p><b><u>Nu se susține.</u></b> Prevederile expuse sunt în strictă conformitate cu Acordul AETR, dar și legislația europeană în domeniu.</p>
	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  După articolul 126 se se completează cu un capitol nou cu următorul cuprins:  „Capitolul. 6  Activitatea de inspecție tehnică periodică  Articolul 125. - (1) Inspecția tehnică periodică a vehiculelor se efectuează în cadrul stațiilor de inspecție tehnică specializate și autorizate de Agenție, în condițiile prezentei legi.</p>	<p><b><u>Se susține.</u></b></p>

	<p>(2) Stațiile autorizate să desfășoare activitate de inspecție tehnică periodică nu au dreptul să cesioneze această activitate.</p> <p>(3) În activitatea stațiilor de inspecție tehnică este admisă utilizarea doar a aparatelor de măsurare verificate metrologic, precum și a utilajului special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.</p> <p>(4) La activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor este admis doar personalul pregătit și atestat profesional în cadrul unităților de instruire a personalului din sfera transporturilor rutiere.</p> <p>(5) Autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova sînt supuse inspecției tehnice periodice, cu respectarea următoarei periodicități:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) autovehiculele antrenate la transportul călătorilor în folos public și cele implicate în transportarea mărfurilor periculoase – o dată la 6 luni;</li><li>b) alte tipuri de autovehicule – o dată pe an.</li></ul> <p>(6) Datele cu referință la vehiculele supuse inspecției tehnice periodice se generalizează zilnic, cu transmiterea ulterioară a acestora, în formă electronică, către Agenție.</p> <p>(7) Modelul raportului de inspecție tehnică periodică, precum și al ecusonului corespunzător eliberat vehiculelor inspectate este stabilit în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere.</p> <p>Articolul 126. – (1) Autorizația de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică se acordă întreprinderilor care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) onorabilitate;</li></ul>	
--	--	--

	<p>b) bază tehnico-materială; c) competență profesională.</p> <p>(2) Se consideră îndeplinită condiția onorabilității în cazul în care cadrele manageriale și experții de inspecție tehnică angajați:</p> <p>a) nu au fost condamnați pentru infracțiuni care le fac incompatibili cu activitatea prestată și nu au fost privați de dreptul de a ocupa anumite funcții conform unei hotărâri judecătorești definitive;</p> <p>b) nu au fost sancționați contravențional pentru încălcări repetate, în decursul unui an calendaristic, ale normelor în vigoare privind drepturile de muncă, condițiile de plată și de angajare sau privind regimul din transporturi.</p> <p>Condiția de onorabilitate rămâne neîndeplinită pînă la expirarea termenului prescripției privind răspunderea contravențională, stingerea antecedentelor penale, reabilitarea judecătorească, după caz.</p> <p>(3) Se consideră îndeplinită condiția vizînd baza tehnico-materială dacă solicitantul face dovada că deține în folosință exclusivă și permanentă, în proprietate sau cu contract de locațiune, spații adecvate, care permit accesul liber al vehiculelor la standurile de inspecție, precum și dispune, cu drept de proprietate sau cu contract de leasing sau locațiune, următoarele amenajări și echipamente tehnice:</p> <p>a) canal de vizitare (cu adîncime corespunzătoare) cu instalație de iluminare (lampă portabilă de 12 V sau 24 V), prevăzut cu platforme culisante pentru verificarea jocurilor în articulații care să permită minim 4 mișcări liniare;</p> <p>b) instalație pentru evacuarea gazelor de eșapament;</p>	
--	--	--

	<p>c) stand de verificare a frânelor cu role;</p> <p>d) analizor cu 4 gaze (pentru CO și <math>\lambda</math>) cu exactitate de minimum:</p> <p><math>\pm 0,06</math> % pentru CO;</p> <p><math>\pm 0,5</math> % pentru CO<sub>2</sub>;</p> <p><math>\pm 0,1</math> % pentru O<sub>2</sub>;</p> <p><math>\pm 12</math> ppm pentru CH<sub>4</sub>;</p> <p>e) opacimetru, care trebuie să permită măsurarea în flux parțial cu o exactitate de minimum <math>\pm 0,3</math> m<sup>-1</sup>;</p> <p>f) aparat de control al farurilor prevăzut cu nivelă;</p> <p>g) dispozitiv de măsurare a presiunii în pneuri cu exactitatea de <math>\pm 0,25</math> atm;</p> <p>h) dispozitiv de măsurare a adâncimii profilului pneurilor cu exactitate de <math>\pm 0,1</math> mm;</p> <p>i) cântar pentru măsurarea maselor (integrat în cadrul standului de verificare a frânelor sau separat) cu o exactitate de minimum <math>\pm 2\%</math> din valoarea măsurată;</p> <p>j) dispozitiv pentru verificarea suspensiilor prevăzut cu excitator la 15 Hz pentru liniile de control destinate inspecției tehnice periodice a autoturismelor;</p> <p>k) dispozitiv de măsurare a jocului volanului cu exactitatea de <math>\pm 0,5</math>o;</p> <p>l) indicator al lichidului de frână;</p> <p>m) dispozitiv de apreciere a nivelului de zgomot (cu excepția stațiilor autorizate pentru efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maxim autorizată pînă la 3500 kg inclusiv);</p> <p>n) stand de control al unghiului de reglare a roților de direcție;</p> <p>o) cameră video cu conectare la rețeaua locală de calculatoare pentru completarea informației vizînd mijloacele de transport supuse inspecției tehnice;</p>	
--	---	--

p) utilaj de calcul conectat la un program unic de evidență a inspecției tehnice periodice, pentru monitorizarea procesului tehnologic și asigurarea schimbului informațional Agenția.

(4) Se consideră îndeplinită condiția competenței profesionale dacă solicitantul face dovada că are angajați, cu contract de muncă, cadre manageriale și experți cu studii superioare sau medii speciale cu calificarea de inginer sau tehnician în transportul auto și certificat de atestare profesională, iar pentru experți, suplimentar, și permis de conducere valabil pentru categoriile de autovehicule pentru care se va presta activitatea de inspecție tehnică periodică.

Articolul 127. - (1) Certificatele de atestare profesională a managerului și expertului de inspecție tehnică se eliberează de către Agenție, în urma efectuării unor cursuri de calificare și promovării unui test-grilă, în conformitate cu articolul 43 al prezentei legi, în cadrul centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizare de Agenție.

(2) Atestarea personalului care efectuează inspecția tehnică periodică în conformitate cu prevederile actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT), Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR) și Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP), este condiționată de absolvirea unui curs de specialitate suplimentar în centrelor de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizare de Agenție, soldat cu promovarea testului-grilă de atestare profesională în cadrul

	<p>comisiei de evaluare, cu participarea reprezentantului Agenției.</p> <p>(3) În caz de nepromovare a testului-grilă, solicitantul are dreptul la o nouă evaluare în decurs de 14 zile.</p> <p>(4) După un al doilea test nepromovat, candidatul poate solicita o nouă testare doar după urmarea unui nou curs de pregătire profesională.</p> <p>(5) Modelul certificatului de atestare profesională a managerului și a expertului de inspecție tehnică va fi prevăzut în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere și are un termen de valabilitate de 3 ani.</p> <p>Articolul 128. - (1) Persoana care solicită eliberarea sau reînnoirea, după caz, a certificatului de manager pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) să dețină diplomă de studii superioare sau medii de specialitate cu calificarea de inginer sau tehnician în transportul auto;</li><li>b) să aibă o vechime în muncă de minimum 5 ani în sfera de reparație, inspecție sau deservire tehnică a vehiculelor rutiere;</li><li>c) să urmeze un curs de calificare inițială sau formare periodică, după caz, a managerilor antrenați în activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, soldat cu promovarea unui test-grilă de evaluare.</li></ul> <p>(2) Persoana care solicită eliberarea sau reînnoirea, după caz, a certificatului de expert pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor trebuie să îndeplinească următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) să dețină diplomă de studii superioare sau medii de specialitate cu calificarea de inginer</li></ul>	
--	--	--

	<p>sau tehnician în transportul auto;</p> <p>b) să aibă o vechime în muncă de minimum 2 ani în sfera de reparație sau deservire tehnică a vehiculelor rutiere;</p> <p>c) să urmeze un curs de calificare inițială sau formare periodică, după caz, a experților antrenați în activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, soldat cu promovarea unui test-grilă de evaluare;</p> <p>d) să posede permis de conducere valabil corespunzător genului de activitate prestat de stația de inspecție tehnică.</p> <p>(3) Pregătirea și atestarea profesională a cadrelor manageriale și experților pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor în cadrul unităților de instruire a personalului din sfera transporturilor rutiere licențiate în acest domeniu sînt organizate în baza programelor de instruire și normelor metodologice stabilite de organul central de specialitate.</p> <p>Articolul 129. - (1) În funcție de destinația și masa totală maximă autorizată a vehiculelor inspectate, autorizația pentru activitatea de inspecție tehnică periodică include următoarele genuri de activități:</p> <p>a) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere cu masa totală maximă autorizată de pînă la 3500 kg inclusiv;</p> <p>b) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere, inclusiv pentru vehicule rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500kg;</p> <p>c) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele actelor normative ale Conferinței Europene a Miniștrilor de Transport (CEMT);</p> <p>d) efectuarea inspecției tehnice periodice a</p>	
--	--	--

	<p>vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului european referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase (ADR);</p> <p>e) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu condițiile Acordului cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP).</p> <p>f) efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor rutiere în conformitate cu cerințele Acordului INTERBUS;</p> <p>g) efectuarea clasificării pe categorii de confort a autobuzelor și autocarelor.</p> <p>(2) Autorizația pentru activitatea de inspecție tehnică periodică include mențiunea cu privire la genul/genurile de activități menționate la alineatul (1) pentru care a fost autorizată stația de inspecție tehnică.</p> <p>Articolul 130. - (1) Pentru obținerea autorizației, solicitantul va depune la Agenție, pentru fiecare subdiviziune a stației de inspecție tehnică, un dosar de autorizare, care va cuprinde:</p> <p>a) cerere, de forma stabilită;</p> <p>b) copia certificatului de înregistrare a întreprinderii eliberat de Camera de Înregistrare de Stat;</p> <p>c) copia statutului întreprinderii;</p> <p>d) actele din care să reiasă dreptul de deținere sau de folosință a edificiului;</p> <p>e) declarație pe proprie răspundere privind îndeplinirea cerinței de onorabilitate;</p> <p>f) copiile certificatelor de atestare profesională ale managerului responsabil de activitățile stației și personalului care efectuează inspecția</p>	
--	---	--

	<p>tehnică periodică;</p> <p>g) lista aparatelor și utilajelor din dotarea stației;</p> <p>h) copiile certificatelor valabile de verificare metrologică a echipamentului și mijloacelor de măsurare, precum și copiile certificatelor de atestare metrologică a standurilor și utilajului de încercări;</p> <p>i) schița stației, cu indicarea dimensiunilor și modului de amplasare a aparatelor și utilajelor din dotarea stației, parcare, vecinătăți.</p> <p>Articolul 131. - (1) Cererea de autorizare a stației de inspecție tehnică se examinează de către Agenție în termen de 10 zile și, în funcție de îndeplinirea condițiilor necesare, se eliberează autorizația sau comunică în scris refuzul motivat.</p> <p>(2) În cazul în care se constată neregularități la documentația depusă, Agenția va informa despre acest fapt solicitantul cu cel puțin 5 zile înainte de expirarea termenului prescris, precizând, totodată, modul de remediere a acestora.</p> <p>(3) Cu 30 de zile înainte de expirarea termenului de valabilitate a autorizației, întreprinderea va solicita de la organul abilitat prelungirea termenului de valabilitate a autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor.</p> <p>Articolul 132. - (1) Autorizația de desfășurare a activității de inspecție tehnică se eliberează pe un termen de 5 ani și este condiționată de asigurarea respectării condițiilor legale de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică.</p> <p>(2) Modelul autorizației de desfășurare a activității de inspecție tehnică se stabilește în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică</p>	
--	--	--

	<p>periodică a vehiculelor rutiere.</p> <p>(3) Pe durata de valabilitate a autorizației, titularul acesteia poate solicita încetarea activității, restrângerea sau extinderea domeniului de autorizare.</p> <p>(4) Autorizația cu termenul de valabilitate depășit este nulă.</p> <p>Articolul 133. - (1) Stațiile de inspecție tehnică, titulare ai autorizației pentru activitatea de inspecție tehnică periodică a vehiculelor sînt obligate:</p> <p>a) să admită efectuarea inspecției tehnice periodice doar pentru categoriile de vehicule și genurile de activități incluse în autorizația de inspecție tehnică periodică;</p> <p>b) să admită la activitatea de inspecție tehnică doar experți atestați profesional corespunzător categoriei din care face parte vehiculul inspectat și genului de activitate solicitat;</p> <p>c) să respecte în procesul de inspecție tehnică reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor prevăzute în Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere ;</p> <p>d) să certifice starea tehnică a vehiculului rutier doar după prezentarea acestuia pe linia de testare și susținerea tuturor încercărilor, soldată cu constatarea calificativilor corespunzătoare stabilite de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor;</p> <p>e) să utilizeze pentru certificarea stării tehnice a vehiculului doar aparate verificate metrologic, precum și utilaj special prevăzut de reglementările tehnice și metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor;</p>	
--	---	--

f) să menționeze în raportul de inspecție tehnică periodică toate defectele constatate, ce condiționează respingerea vehiculului rutier în urma inspecției tehnice periodice, precum și să nu menționeze în raportul de inspecție tehnică periodică neconformități tehnice pe care vehiculul rutier nu le prezintă;

g) să transmită la timp către Agenție datele complete și veridice cu privire la activitatea de inspecție tehnică periodică;

h) să nu admită la completarea raportului de inspecție tehnică periodică alte persoane decât expertul de inspecție tehnică atestat ce are distribuită ștampila pentru aplicare pe raport;

i) să acumuleze și să păstreze în arhivă pentru perioada ultimilor 3 ani dosarele incluzând documentele minime necesare, stabilite în metodologia de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, privind vehiculele inspectate;

j) să înștiințeze autoritatea emitentă a autorizației, în termen de cel mult 10 zile, despre modificările datelor indicate în documentele anexate la cererea pentru eliberarea autorizației și a condițiilor care au stat la baza eliberării acesteia.

Articolul 134. - (1) Agenția suspendă, restrânge sau retrage autorizația de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică și/sau certificatul de atestare profesională a expertului de inspecție tehnică, după caz.

(2) Autorizația se suspendă temporar pe un termen de 30 de zile, în cazul constatării repetate, în decurs de un an, iar pentru fiecare abatere suplimentară constatată în decursul aceluiași an după aplicarea primei suspendări – pe un termen de 60 de zile, a următoarelor abaterile constatate prin prescripții emise de

	<p>Agenție:</p> <p>a) nerespectarea metodologiei de prestare a serviciilor de inspecție tehnică periodică a vehiculelor;</p> <p>b) transmiterea către Agenție a datelor incomplete, eronate sau fictive cu privire la activitatea de inspecție tehnică periodică;</p> <p>c) nementiunea în raportul de inspecție tehnică periodică a tuturor defectelor constatate, ce condiționează respingerea unui vehicul rutier în urma inspecției tehnice periodice;</p> <p>d) utilizarea unui aparat de măsurare sau utilaj cu termenul de valabilitate expirat al certificatului de verificare metrologică sau în lipsa acestui certificat;</p> <p>e) completarea raportului de inspecție tehnică periodică de către o altă persoană decât expertul de inspecție tehnică atestat ce are distribuită ștampila ce a fost aplicată pe raport;</p> <p>f) menționarea în raportul de inspecție tehnică periodică a unor neconformități tehnice pe care vehiculul nu le prezintă;</p> <p>g) lipsa documentelor minime necesare pentru efectuarea unei inspecții din dosarul vehiculului care a trecut inspecția tehnică periodică;</p> <p>h) retragerea de către Agenție a unui certificat de atestare profesională a expertului de inspecție tehnică.</p> <p>(3) Autorizația se restrânge pentru anumite categorii de vehicule și/sau pentru anumite tipuri de activități incluse în autorizația de inspecție tehnică periodică, pe perioada în care nu mai sunt îndeplinite condițiile necesare efectuării inspecției tehnice, care au stat la baza eliberării autorizației.</p> <p>(4) Autorizația se retragere în următoarele</p>	
--	---	--

	<p>cazuri:</p> <p>a) la cererea întreprinderii privind încetarea desfășurării activității de inspecție tehnică periodică, la încetarea activității întreprinderii;</p> <p>b) la constatarea faptului că întreprinderea a furnizat documente false sau documente conținând informații eronate la momentul solicitării autorizației;</p> <p>c) la nerespectarea condițiilor care au stat la baza eliberării autorizației;</p> <p>d) în cazul comiterii repetate, în decurs de un an, a unor abateri grave, constatate prin prescripții emise de Agenție, de la prevederile normelor de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică, după cum urmează:</p> <p>a) certificarea stării tehnice a vehiculului în lipsa acestuia;</p> <p>b) confirmarea drept corespunzătoare a stării tehnice a unui vehicul rutier care nu corespunde cerințelor tehnice;</p> <p>c) certificarea stării tehnice a vehiculului în perioada în care autorizația este restrânsă sau suspendată;</p> <p>d) certificarea stării tehnice a vehiculului în perioada în care aparatele de măsurare sau utilajul necesar efectuării inspecției tehnice periodice nu îndeplinesc cerințele reglementărilor tehnice sau în lipsa aparatelor și utilajelor impuse pentru efectuarea inspecției tehnice periodice;</p> <p>e) efectuarea inspecției tehnice periodice la vehicule din categorii necuprinse în autorizația de inspecție tehnică periodică sau de către expertul pentru inspecție tehnică care nu este atestat corespunzător genului de activitate solicitat sau care are certificatul de atestare profesională retras.</p>	
--	---	--

Articolul 135. - (1) Certificatul de atestare profesională a expertului de inspecție tehnică se retrage de către Agenție, în condițiile alineatului (1) al articolului 134, în următoarele cazuri:

a) în cazul comiterii repetate, în decurs de un an, a uneia dintre abaterile de la prevederile normelor de desfășurare a inspecției tehnice periodice stipulate la alineatul (2) al articolului 134;

b) în cazul comiterii uneia dintre abaterile grave de la prevederile normelor de desfășurare a inspecției tehnice periodice stipulate la alineatul (3) al articolului 134.

(2) Decizia cu privire la retragerea certificatului de atestare profesională poate fi contestată de expertul de inspecție tehnică la Agenție, care va examina cazul în termen 7 de zile de la data depunerii contestației.

(3) În cazul retragerii certificatului de atestare profesională, obținerea unui nou certificat se admite doar după trecerea unei perioade de 60 de zile de la data retragerii certificatului inițial și se efectuează în condițiile articolului 127.

(4) Persoana căreia i s-a retras certificatul de atestare a pregătirii profesionale pentru a treia oară este în drept să presteze activitate de expert de inspecție tehnică în cadrul stației de inspecție numai după expirarea unui termen de 2 ani.

Articolul 136. - (1) Pentru stația de inspecție tehnică căreia i-a fost retrasă autorizația de desfășurare a activității de inspecție tehnică periodică a vehiculelor, întreprinderea este în drept să solicite eliberarea unei noi autorizații numai după un termen de 6 luni, perioadă în care nu va fi în drept să solicite nici autorizarea unei alte subdiviziuni de inspecție tehnică.



	<p>conținut:</p> <p>“(3) Tarifele în transportul rutier de persoane pe linii regulate (cu excepția serviciilor internaționale, locale și municipale) se va stabili de sinestătător de către fiecare operator de transport astfel încât rata rentabilității să nu depășească 20 la sută. Fiecare operator de transport va anunța autogările prin care funcționează despre tarifele aplicate. Modificarea tarifului de către operatorul transportator nu poate avea loc mai des decât o dată la trei luni. Tarifele la serviciile de transport rutier internațional se vor stabili de către operatorii de transport în conformitate cu prevederile acordurilor bilaterale, iar în lipsa acestor prevederi - în baza acordului dintre operatorii parteneri ai ambelor țări. Tarifele în transportul rutier de persoane municipal și/sau local se stabilesc de consiliile municipale și/sau locale.”</p> <p>Argument:</p> <p>Articolul 135 prevede prin alin.(1) că tarifele la efectuarea transporturilor și activităților conexe sînt libere, iar în alin.(2) că tarifele la serviciile de transport rutier în trafic național sînt reglementate de Guvern. De aceea propunem de a corecta această contradicție prin includerea în alin.(1) a sintagmei ”cu excepția serviciilor regulate în trafic național”. Totodată pornind de la ideea unei economii de piață, considerăm că transportatorii trebuie să-și poată stabili de sinestătător tariful, însă ținînd cont de importanța socială a acestuia, considerăm că acesta trebuie limitat la un maxim de 20 la sută rentabilitate. Iar în scopul de a preveni aplicarea tarifului în calitate de armă de concurență neloială, propunem stabilirea intervalului de minim trei luni cînd</p>	<p><b>Nu se susține</b>, deoarece norma respectivă ar duce la confuzii în activitatea operatorilor de transport auto și organelor abilitate de control. Totodată, menționăm că reglementarea rentabilității nu este obiectul codului respectiv ci mai degrabă a unei hotărîri de Guvern.</p>
--	---	--

	<p>tariful poate fi revizuit.</p> <p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 135 va avea următorul cuprins:  „(1) La efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate speciale, ocazionale, în cont propriu și de marfă, precum și prestarea serviciilor de activități conexe, cu excepția serviciilor de autogară tarifele se stabilesc liber, pe baza cererii și ofertei.  (2) Tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic național, precum și a serviciilor de autogară, sunt stabilite de organul administrației publice centrale de domeniul transportului, iar tarifele la serviciile de transport rutier prin servicii regulate în trafic local sau municipal sunt stabilite de către consiliile locale sau municipale, după caz, conform metodologiei aprobate de Guvern.”</p>	<b><u>Se susține.</u></b>
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b>  La Titlul VII – este necesar de a prevedea clar mecanismul prin care tarifele se stabilesc liber. Mai mult ca atât, care este valoarea adaosului comercial propus, cum se va calcula el, care vor fi indicatorii de bază etc.</p>	<b><u>Nu se susține.</u></b> Articolul a fost modificat.
	<p><b><u>DI Iurie Bolboceanu, deputat în Parlament</u></b>  Titlul VIII și Titlul IX – este necesar de a fi revizuite , deoarece contravin normelor Legii 235 din 20.07.2006 <i>cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător</i>. Aplicarea acestor norme vor bloca totalmente activitatea agenților transportatori, atât naționali cât și internaționali.</p>	<b><u>Nu se susține.</u></b> Prevederile capitolelor sunt în strictă conformitate cu Legea privind controlul de stat a activității de întreprinzător, dar și angajamentele Republicii Moldova față de Uniunea Europeană în conformitate cu Acordul de Asociere
<p>Articolul 139. – În exercitarea atribuțiilor de inspecție și control pentru care sînt investiți, inspectorii au drept de control în trafic, în punctele unde staționarea sau parcarea este permisă, conform prevederilor legale în</p>	<p><b><u>DI Sergiu Sîrbu, deputat în Parlament</u></b>  Articolul 139, după alineatul (1) se completează cu următoarele alineate:  „(2) În cazul efectuării transportului rutier de</p>	<b><u>Se susține.</u></b>

<p>vigoare, în punctele de îmbarcare/debarcare a persoanelor asupra tuturor vehiculelor care efectuează transport rutier de persoane sau de mărfuri, inclusiv asupra celor înmatriculate în alte țări, în punctele în care se desfășoară activități conexe transportului rutier, precum și la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier.</p>	<p>persoane cu un vehicul rutier fără a se putea face dovada că se deține licența de transport, copia conformă a licenței de transport, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate valabilă pentru traseul unde a fost staționat, carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat, contractul beneficiarului de transport de persoane prin servicii ocazionale sau efectuarea transportului persoanelor în regim de taxi pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea, după caz, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, inspectorii Agenției și/sau angajații Inspectoratului Național de Patrulare aplică și măsura suspendării dreptului de utilizare a vehiculului rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, denumită în continuare măsura de suspendare.</p> <p>(3) La aplicarea măsurii de suspendare se întocmește un proces-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare în două exemplare, dintre care un exemplar se înmânează sau se comunică conducătorului auto, în cazul în care acesta refuză primirea.</p> <p>(4) Măsura de suspendare se aplică pentru o perioadă de 6 luni.</p> <p>(5) Măsura de suspendare încetează înainte de expirarea termenului de 6 luni, iar plăcuțele cu numărul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare se restituie, la cerere, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:</p> <p>a) au trecut cel puțin 30 de zile de la data înmânării, respectiv comunicării procesului-verbal de reținere;</p>	
--	---	--

	<p>b) se depune dovada achitării amenzii contravenționale.</p> <p>(6) Agenția notifică măsura de suspendare contravenientului și comunică măsura de suspendare organului abilitat cu eliberarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatelor de înmatriculare, în termen de 3 zile de la data înmânării sau comunicării procesului verbal de reținere.</p> <p>(7) Contravenientul nu beneficiază de reducerea termenului de suspendare, conform prevederilor alineatului (5) în cazul în care, în cel mult 12 luni de la încetarea măsurii de suspendare, săvârșește o faptă pentru care se aplică măsura suspendării dreptului de utilizare a aceluiași autovehicul.”</p> <p><b><u>DI Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 139, la alineatul (1) după sintagma „vehiculelor care efectuează transport rutier de persoane sau de mărfuri” se adaugă sintagma „contra cost”.</p> <p>Argument: La articolul 139 care prevede imputernicirile de control considerăm că este necesar a concretiza că aceste atribuții se referă la vehiculele care efectuează transport rutier contra cost, de aceea propunem introducerea sintagmei „contra cost”.</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece există și servicii în cont propriu care trebuie controlate.</p>
<p>Articolul. 143 – (1) Prezenta lege intra în vigoare după 6 luni de la data publicării, cu următoarele excepții:</p> <p>a) prevederile, ce țin de obligativitatea dotării cu limitatoare de viteză a vehiculelor rutiere implicate în transport rutier în trafic național, deja înmatriculate pentru prima oară, vor intra în vigoare după 6 ani, iar pentru cele implicate în transport rutier în trafic internațional vor intra în vigoare după 3 ani de la data publicării prezentei legi. Pentru toate vehiculele rutiere care sunt înmatriculate pentru prima oară după intrarea în vigoare a prezentei legi, prevederile prin</p>	<p><b><u>Directia generală juridică a Secretariatului Parlamentului</u></b></p> <p>La art. 143 alin.(1) prevede că prezenta lege intră în vigoare după 6 luni de la data publicării, iar lit.a) stabilește că dotarea cu limitatoare de viteză intră în vigoare la data publicării prezentei legi, ceea ce vine în contradicție cu prevederile alin.(1). De asemenea, nota informativă nu conține argumentări privitor la stabilirea anumitor date de intrare în vigoare a unor prevederi din</p>	<p><b><u>Se susține</u></b>. Sintagma „la data publicării prezentei legi” se substituie cu sintagma „intrarea în vigoare a perzentului cod”.</p>



<p>în trafic național începând cu 01.01.2018.</p> <p>(h) Începând cu 1 ianuarie 2014 pot fi utilizate numai autobuzele și autocarele care corespund normelor euro 1, cu excepția celor a căror capacitate de îmbarcare depășește 40 de locuri de scaune.</p> <p>(2) Licențele pentru genurile de activitate stabilite în Legea nr.451-XV din 30 iulie 2001 privind licențierea unor genuri de activitate își păstrează valabilitatea până la expirarea termenului pentru care au fost eliberate, iar deținătorii acestora au obligația de a respecta prevederile prezentei legi.</p>	<p>a) prevederile, ce țin de obligativitatea dotării cu limitatoare de viteză a vehiculelor rutiere implicate în transport rutier în trafic național, deja înmatriculate pentru prima oară, vor intra în vigoare după 2 ani, iar pentru cele implicate în transport rutier în trafic internațional vor intra în vigoare după 1 an, de la intrarea în vigoare a prezentei legi. Pentru toate vehiculele rutiere care sunt înmatriculate pentru prima oară după intrarea în vigoare a prezentului cod, prevederile prin obligativitatea dotării cu limitatoare de viteză intră în vigoare la intrarea în vigoare a prezentei legi;</p> <p>b) prevederile, ce țin de obligativitatea dotării cu tahografe a vehiculelor, deja înregistrate în Republica Moldova vor intra în vigoare după 5 ani de la intrarea în vigoare a prezentei legi;</p> <p>c) permisele de activitate pe rută eliberate în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje își păstrează valabilitatea până la intrarea în vigoare a programelor de transport.</p> <p>d) programele de transport rutier local, municipal, raional, interraional și internațional, aprobate în conformitate cu prezenta lege, vor fi elaborate și vor intra în vigoare cel târziu la 01.01.2015;</p> <p>e) Prin derogare de la aliniatul (1), prevederile, ce țin de obligativitatea deținerii de către operatorii de transport rutier a cel puțin 1/3 din vehiculele rutiere de care dispune întreprinderea în proprietatea sa sau deținute în leasing financiar, vor intra în vigoare conform următorului grafic:</p> <p>- 01.01.2015 – cel puțin 20% din unitățile de transport de care dispune întreprinderea trebuie</p>	<p><b><u>Nu se susține</u></b>, deoarece se acceptă propunerile noi introduse de către comisie. Astfel, se propune a fi exclusă litera d).</p>
--	---	--

	<p>să fie în proprietate sau în leasing; - 01.01.2016 – cel puțin 1/3 din unitățile de transport de care dispune întreprinderea trebuie să fie în proprietate sau în leasing;</p> <p>f) Prin derogare de la aliniatul (1), prevederile, ce țin de obligativitatea demonstrării, pe baza conturilor anuale că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare de 9000 EURO pentru primul autovehicul și 5000 EURO, conform ratei de schimb stabilite de Banca Națională a Moldovei la zi, pentru fiecare dintre celelalte autovehicule pentru care solicită o copie conformă a licenței de transport rutier de activitate, pentru transportul rutier de persoane vor intra în vigoare la 01.01.2015.</p> <p>g) Prin derogare de la aliniatul (1), licențierea operatorilor de transport rutier de marfă în trafic internațional este obligatorie începând cu 01.01.2015, iar în trafic național începând cu 01.01.2016.</p> <p>h) Începând cu 01.01.2017 pot fi utilizate numai autobuzele și autocarele care corespund normelor euro 1.</p> <p>i) Din momentul publicării prezentei legi până la aprobarea noilor programe de transport rutier elaborate și aprobate conform prezentei legi, în rețeaua existentă de rute regulate în trafic național la momentul publicării este interzisă operarea oricăror modificări.</p> <p>j) Prin derogare de la alineatul (1), licențierea activității de autogară intră în vigoare la 01.01.2016.</p> <p>k) Prin derogare de la aliniatul (1), autorizarea activității de autoservice, activității de montare, reparare și verificare a tahografelor și/sau limitatoarelor de viteză și activității de cântărire a vehiculelor în vederea eliberării</p>	
--	--	--

	<p>certificatul internațional de cântărire a vehiculului, intră în vigoare la 01.01.2015.”</p> <p><b><u>dl Valeriu Ghilețchi, deputat în Parlament</u></b></p> <p>Art. 143,</p> <p>la lit.d) sintagma „2014” se substituie cu „2015”;</p> <p>la lit.e) termenul „2015” se substituie cu „2016”, termenul „2017” se substituie cu „2018”;</p> <p>la lit.f) termenul „2014” se substituie cu „2015”;</p> <p>la lit.g) termenul „2014” se substituie cu „2015”;</p> <p>articolul se completează cu un punct nou cu următorul cuprins:</p> <p>„i) prin derogare de la prevederile alin.(1) prevederile art. 88 alin.(1) privind licențierea autogărilor vor intra în vigoare începând cu 1 ianuarie 2016.”</p> <p>Argument:</p> <p>La articolul 143 referitor la intrarea în vigoare a prevederilor codului, ținând cont că deja este 2014, este necesar a fi modificate datele 1 ianuarie 2014 cu 1 ianuarie 2015 și mai departe în acest context. De aceea am propus o redacție nouă care prevede această ajustare.</p>	<p><b><u>Se sustine</u></b>, în redacția dlui Sergiu Sîrbu.</p>
--	---	---

