

## IMPACTUL ACORDULUI DE ASOCIERE ASUPRA TRANSPORTULUI RUTIER: REALIZĂRI ȘI PERSPECTIVE

<sup>1</sup>Larisa DODU-GUGEA, dr.

<sup>2</sup>Nina GARȘTEA, dr.

<sup>3</sup>Petru MITITIUC, expert

<sup>4</sup>Liliana STAVER (CONDRAȚCHI), cercetător științific

<sup>1,4</sup>Academia de Studii Economice din Moldova

MD-2005, Republica Moldova, mun. Chișinău, str. Mitropolit Gavriil Bănulescu Bodoni, 61

Tel.: (+373 22) 22 41 28, [www.ase.md](http://www.ase.md)

<sup>2</sup>Universitatea Tehnică a Moldovei

<sup>3</sup>AITA, Moldova

**Abstract:** The ratification on July 2, 2014 by the Parliament of the Republic of Moldova of the Association Agreement between the Republic of Moldova and the European Union represents an important step towards the full legislation of the political association and economic integration of the Republic of Moldova with the European Union. At the current stage, the European Union remains for the Republic of Moldova the most convincing model of development of European countries that ever existed. The general objective of transport policy is to strike a balance between economic development on the one hand and the quality and safety requirements of society on the other, in order to develop a modern and sustainable transport system. The aim of the Association Agreement in the field of road transport of goods and passengers is to promote an efficient transport system by liberalizing the market as much as possible by ensuring a level playing field.

**Key words:** Association Agreement, transport policy, transport system, European Union legislation, sustainable national transport policies, political, trade, social, cultural and security relations.

**JEL CLASSIFICATION:** R-40; L-91; O-00.

În condițiile economiei de piață activitatea de transport auto este o activitate economică de întreprinzător. Această activitate este cunoscută oficial încă din anii 1776 când a fost publicată lucrarea lui Adam Smit în care se reflectă aspecte diferite ale activității de întreprinzător [Margineanu G., Mărgineanu L, 2004].

În vederea asigurării unei politici eficiente în domeniul transporturilor, instituțiile competențe ale UE adoptă și elaborează: decizii, directive, regulamente, recomandări, rezoluții, acorduri și convenții.

Astfel:

- La 28 iunie 2014 Cabinetul de miniștri a aprobat proiectul de lege pentru ratificarea Acordului de Asociere între RM și Uniunea Europeană, semnat la 27 iunie 2014 la Bruxelles.
- La 02 iulie 2014 a fost ratificat Acordul de Asociere între R.M. și UE, în plenul Legislativului.
- La ședința plenară a Parlamentului European din 13 noiembrie 2014 au votat în favoarea ratificării acestui document, 535 deputați, contra - 94 deputați, s-au abținut - 44 deputați.

Prin Acordul de Asociere între Uniunea Europeană (UE), pe de o parte și Republica Moldova, pe de altă parte, a fost urmărit scopul creării unui cadru larg de cooperare între părți, în domeniile incluse în Acordul de Asociere, ce se referă la relațiile politice, comerciale, sociale, culturale și de Securitate.

În sfera transporturilor, conform Capitolului 15, art. 80 al Acordului de Asociere, cooperarea include, următoarele domenii [Acordul de Asociere între RM și UE, 2014]:

- elaborarea unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor care să reglementeze toate modurile de transport, în special pentru a asigura sisteme de transport eficiente și sigure;
- elaborarea unor strategii sectoriale prin prisma politicii naționale în domeniul transportului (inclusiv cerințele legale pentru modernizarea echipamentului tehnic în conformitate cu cele mai înalte standarde internaționale);
- îmbunătățirea politicii în domeniul infrastructurii în vederea unei bune identificări și evaluări a proiectelor de infrastructură pentru diferitele moduri de transport;
- dezvoltarea unor strategii de finanțare, care pun accentul pe întreținerea și dezvoltarea infrastructurii precum și promovarea participării sectorului privat la proiecte de transport;
- aderarea la organizațiile și acordurile internaționale relevante în domeniul transporturilor, inclusiv la procedurile de asigurare a punerii în aplicare riguroase și a respectării eficiente a acordurilor și a convențiilor internaționale în domeniul transporturilor;
- cooperarea științifică și tehnică și schimbul de informații pentru dezvoltarea și îmbunătățirea tehnologiilor în domeniul transportului, cum ar fi sistemele inteligente de transport;
- promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea și exploatarea tuturor modurilor de transport, precum și sprijinirea intermodalității și a cooperării în utilizarea sistemelor spațiale și a aplicațiilor comerciale care facilitează transportul.

Conform Anexei X al Cap. 15 al Acordului de Asociere, Republica Moldova s-a angajat să-și adapteze legislația națională, prin implementarea instrumentelor internaționale, inclusiv:

1. Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992, privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității. La acest capitol, urmează a fi menționată, adoptarea *Hotărârii Guvernului Nr. 475 din 20.04.2016 pentru aprobarea Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză.*

2. Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase. În vederea decelării implementărilor normative de referință, este de menționat, adoptarea *Hotărârii Guvernului Nr. 143 din 18-02-2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase.*

3. Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri. Au fost efectuate următoarele realizări: *semnarea Hartei calității transportului rutier internațional de marfă în sistemul cotei multilaterale CEMT (în vigoare 01 iunie 2016); Codul transporturilor rutiere Nr. 150 din 17.07.2014; Legea siguranței traficului rutier nr. 131 din 07.06.2007 (cu modificările ulterioare).*

4. Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 05 septembrie 2007, de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective. A fost aprobată: *Reglementarea tehnică privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora.*

Suplimentar prin Hotărârea Guvernului RM Nr. 38 din 01.02.2016, a fost aprobat Planul național de armonizare a legislației pentru anul 2016. Este de menționat în plan de implementare, aprobarea Regulamentului cu privire la măsurile de reducere a emisiilor provenite de la sistemele de climatizare ale autovehiculelor (HG Nr. 1242 din 14.11.2016), precum și Reglementarea tehnică privind omologarea autovehiculelor și certificarea componentelor acestora.

Un pas important în vederea consolidării calității transportului rutier internațional, a fost adoptarea la 05 iunie 2015, a Hartei calității transportului rutier internațional de marfă în sistemul cotei multilaterale CEMT.

Harta calității abordează regimul juridic al activității atât a subiecților de drept, cât și a statului, care pe de o parte, este un sistem de organizare și conducere a vieții politice, economice și sociale într-un stat, pe de altă parte, este un sistem de norme, reguli și legi proprii activității întreprinderii de transport și în funcție de eficiența și calitatea funcționării acestui sistem, aceasta va obține venituri sau ratări [Garștea N., 2016].

Importanța eficientizării reglementării activității transportului rutier, rezidă în caracterul actual, dificil, divergent și inedit al acesteia. Este de menționat faptul că transportul auto (fie de mărfuri sau de pasageri), este cel mai utilizabil mod de transport. Această afirmație, este consolidată în urma analizei datelor statistice ale BNS, din care clar se vede că din punct de vedere a numărului de pasageri transportați cât și a volumului de mărfuri transportate, ponderea cea mai mare, dintre toate modurile de transport o detine – transportul rutier.

#### Importanța și actualitatea activității de transport rutier rezida în faptul ca:

- activitatea de transport rutier - constituie o contuitate a procesului de producție;
- activitatea de transport rutier - asigură livrarea producției de la producător la consumator, ce este foarte important pentru funcționarea și dezvoltarea întreprinderilor în condițiile economiei de piață.

În conformitate cu prevederile art. 16 al CTR RM [Codul transporturilor rutiere, 2014], întreprinderea înregistrată în modul stabilit în Republica Moldova, care intenționează să desfășoare activitatea de operator de transport rutier, este licențiată dacă îndeplinește cumulativ condițiile privind:

- a) existența unei baze tehnico-materiale;
- b) buna reputație;
- c) capacitatea financiară;
- d) competența profesională.

**A. Condiția privind existența unei baze tehnico-materiale** se consideră îndeplinită dacă întreprinderea întrunește cumulativ următoarele cerințe:

- 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 art. 48 la care trebuie să aibă acces autoritățile de control în scopul verificării respectării legislației în vigoare. Întreprinderea poate avea mai multe filiale în care se pot păstra documentele privind activitățile operaționale și tehnologice pentru trimestrul în curs și trimestrul precedent. Fiecare dintre aceste filiale va fi declarată la autoritatea de licențiere în termen de cel mult 10 zile de la data începerii activității în incinta ei, cu indicarea adresei poștale, a activităților care vor fi efectuate și coordonate din acest sediu și a orarului de lucru;
- dispune de cel puțin un vehicul rutier;
- deține în proprietate sau în leasing financiar cel puțin o treime din vehiculele rutiere de care dispune, dar nu mai puțin de o unitate;
- desfășoară operațiunile de deservire tehnică a vehiculelor rutiere deținute, permanent și eficient, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un atelier autorizat și certificat, în conformitate cu prezentul cod și cu Regulamentul cu privire la desfășurarea activității de autoservice.

**B. Condiția privind buna reputație** a unei întreprinderi se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport rutier sau întreprinderea întrunește cumulativ următoarele cerințe:

- nu există o hotărâre judecătorească definitivă și irevocabilă pentru infracțiuni economice și/sau contra patrimoniului, pentru trafic de ființe umane și/sau substanțe narcotice sau psihotrope, pentru infracțiuni în domeniul transporturilor rutiere;
- nu a fost sancționat contravențional de 3 ori, în decurs de 12 luni consecutive, pentru oricare dintre contravențiile prevăzute la art. 18 alin. (3) CTR RM;
- nu a fost privat/ă de dreptul de a exercita o activitate sau de a ocupa anumite funcții conform unei hotărâri judecătorești definitive.

Condiția de bună reputație rămîne neîndeplinită pînă se produce expirarea prescripției de executare a sancțiunii contravenționale, stingerea antecedentelor penale sau reabilitarea.

În conformitate cu prevederile Codului Transporturilor rutiere al RM, se consideră contravenții care duc la neîndeplinirea condiției de bună reputație în domeniul transporturilor rutiere următoarele încălcări:

- a) depășirea cu 25% sau mai mult a limitelor maxime ale perioadei de conducere de 6 zile sau de două săptămâni;
- b) depășirea cu 50% sau mai mult, pe parcursul unei zile de lucru, a limitei maxime a perioadei de conducere, fără o pauză sau fără o perioadă neîntreruptă de repaus de cel puțin 4,5 ore;
- c) lipsa tahografului și/sau a limitatorului de viteză sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările aparatului de înregistrare și/sau ale dispozitivului de limitare a vitezei, falsificarea foilor de înregistrare ori a datelor descărcate de pe tahograf și/sau de pe cartela tahografică a conducătorului auto;
- d) transportarea de mărfuri periculoase interzise pentru transportare sau care sînt transportate în condiții de izolare interzise sau neaprobate sau fără identificarea acestora ca mărfuri periculoase marcată pe vehicul, creînd un risc imediat pentru siguranța circulației rutiere;
- e) efectuarea transportului cu un vehicul rutier cu o deficiență serioasă la nivelul sistemului de frînare, al mecanismului de direcție, al roților/pneurilor, al suspensiei sau al șasiului, care ar crea un risc imediat pentru siguranța circulației rutiere, constatată în modul corespunzător la o stație de inspecție tehnică periodică;
- f) transportul de persoane sau de mărfuri de către întreprindere în lipsa autorizațiilor și documentelor obligatorii pentru tipul de transport efectuat;
- g) transportul de mărfuri cu depășirea cu cel puțin 20% a masei totale maxime autorizate pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care depășește 12 tone sau cu cel puțin 25% pentru vehicule rutiere cu o încărcătură utilă admisibilă care nu depășește 12 tone.

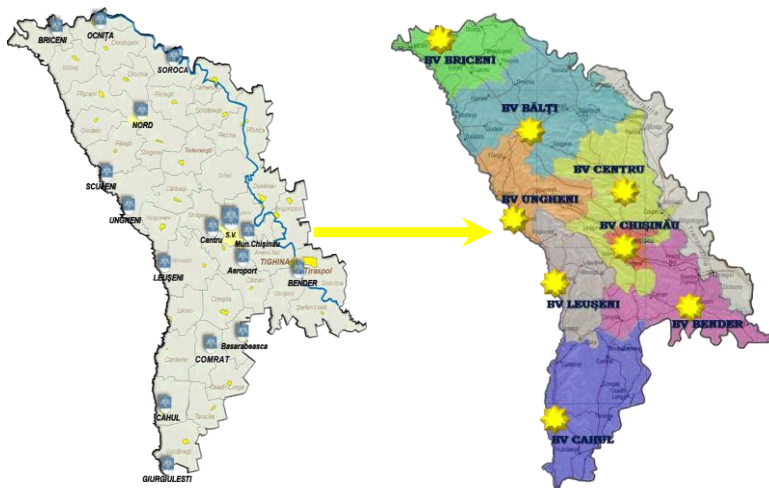
**C. Condiția privind capacitatea financiară** se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual.

Pentru operatorii de transport rutier care efectuează operațiuni de transport în trafic internațional, 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 financiare, conform ratei de schimb stabilite de Banca Națională a Moldovei la zi, în valoare echivalentă a 9000 de euro pentru primul vehicul rutier și a 5000 de euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule rutiere deținute pentru care solicită o copie conformă a licenței de transport rutier. Condiția privind capacitatea financiară se probează prin capital propriu, confirmat prin copia legalizată a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele fiscale sau de statistică.

**D. Condiția privind competența profesională** a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul de transport rutier al acesteia este titular al unui certificat de competență profesională eliberat în condițiile art. 43 CTR RM.

Certificatul de competență profesională reprezintă dovada deținerii nivelului necesar de cunoștințe stabilit și se acordă în urma unei examinări scrise obligatorii.

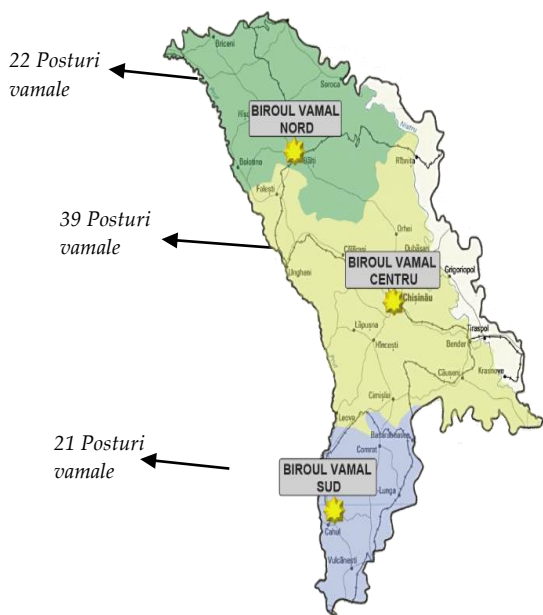
Un rol important în politica vamală a constituit reforma sistemului vamal al Republicii Moldova.



Reorganizarea Serviciului Vamal al RM, a avut drept efecte proeminente în ceea ce privește:

1. Reducerea birourilor vamale;
2. Redistribuirea competențelor în cadrul Serviciului Vamal.

În urma implementării reorganizării Serviciului Vamal al Republicii Moldova, urmează a fi identificate următoarele aspecte favorabile dezvoltării politicii vamale ale R.M.:



- *Facilitarea comerțului și administrare vamală eficientă;*
- *Contracararea introducerii ilegale de mărfuri;*
- *Realizarea mai bună a parteneriatului Vamă – Mediu de afaceri;*
- *Gestionarea efectivă a resurselor umane;*
- *Dezvoltarea continuă a sistemului informațional Asycuda World;*
- *Eficientizarea administrării resurselor bugetare.*

O etapă importantă pentru Republica Moldova, a fost înregistrarea acesteia la transportul digital cu E-CMR. Această etapă a favorizat un imbold important în vederea alinierii legislației Republicii Moldova, conform angajamentelor asumate prin prisma prevederilor Acordului European, semnat între R. Moldova și Uniunea Europeană, implicit:

- Reducerea de 3-4 ori a costurilor de procesare a datelor la momentul efectuării transportului internațional de marfă;
- Optimizarea activității administrative, fapt ce contribuie la cristalizarea și sistematizarea informației referitoare la trecerea mărfurilor și mijloacelor de transport peste frontiera vamală a R. Moldova;
- Amplificarea procedurilor de facturare;
- Diminuarea inexactităților și erorilor în procesul expedierii și primirii mărfurilor conform documentelor vamale;
- Sporirea transparenței;
- Precizia datelor informaționale;
- Accesul la informație și confirmarea primirii și livrării mărfurilor în timp real.

Sistemul legislației într-un stat, constituie pilonul dezvoltării politicii economice, care implică relațiile de import-export și, nu în ultimul rând, plasamentul țării pe piața mondială.

La acest capitol, Republica Moldova, în virtutea instabilității politice și, în mod esențial, datorită factorului de impact mondial – COVID 19, a avut de suportat deficiențe semnificative în diverse domenii importante de activitate, fapt ce a stagnat, implicit pentru o anumită perioadă, și dezvoltarea ramurii transporturilor.

La momentul actual, este foarte important pentru autoritățile publice ale R. Moldova, întreprinderea măsurilor necesare în vederea depășirii situației de criză economică (ramura transportului fiind una esențială), prin elaborearea și implementarea tuturor pârghiilor legale cu valorificarea acestora, în vederea realizării obiectivelor scontate.

#### **BIBLIOGRAFIE**

1. Acordul de Asociere între RM și UE, semnat pe 27 iunie 2014
2. Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității
3. Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase
4. Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri
5. Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 05 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.
6. Codul transporturilor rutiere Nr. 150 din 17.07.2014
7. HG Nr. 475 din 20-04-2016 pentru aprobarea Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză
8. HG Nr. 143 din 18-02-2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase
9. Margineanu G., Mărgineanu Lilia. Dreptul afacerilor.ed.tip.Elena -V.I. Chișinău.2004<
10. Teza de doctor în drept "Regimul juridic al activității de transport auto în Republica Moldova". Autor Nina Garștea, Chișinău, 2016.
1. Acordul de Asociere între RM și UE, semnat pe 27 iunie 2014
2. Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității
3. Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase
4. Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri

5. Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 05 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.
6. Codul transporturilor rutiere Nr. 150 din 17.07.2014
7. HG Nr. 475 din 20-04-2016 pentru aprobarea Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză
8. HG Nr. 143 din 18-02-2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase
9. Margineanu G., Mărgineanu Lilia. Dreptul afacerilor.ed.tip.Elena -V.I. Chișinău.2004<
10. Teza de doctor în drept "Regimul juridic al activității de transport auto în Republica Moldova". Autor Nina Garștea, Chișinău, 2016.