

SINTEZA
la proiectul Hotărârii Guvernului
cu privire la modificarea unor acte normative
(ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică			
Ministerul Muncii și Protecției Sociale		Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, ratificată de către Republica Moldova în anul 2010, reprezintă un document fundamental care promovează și asigură exercitarea deplină, în condiții egale a tuturor drepturilor și libertăților fundamentale ale omului de către toate persoanele cu dizabilități și promovează respectul pentru demnitatea lor. Urmare a ratificării Convenției ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilități, a fost aprobată Legea nr. 60/2012, privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, care prevede asigurarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, în egală măsură cu alți cetățeni, la: educație, protecție socială, asistență medicală, reabilitare, muncă, viață publică, mediu fizic, transport, tehnologii și sisteme informaționale, de comunicare și la alte utilități și servicii la care are acces publicul larg. În context, Capitolul III, Accesibilitatea, al Legii prenotate stabilește prevederi generale privind accesibilitatea persoanelor cu dizabilități în condiții de egalitate cu ceilalți, în speță, la transport, la obținerea permisului de conducere a unui autovehicul din rândul persoanelor cu dizabilități de diferite categorii, inclusiv a celor cu dizabilități locomotorii (ghidare manuală) și conducerea mijloacelor de transport. Astfel, menționăm, că la măsurile ce țin de incluziunea persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, se va ține cont de reglementarea normelor propuse	Se acceptă parțial. Proiectul a fost modificat în ceea ce privește criteriile de evaluare și punctajul care se acordă participanților la concursul pentru atribuirea autorizațiilor de prestare a serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local, municipal, raional sau interraional, precum și condițiile pentru prelungirea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional. Unul dintre criteriile pentru atribuirea autorizațiilor a fost modificat/reformulat, punctajul a fost mărit. Comentariile referitoare la instruirea teoretico-practică a candidaților pentru obținerea permisului de conducere din rândul persoanelor cu dizabilități, indiferent de categorie, nu se află în sfera de aplicare a proiectului elaborat.

	de principiul facilitării accesibilității măsurilor stabilite și a impactului acestor măsuri pentru toate persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, în condiții de egalitate cu ceilalți, nu doar vizual, dar și practicabil. Subsidiar, potrivit prevederilor art. 20 din Legea prenotată, pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la transport și călătorii, autoritățile publice centrale și locale, agenții economici indiferent de forma de proprietate, cu participarea asociațiilor obștești, au obligația de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulație și reutila autovehiculele conform necesităților persoanelor cu dizabilități locomotorii (ghidarea manuală). Totodată, potrivit prevederilor art. 32 alin. (5) din actuala Lege, Ministerul Educației și Cercetării, împreună cu școlile de conducători auto, elaborează curricula și programul de instruire adaptat și organizează instruirea teoretico-practică a candidaților la obținerea permisului de conducere a unui autovehicul din rândul persoanelor cu dizabilități de diferite categorii, inclusiv a celor cu dizabilități locomotorii (ghidare manuală). Adițional, recomandăm revederea proiectului notat prin prisma Directivei (UE) 2019/882 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, crearea de produse și servicii accesibile, care are ca scop de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin eliminarea și prevenirea barierelor din calea liberei circulații a anumitor produse și servicii accesibile, bariere care decurg din cerințe de accesibilitate divergente ale statelor membre (acțiune ce se regăsește în	
--	---	--

		Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027). Prin urmare, la definitivarea proiectului prenotat, solicităm asigurarea reglementării cu respectarea drepturilor fundamentale ale persoanelor cu dizabilități în egală măsură cu ceilalți cetățeni.	
Asociația patronală a operatorilor de transport auto		Referitor la p 18) 1. Din textul proiectului (referitoare la p. 159--157-7,HG 257/2017) reiese că acesta urmează a fi aplicat tuturor autorizațiilor care expiră de acum încolo (și celor care au fost prelungite prin procedura de excepție). Obiectăm că o mulțime de autorizații existente au fost eliberate în condițiile CTR care în conformitate cu alin (16) art.38 au termen de valabilitate de 8 ani cu posibilitatea prelungirii încă pentru 8 ani în conformitate cu prevederile art. 40 (care a fost abrogat la 06.03.2024). Deci autorizațiile eliberate în condițiile prevederilor legislative vechi trebuie să-și păstreze condițiile de activitate și de prelungire existente la momentul eliberării acestor autorizații. Precedentul CtEDO Bimer SA împotriva Moldovei și multe altele răspund exhaustiv la chestiunea posibilității statului de a interveni asupra termenelor autorizațiilor în perioada lor de valabilitate. Aceste intervenții au fost calificate ca încălcarea dreptului la proprietate. Iar precedentul Pine Valley Developments Ltd și alții contra Irlandei (și alte precedente) explică clar cum un drept prevăzut de lege ce reiese dintr-un act permisiv constituie așteptare legitimă ca parte integrantă a dreptului de proprietate și că acest drept nu poate fi revocat unilateral de către stat. Din acest punct de vedere sfera de aplicare a actului normativ trebuie completată și ajustată la cerințele CEDO.	Nu se acceptă. În cadrul procesului de revizuire a legislației, unul dintre obiectivele centrale a fost asigurarea unui echilibru între protejarea interesului public și crearea unui mediu concurențial echitabil pentru toți operatorii economici, atât cei existenți, cât și cei noi. Vă aducem la cunoștință câteva argumente fundamentale care justifică aplicarea noilor prevederi asupra autorizațiilor deja emise: 1. Protecția interesului public Noile prevederi din proiectul de Hotărâre sunt motivate în primul rând de necesitatea de a proteja și de a promova interesul public. În domeniul transporturilor, acest interes public implică, printre altele: • Siguranța și calitatea serviciilor furnizate de operatorii de transport; • Protecția mediului, prin adoptarea de practici și tehnologii mai ecologice; • Modernizarea infrastructurii și eficiența economică, aspecte care impun standarde mai ridicate pentru toți operatorii de pe piață. Este esențial ca normele care guvernează autorizațiile să fie actualizate pentru a răspunde acestor nevoi urgente, iar autorizațiile eliberate în baza vechilor reglementări să fie conforme cu noile cerințe care reflectă aceste obiective. CtEDO a recunoscut că statul poate interveni asupra unor drepturi existente în cazurile în care există o justificare de interes public și măsura este proporțională. În cazul

			nostru, aplicarea noilor norme urmărește să protejeze interesul general, fără a aduce atingere disproporționată drepturilor operatorilor existenți. 2. Deschiderea pieței pentru noii operatori economici Un alt aspect important al noilor prevederi este facilitarea accesului pe piață pentru operatorii economici noi, care în prezent se confruntă cu bariere legislative semnificative. În legislația actuală, autorizațiile eliberate în trecut pot fi prelungite practic nelimitat, ceea ce creează un monopol de facto și blochează accesul noilor competitori. Această situație afectează concurența loială și inovează piața, împiedicând apariția unor servicii de transport mai eficiente și de calitate mai ridicată. Noile prevederi au rolul de a asigura un echilibru concurențial, permițând intrarea pe piață a unor operatori noi care, până acum, nu au avut posibilitatea să obțină autorizații din cauza limitărilor impuse de cadrul legislativ vechi. Astfel, se creează un cadru competitiv care va stimula îmbunătățirea serviciilor de transport, contribuind în același timp la inovarea și modernizarea acestui sector esențial pentru economia națională. 3. Prevenirea abuzului de prelungire a autorizațiilor Reglementările vechi, care permit prelungirea autorizațiilor eliberate pe o perioadă îndelungată și aproape nelimitată, creează o disfuncționalitate sistemică pe piață. Aceasta nu doar că afectează concurența, dar și compromite capacitatea autorităților de a evalua periodic dacă operatorii existenți respectă standardele actualizate de calitate și siguranță. Prin aplicarea noilor prevederi, se introduce un mecanism de control și reînnoire a autorizațiilor, care va permite o monitorizare periodică a conformității operatorilor cu normele moderne și va încuraja o evoluție continuă a sectorului. Astfel, se evită situațiile în care autorizațiile
--	--	--	---

			sunt prelungite automat, fără o reanalizare a condițiilor de piață sau a performanței operatorului. 4. Conformitatea cu jurisprudența CtEDO Referitor la precedentul invocat în comentariul dumneavoastră, respectiv Bimer SA împotriva Moldovei și Pine Valley Developments Ltd. și alții contra Irlandei, apreciem relevanța acestora. Totuși, considerăm că măsurile propuse în proiectul nostru sunt conforme cu jurisprudența CtEDO, în sensul că acestea nu revocă unilateral autorizațiile existente, ci introduc un mecanism echitabil de ajustare a acestora, astfel încât să reflecte noile cerințe legale.
		2. Conform prevederilor p. 159-2 ” Prin derogare de la prevederile pct. 159¹ , termenul menționat nu se aplică pentru autorizațiile a cărui termen de valabilitate a fost extins în conformitate cu prevederile art. IV alin. (3) al Legii nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) sau care expiră până la 31.12.2024”. Legea 423/2023 prevede (art. IV) că până la 01.09.2024 se prelungesc autorizațiile care expiră de la data publicării legii (06.02.2024) și până la data intrării în vigoare (06.03.2024). Formularea ”sau care expiră până la 31.12.2024” este foarte ambiguă și incompletă, deoarece unele din autorizațiile care nu cad sub incidența art. IV al Legii 423 deja au expirat. Iar în cazul când formularea privind extinderea excepției va deveni clară, apare întrebarea care este termenul pentru cererile care cad sub incidența excepției. Soluția prin excepție este una total greșită (chiar dacă vor fi excluse neclaritățile), deoarece CTR în mod imperativ prevede că (art. 38 alin(10)), ” Atribuirea rutelor/curselor incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional va fi organizată după cum urmează: b) în cazul expirării	Se acceptă. Autorizațiile care au fost prelungite în baza Legii nr. 423/2023 rămân în vigoare până la 31 decembrie 2025. Totodată, se introduce o clarificare suplimentară la p. 159¹.

	autorizației de transport rutier – cu cel puțin 6 luni înainte de data expirării autorizației;” Deci CTR nu permite ca prin HG să fie modificat termenul de cel puțin 6 luni înainte de data expirării autorizației. Această normă imperativă trebuie respectată, dar proiectul de HG este formulat într-o manieră în care termenul stabilit prin lege va fi încălcat. În situația în care CTR nu a prevăzut excepție de la aplicarea normei din alin (10) art. 38, iar o parte din autorizații deja au expirat, sau vor expira în următoarele 6 luni de la data eventuală de intrare în vigoarea HG, pentru aceste autorizații trebuie prevăzută prelungirea necondiționată.	
	3. Conform prevederilor p 159-1 termenul de depunere a cererii pentru prelungirea autorizației este în intervalul de nu mai devreme de 9 luni până la expirarea autorizației- nu mai târziu de 6 luni până la expirarea autorizației. Prima obiecție constă în faptul că îmbinarea ”cu cel puțin..., dar nu mai târziu” este una greșit formulată, care poate duce la interpretări diferite. Însăși formularea este contradictorie. A doua obiecție este că trebuie să se țină cont de prevederile alin. (10) art. 38 citate mai sus. Astfel, pentru respectarea prevederilor alin. (10) trebuie ca șirul de acțiuni consecutive să asigure că ruta va fi atribuită prin concurs cel puțin cu 6 luni până la expirarea autorizației. Șirul de acțiuni include- depunerea cererii pentru prelungirea de drept a autorizației (1), examinarea cererii- 30 zile conform proiectului (2), adoptarea deciziei de respingere a prelungirii- 5 zile lucrătoare conform proiectului (3), adoptarea deciziei de organizare a concursului (4), publicarea anunțului privind organizarea concursului- 30 zile conform proiectului (5), recepționarea actelor pentru concurs (6), organizarea concursului (7), desemnarea câștigătorului concursului (8), încă 6 luni de valabilitate a autorizației operatorului	Se acceptă. Proiectul a fost modificat în cea ce privește termenul de depunere a cererii pentru prelungirea autorizației.

		precedent (9). Nu este clar cum a fost calculat termenul la p. 159-1, dar acesta în mod evident duce la încălcarea termenului prevăzut la art. 38 CTR.	
		4. Proiectul omite să reglementeze acțiunile ce urmează în cazul acceptării prelungirii autorizației.	Se acceptă. Proiectul a fost completat cu prevederi care stabilesc că dacă operatorul de transport întrunește prevederile stabilite se vor elibera concomitent și noile autorizații..
		Referitor la Anexă 5. P b) al proiectului prevede ” Operatorul de transport rutier a efectuat cel puțin 90% din totalul curselor prevăzute în graficul de circulație, conform autorizației, în ultimele 12 luni de activitate, cu excepția cazurilor excepționale, cum ar fi dezastre naturale, condiții climatice nefavorabile sau condiții tehnice de drum, constatate în modul stabilit.” Obiecțiile împotriva acestei condiții sunt de ordin constituțional și legal. (a) Sancțiunea pentru neefectuarea curselor este prevăzută la art. 38 alin (21) lit. a). Acumularea unui număr de cazuri de neefectuarea curselor este considerată încălcare în temeiul legii (CTR). O HG nu poate prevedea consecințe negative pentru faptele care conform CTR nu constituie încălcări. Din acest considerent proporția de 90/10 în perioada de un an nu corespunde normei legale.	Se acceptă Condițiile de prelungire au fost revizuite conform obiecțiilor formulate în procesul de avizare.
		(b) sancțiunea prevăzută la alin (21) este retragerea autorizației. HG prin redacția propusă admite că după adoptarea deciziei de retragere a autorizației, operatorul nu poate beneficia de prelungirea ei. Acest lucru este un absurd, așa cum nu este logic să admitem că o eventuală decizie de retragere a autorizației nu a fost adoptată, dar aplicăm o altă măsură. Suplimentar prevederea la p b) din Anexă reprezintă o sancțiune dublă, fapt inadmisibil.	Se acceptă Condițiile de prelungire au fost revizuite conform obiecțiilor formulate în procesul de avizare.
		(c) termenul de 12 luni nu este justificat. Acest termen este maxim pentru încălcările legislației de natură penală-contravenționale, care au un grad de pericol social mult	Se acceptă Condițiile de prelungire au fost revizuite conform obiecțiilor formulate în procesul de avizare.

	mai mare. Spre exemplu în art. 38 alin (22) este stabilit că sancțiunea pentru ” 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 de persoane prin servicii regulate în trafic local, raional și interraional;” poate fi aplicată în maxim 3 luni de la încălcare. Totodată trebuie să se țină cont că conform prevederilor Codului Contravențional ispășirea pedepsei contravenționale anulează antecedentele contravenționale, ceea ce presupune că persoana se consideră că nu a săvârșit nici o încălcare.	
	(d) formularea p. b) nu corespunde unui din principiile fundamentale ale legii-neretroactivitatea legii. Retroactivitatea unei legi presupune posibilitatea acesteia de a avea reglementare în privința faptelor și evenimentelor care au apărut până la intrarea ei în vigoare. Retroactivitatea legii este admisă doar în situații speciale, care implică o sancțiune mai blândă. Neretroactivitatea legii este prevăzută la alin. (3), (4) art. 73 al Legii 100/2017. Din textul formulat al p. b) reiese că comiterea unor eventuale încălcări până la intrarea în vigoare a acestei prevederi poate avea consecințe juridice negative în temeiul acestei prevederi. Deci un operator comite anumite fapte, care la momentul comiterii produc anumite consecințe juridice, dar peste o perioadă de timp mai apar unele consecințe negative în temeiul unui act normativ nou. Acest lucru este inadmisibil. Pentru a aduce în concordanță cu legea această prevedere este necesar să se prevadă că aceasta se va aplica începând cu un anumit termen de la intrarea sa în vigoare, care nu poate fi mai mic decât perioada pentru care aceste încălcări se vor lua în considerație.	Se acceptă Condițiile au fost revizuite în contextul obiecțiilor Grupului de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.

	6. Condiția impusă de p. c) al proiectului este lovită de aceleași vicii pe care le-am descris în punctul precedent. Aceste aspecte se referă la sancționarea dublă și la efectul retroactiv. Totodată trebuie să se țină cont că pentru faptele prevăzute în Codul penal sau Codul contravențional (faptele ilegale de natură penală) pot fi prevăzute sancțiuni doar de către legea penală (Codul penal și contravențional). Formularea ca sens că comiterea contravenției prevăzute la art. 197 CC exclude posibilitatea prelungirii de drept a autorizației este una incertă și neproportională, de rând cu argumentele referitoare la dubla sancționare și retroactivitate. Cu atât mai mult ilegalitatea iese în evidență atunci când din conținutul acestei prevederi, reiese că potențiala comitere a contravenției prevăzută la art. 197 care nu are nici o legătură cu ruta dată, servește drept motiv pentru neprelungirea rutei în cauză.	Se acceptă Condițiile au fost revizuite în contextul obiecțiilor Grupului de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	7. Condiția impusă de p. f) este ilegală. Despre această condiție am invocat și în avizul precedent. Răspunsul MIDR conținut în Sinteză nu corespunde prevederilor legale. Noi am invocat că condițiile pentru prelungirea de drept a autorizațiilor nu pot fi altele decât condițiile pentru acordarea autorizației, prevăzute de CTR. MIDR a invocat că obligativitatea dotării cu E-gps și E-bilet au fost introduse recent în CTR. Doar că MIDR în răspunsul său a confundat condițiile de activitate a operatorului de transport, cu condițiile pentru eliberarea autorizațiilor. Față de activitatea operatorului de transport sunt mai multe cerințe, care nu se impun la etapa eliberării autorizației. Noi am invocat un principiu legal- situațiile juridice identice trebuie să beneficieze de soluții identice. Deținătorul unei autorizații eliberate primar și deținătorul unei autorizații eliberate ca rezultat al prelungirii vor presta același tip de servicii, față de care sunt înaintate	Nu se acceptă. Obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GPS) și sisteme de tichetare electronică (e-bilet) este deja prevăzută de Codul transporturilor rutiere (CTR), iar pentru operatorii de transport a fost stabilită o perioadă de tranziție clară. Această cerință nu reprezintă o încălcare a legii, ci o măsură necesară pentru modernizarea și transparența activității de transport rutier de persoane. Mai mult, introducerea acestor sisteme este esențială pentru transpunerea în legislația națională a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind obligațiile de serviciu public (PSO). Acest regulament stabilește că autoritățile competente trebuie să asigure servicii de transport public care să îndeplinească anumite cerințe de calitate, eficiență și siguranță. Dotarea cu GPS și e-bilet contribuie semnificativ la monitorizarea și raportarea

	aceleași cerințe. De aceea condiția conectării/deținerii sistemului e-bilet/e-gps poate deveni un criteriu de acumulare a punctajului la concurs similar sistemului de management ISO, dar nu poate constitui o piedică de continuare a activității. Este inadmisibil ca o companie să poată obține o autorizație pentru prima dată și să nu o poată să o prelungească respectând criteriile pentru care a primit această autorizație.	corectă a serviciilor de transport public, facilitând astfel respectarea acestor obligații. În plus, aceste sisteme asigură transparența și controlul activităților operatorilor de transport, contribuind la creșterea încrederii publicului și a beneficiarilor în serviciile oferite. Ele permit monitorizarea în timp real a flotelor, optimizarea rutelor și asigură accesul facil la informații pentru utilizatori, toate acestea fiind parte integrantă a digitalizării transportului rutier. Sistemele menționate sunt, de asemenea, necesare pentru funcționarea Sistemului de Management Integrat (SMI) al transportului rutier, un mecanism vital pentru eficientizarea și digitalizarea activităților aferente transportului de persoane. SMI permite integrarea datelor din diverse surse, optimizarea utilizării resurselor și monitorizarea performanței operatorilor, contribuind astfel la o gestionare eficientă și transparentă a sectorului Condiția de dotare cu GPS și e-bilet nu este o piedică în activitatea operatorilor, ci o cerință necesară pentru adaptarea la noile standarde și pentru asigurarea continuității și îmbunătățirii serviciilor de transport public
	8. Din textul alin 16 art. 38 CTR, care a fost inspirat de prevederea din Regulamentul 1370/2007 reiese că prelungirea de drept a autorizației are loc când aceasta este impusă de condițiile de activitate a rutei (nota noastră-condițiile în care a activat ruta pentru perioada autorizației inițiale) , iar din sensul Regulamentului 1370 reiese că aceasta este necesar pentru asigurarea rambursării investițiilor (iarăși condițiile în care a activat ruta pentru perioada inițială a autorizației nu au permis recuperarea investițiilor). O potențială HG nu poate prevedea condiții care depășesc limitele prevăzute de lege (CTR). Criteriile stabilite la p.b), c) și f) nu au nici o relevanță cu condițiile existente în perioada inițială a autorizației, care să	Se acceptă parțial. Punctul b) a fost modificat pentru a reflecta mai clar condițiile de prelungire autorizațiilor. Punctul c) a fost eliminat. Cu toate acestea, punctul f) rămâne inclus, deoarece corespunde prevederilor Codului transporturilor rutiere. Acest punct este relevant pentru asigurarea rambursării investițiilor, în special în cazul în care operatorul de transport a realizat investiții în dotarea cu sisteme GPS și sisteme de tichetare electronică. Astfel, operatorul are posibilitatea de a-și recupera investițiile, contribuind totodată la modernizarea și eficientizarea serviciilor de transport public rutier.

		justifice necesitatea recuperării investițiilor, de aceea trebuie excluse.	
		Referitor la p. 2 (Anexa nr. 3 Reg 854) 9. Formularul cererii trebuie corectat. La p. 8 se indică că setul de acte se prezintă în plic sigilat, dar formularul cererii prevede anexe.	Se acceptă Prevederile au fost revizuite.
		10. Criteriul de punctaj 1 (vechimea unităților de transport) trebuie să țină cont de structura parcului de autobuze incluse în prezent în autorizații. Nici o corelare cu situația de azi nu există.	Se acceptă parțial Punctajul a fost extins pentru o vârstă mai mare
		11. Punctajul de +1 (criteriul 2) pentru fiecare unitate de transport aflată în proprietate sau leasing financiar este nejustificat de mic. Un criteriu asemănător trebuie inclus suplimentar – pentru întregul parc al pretendentului (criteriul inclus în proiect se referă doar la unitatea de transport ce va deservi ruta expusă la concurs).	Se acceptă parțial. Punctajul a fost majorat. Extinderea criteriului la întregul parc auto nu ar oferi o imagine direct legată de capacitatea efectivă de operare a serviciilor specifice expuse la concurs.
		12. Ponderea criteriului 3 este nejustificat de mare. Acest criteriu ar fi valabil dacă s-ar fi referit la unitatea de transport care urmează să deservească ruta, dar nu la general. Ipotetic, conform formulării inițiale, o întreprindere de transport care deține un autobuz cu propulsie hibridă, dar care nu-l exploatează, dar îl ține în garaj, va obține câte 5 puncte pentru toate concursurile la care va participa, deși această unitate de transport nu va avea nici un impact asupra rutei expuse la concurs.	Se acceptă. Criteriul 3 a fost revizuit pentru a reflecta mai clar sustenabilitatea autovehiculelor implicate efectiv în deservirea rutei. Noua formulare, <i>"Sustenabilitatea tipurilor de propulsie a autovehiculelor care va fi antrenate la deservirea serviciului regulat"</i> , se axează pe vehiculele utilizate pe ruta respectivă, eliminând astfel posibilele situații în care punctajul ar fi obținut pentru vehicule care nu sunt antrenate în operarea efectivă.
		13. Considerăm că ponderea criteriului 5 trebuie mărită. Întreprinderile de transport între ele se deosebesc mult. Unele dispun de baze tehnice, unde cu adevărat deservește unitățile de transport, au mecanici, dispecerat, altele nu au nici un sediu stabil. În lipsa altor criterii propuse de MIDR, ponderea acestui criteriu trebuie să crească.	Nu se acceptă. Criteriul 5, referitor la numărul de autovehicule destinate transportului rutier de persoane notificate la Agenție, a fost eliminat din evaluare. Această decizie a fost luată deoarece criteriul nu este considerat un factor determinant în ceea ce privește capacitatea operatorului de a presta servicii de calitate. Numărul de autovehicule poate varia semnificativ în funcție de strategia de operare a fiecărei companii, iar un

			număr mai mare de vehicule nu garantează, în mod necesar, un serviciu mai bun sau mai eficient. De asemenea, criteriul nu ia în considerare altele aspecte esențiale, precum managementul flotei, calitatea serviciilor oferite, experiența operatorului și respectarea standardelor de siguranță și confort.
		14. Considerăm că ponderea criteriului 6 trebuie mărită. În practică au fost întâlnite cazuri (încă se mai întâlnesc) că companiile care comit încălcări grave (nu doar al CTR) sunt lichidate sau abandonate, iar proprietarul fondează o nouă companie care preia activele celei vechi. Pentru a nu facilita astfel de fenomene, ponderea acestui criteriu trebuie mărită.	Nu se acceptă Scopul acestui criteriu nu este să fie un factor determinant exclusiv, ci să fie unul dintr-un ansamblu de factori care să asigure evaluarea echitabilă și echilibrată a operatorilor.
		15. Ponderea criteriului 10 (defalcări în buget) trebuie mărită. Totodată acest criteriu trebuie concretizat. O companie care este operator de transport, poate practica și alte genuri de activitate. Criteriul trebuie astfel definit încât să fie posibil ca din totalul impozitelor achitate să fie stabilită proporția activității pe rute regulate, și deja această proporție să fie împărțită la nr de unități de transport.	Se acceptă parțial Criteriul este reformulat astfel: ” 10. Defalcări la bugetul asigurărilor sociale de stat aferente șoferilor implicați în activitatea de transport rutier de persoane: + 0,1 puncte pentru fiecare 1000 lei achitați către bugetul asigurărilor sociale de stat, raportat la numărul de șoferi angajați în activitatea de transport rutier de persoane”
		16. Deținerea în proprietate a bazei tehnice trebuie să constituie un criteriu separat cu pondere semnificativă.	Nu se acceptă. Dorim să subliniem că existența unei baze tehnico-materiale este deja o condiție obligatorie pentru înregistrarea operatorului de transport conform prevederilor Codului transporturilor rutiere. Astfel, nu este necesară includerea acestui criteriu ca factor suplimentar.
		Criteriile și punctajele propuse în proiect nu țin cont de situația în care acum se află ramura și de obiectivele spre care ar trebui să tindem. Sigur că înnoirea parcului de autobuze reprezintă un obiectiv major, dar acesta nu poate fi unicul.	Nu se acceptă. Criteriile propuse includ, pe lângă reînnoirea parcului de vehicule, și măsuri pentru digitalizarea și accesibilitatea serviciilor de transport, precum și evaluarea eficienței economice a operatorilor. De asemenea, se pune accent pe integritatea operatorilor în afaceri.

		Ținând cont de obiecțiile majore față de proiectul de act normativ, dar și de faptul că proiectul conține și alte prevederi referitoare la reglementări din alte domenii, față de care nu avem obiecții, considerăm că prevederile proiectului referitoare la reglementările descrise mai sus urmează a fi excluse, pentru a fi elaborate separat și propuse ulterior.	Nu se acceptă. Proiectul a fost supus unei analize detaliate și a trecut printr-o procedură de avizare. În urma acestei analize, au fost efectuate modificări semnificative pentru a răspunde preocupărilor exprimate. Considerăm că menținerea prevederilor actuale în cadrul proiectului este esențială pentru asigurarea coerenței și eficienței reglementărilor propuse. Excluderea acestora ar putea conduce la întârzierea implementării unor măsuri necesare pentru dezvoltarea sectorului.
Congresul autorităților locale din Moldova		1. În pct. 14 din modificările operate la Anexa nr.3 la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje (Sustenabilitatea tipurilor de propulsiei a autovehiculelor) cuvântul „propulsiei” urmează a fi corectat gramatical (corect „propulsie”).	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
		2. În Anexa nr. 1 (numărul, modelul, marca, anul fabricării conform certificatelor de înmatriculare, eliberate de către organul respectiv) și în nota la Anexa nr. 1 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național (Ancheta se completează de către organul responsabil pentru desfășurarea concursului): cuvintele „organul respectiv” și „organul responsabil” urmează a fi substituie corespunzător cu cuvintele „autoritatea respectivă” și „autoritatea responsabilă” (autoritățile APL nu sunt „organe”, însă toate entitățile vizate sunt „autorități” publice).	Se acceptă Proiectul este modificat corespunzător.
		3. La pct. 8 din Anexa nr. 2 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național (Încălcări depistate pe parcursul ultimului an : a) (...), Codului cu privire la contravențiile administrative, cu excepția încălcărilor la deservirea rutelor regulate):	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.

		cuvintele „cu privire la contravențiile administrative” urmează a se substitui cu cuvântul „contravențional” (denumirea actului legislativ este Codul contravențional).	
		4. În nota la Anexa nr. 2 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național (Încălcările admise la deservirea serviciilor regulate nu se exclud din încălcările ce țin de activitatea întreprinderii): considerăm că formularea „Încălcările admise la deservirea serviciilor regulate nu se exclud din încălcările” este inadecvată. O formulare ar putea fi, de ex. „Încălcările admise la deservirea serviciilor regulate nu se vor exclude din totalul încălcărilor”.	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
Ministerul Finanțelor		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă.
Ministerul Energiei		Propunem excluderea din conținutul pct. 10 ¹ a cuvântului „care” ce urmează după cuvântul „rutier” pentru a nu admite dublarea acestuia, dar și pentru a asigura claritatea normei.	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
		În conținutul pct. 2.2. din Nota de fundamentare, sugerăm înlocuirea cuvântului „al/tor” cu cuvântul „altor”.	Se acceptă. Nota este modificată corespunzător.
		Cu referire la modificările conținute în pct. 81 ¹ și pct. 88 ¹ acestea redau un conținut similar, astfel sugerăm comasarea propunerilor respective	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
		Consecvent în redacția propusă, la pct. 81 ¹ și pct. 88 ¹ sugerăm a se indica din ce moment va curge termenul de 5 zile, propunem următoarea formulare „În caz de pierdere, sustragere sau deteriorare a autorizației CEMT, operatorul de transport rutier prezintă, în termen de 5 zile lucrătoare de la data constatării pierderii, sustragerii sau deteriorării, la sediul Agenției, dovezi concludente în acest sens, iar autorizația respectivă este înlocuită cu o autorizație din contingentul celor de	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.

		rezervă pentru perioada rămasă, cu achitarea costului acesteia. Actele care demonstrează pierderea, sustragerea sau deteriorarea autorizației CEMT, eliberate de organele competente ale altor state, se prezintă după traducerea acestora în limba română de către un traducător autorizat”.	
		La pct. 159 ¹ cuvintele „persoană autorizată” propunem să fie substituite cu cuvintele „persoană împuternicită”. Articolul 362 alin. (1) Cod civil statuează, că „Un act juridic poate fi încheiat personal sau prin reprezentant. Împuternicirile reprezentantului rezultă din lege, din act juridic sau din împrejurările în care acționează”. Prin urmare, în redacția Codului civil termenul „împuternicit” este utilizat în contextul reprezentării intereselor altei persoane, iar termenul „autorizat” are conotații generale și nu se aplică în cazul relațiilor juridice de reprezentare.	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
		La pct. 181 sugerăm examinarea oportunității revizuirii cuvintelor „anul valabilității al acestora” având în vedere, că formularea actuală este confuză. Propunem următoarea formulare „Se interzice restituirea autorizațiilor neutilizate pe parcursul anului pentru care au fost eliberate ”. Astfel va exista o claritate cu referire la anul și la perioada de timp în care nu se admite restituirea autorizațiilor.	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
Consiliul pentru egalitate		Potrivit notei informative, printre principalele prevederi ale proiectului se menționează completarea Regulilor de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național cu criteriul privind accesibilitatea mijloacelor de transport, în vederea implementării recomandărilor formulate de Consiliu în cadrul mai multor decizii emise pe parcursul anilor 2023- 2024. În acest sens, Consiliul notează că în cadrul pct. 2 al proiectului sunt operate o serie de modificări la Regulile	Se acceptă parțial. Proiectul a fost revizuit astfel: ”4. Accesibilitatea autovehiculelor ³ : + 8 puncte pentru fiecare unitate de transport utilizată la prestarea serviciilor pe rutele/cursele incluse în autorizație, care corespunde condițiilor tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități, în conformitate cu legislația în vigoare.” Totodată, dorim să menționăm că Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) are în

	de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național (Anexa 3 la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje). În particular, Formularul de participare la concursul de atribuire a dreptului de deservire a serviciilor regulate (anexa nr. 1 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național), conține, la pct. 3 Informații privind parcul auto care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat expus la concurs, o rubrică intitulată „Facilități pentru persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă”. În anexa nr. 2 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național, regăsim Criterii de evaluare și punctajul care se acordă participantului la concursul pentru atribuirea autorizațiilor pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local, municipal, raional sau interraional. Astfel, pct. 4 al anexei, accesibilitatea autovehiculelor, prevede +5 puncte pentru fiecare unitate de transport din parcul rulant, care asigură facilități speciale pentru persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă. În această privință, Consiliul propune înlocuirea sintagmei „unitate de transport care asigură facilități speciale pentru persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă” cu sintagma „unitate de transport accesibilă pentru persoanele cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă”.	vedere modificarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje. Această modificare va include și transpunerea Regulamentului (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011, care reglementează drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. Această inițiativă va contribui semnificativ la îmbunătățirea accesibilității și a drepturilor pasagerilor, asigurând conformitatea cu standardele europene.
	În continuare, Consiliul statuează că opțiunea propusă de autori privind acordarea a 5 puncte adiționale pentru fiecare unitate de transport care asigură facilități speciale pentru persoanele cu dizabilități nu constituie o măsură suficientă în vederea asigurării implementării obligației	Se acceptă parțial. În urma unei analize detaliate a propunerilor transmise, vă aducem la cunoștință următoarele considerente. Înțelegem importanța accesibilității pentru persoanele cu dizabilități și suntem de acord cu necesitatea de a

	de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în sensul art. art. 20 alin. (1) lit a) al Legii nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități. De asemenea, aceasta nu va conduce în mod cert la implementarea recomandărilor formulate de Consiliu, or modificările operate nu instituie obligația operatorilor de transport de a deține în parcul auto cel puțin un vehicul adaptat pentru persoanele cu dizabilități. Deși acordarea unui punctaj suplimentar pentru deținerea mijloacelor de transport care respectă condițiile tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități poate avea un caracter stimulator pentru operatorii de transport, totuși asigurarea accesibilității continuă să rămână la discreția operatorilor de transport, întrucât aceștia pot alege să acumuleze punctaj adițional prin îndeplinirea altor criterii (de exemplu prin antrenarea autovehiculelor cu vechime de până la 4 ani sau prin antrenarea unităților de transport care utilizează propulsie sustenabilă). Consiliul reamintește că potrivit art. 20 alin. (1) lit a) din Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, atât Ministerul, cât și autoritățile publice centrale și locale, precum și agenții economici indiferent de forma de proprietate au obligația de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulație. De asemenea, potrivit pct. 2 al Ordinului nr. 101/2017 cu privire la aprobarea condițiilor tehnice pentru vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități, condiții tehnice stabilite în anexa la ordin sunt obligatorii pentru autovehiculele rutiere antrenate în transporturile rutiere de persoane contra cost și în efectuarea lucrărilor de reutilare a vehiculelor rutiere speciale. De asemenea, atragem atenția asupra faptului că Codul Contravențional prevede o serie de sancțiuni în acest sens.	îmbunătăți acest aspect în cadrul serviciilor de transport public. Din acest motiv, am decis să majorăm punctajul aferent criteriului privind vehiculele accesibile persoanelor cu dizabilități, astfel încât operatorii care dețin vehicule conforme să fie stimulați corespunzător în procesul de evaluare. Cu toate acestea, considerăm că impunerea unor condiții suplimentare în Regulile de concurs nu este oportună, având în vedere cadrul legislativ existent. Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, împreună cu Ordinul nr. 101/2017 privind condițiile tehnice pentru vehiculele accesibile, stabilesc deja obligațiile clare pentru operatorii de transport de a adapta mijloacele de transport pentru persoanele cu dizabilități. În plus, Codul Contravențional reglementează sancțiunile aplicabile pentru neasigurarea accesibilității. Prin urmare, introducerea unor sancțiuni suplimentare în Regulile de concurs pentru abateri de aceeași natură ar contraveni principiului non bis in idem. Totodată, reiterăm că Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale are în vedere modificarea Regulamentului transporturilor rutiere de persoane și bagaje, inclusiv prin transpunerea Regulamentului (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului, privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. Această inițiativă va asigura o îmbunătățire semnificativă a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități și va alinia legislația națională la standardele europene.
--	---	--

		Potrivit art. 711 Cod Contravențional, orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, bazată pe criteriu de rasă, naționalitate, origine etnică, limbă, religie sau convingeri, sex, vârstă, dizabilitate, opinie, apartenență politică sau pe orice alt criteriu, manifestată în domeniul accesului persoanelor la serviciile oferite de autoritățile publice, la cele de asistență medicală, reabilitare medicală și la alte servicii de sănătate, la serviciile de protecție socială, bancare și financiare, de transport, culturale și de agrement, de vânzare sau de închiriere de bunuri mobile sau imobile, precum și la alte servicii și bunuri disponibile publicului, dacă fapta nu constituie infracțiune, se sancționează cu amendă de la 60 la 84 de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 120 la 210 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 210 la 270 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. De asemenea, conform art. 197 alin. (17) Cod Contravențional, nerespectarea, în cadrul desfășurării activității de transport rutier, a obligațiilor prevăzute la art. 23 alin. (8), art. 48, 49, 79, art. 312⁶ alin. (4), art. 313⁶ alin. (5), art. 314² alin. (3), art. 62² alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, la art. 20 alin. (2) din Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, se sancționează cu amendă de la 50 la 70 de unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere, cu amendă de la 100 la 120 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. Totodată, art. 2211 alin. (1) Cod Contravențional prevede că neîndeplinirea și nerespectarea normativelor în vigoare de amenajare și de adaptare a mijloacelor de transport în comun auto, electric urban, aerian, naval și feroviar pentru a asigura accesul și folosirea acestora de către persoanele cu dizabilități, se sancționează cu amendă de la 60 la 90	
--	--	--	--

		de unități convenționale aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 180 la 210 unități convenționale aplicată persoanei cu funcție de răspundere și cu amendă de la 210 la 240 de unități convenționale aplicată persoanei juridice. Având în vedere ansamblul normelor menționate, concluzionăm că asigurarea accesibilității mijloacelor de transport, în special a celor destinate transportului de persoane prin servicii regulate, constituie o obligație pentru operatorii de transport, dar și pentru autoritățile competente în domeniu. Potrivit pct. 25 din Comentariul General nr. 2 (2014) cu privire la accesibilitate adoptat de Comitetul ONU pentru drepturile persoanelor cu dizabilități, statele părți nu pot să invoce austeritatea financiară ca o scuză pentru eșecul de a asigura accesibilitatea treptată pentru persoanele cu dizabilități. Obligația de a pune în aplicare accesibilitatea este necondiționată, adică entitatea obligată să asigure accesibilitatea nu poate invoca sarcina disproporționată ca justificare a lipsei accesibilității. Consiliul reiterează că situația de facto evaluată în cadrul examinării cauzei nr.193/231 a relevat faptul că la moment serviciile prestate de operatorii de transport în domeniu sunt practic lipsite de accesibilitate. Nevoile persoanelor cu dizabilități nu sunt luate în considerație la formarea programelor de transport rutier locale, raionale, interraionale și municipale, acțiuni care reprezintă o discriminare pe criteriul de dizabilitate. De asemenea, în vederea remedierii situației respective, Consiliul a recomandat Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale să prevadă în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje o rubrică privind regulile de atribuire a dreptului de deservire a rutelor regulate de călători, instituind obligația operatorilor de transport de a deține mijloace de transport utilizate corespunzător,	
--	--	---	--

		accesibile pentru persoanele cu dizabilități, conform cerințelor stabilite în Ordinul nr. 101/2017. Din aceste considerente, Consiliul atrage atenția Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asupra faptului că în vederea asigurării că operatorii de transport rutier de persoane prin servicii regulate dețin mijloace de transport accesibile pentru persoanele cu dizabilități, obligația respectării cerințelor tehnice stabilite în Ordinul nr. 101/2017 trebuie să fie integrată în Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național. În acest sens, Consiliul propune expunerea pct. 6 din cadrul Regulilor de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național după cum urmează: “La concurs sunt admise întreprinderile înregistrate în modul stabilit în Republica Moldova care desfășoară activitatea de operator de transport rutier și sunt incluse în Registrul operatorilor de transport rutier, dețin parcul necesar de vehicule pentru deservirea serviciului regulat sau grupului de servicii regulate, inclusiv vehicule accesibile persoanelor cu dizabilități, și care au depus setul de documente în conformitate cu punctul 7.” În vederea reutilării corespunzătoare a autovehiculelor sau procurării vehiculelor accesibile poate fi acordat un anumit termen operatorilor de transport în cadrul dispozițiilor finale ale proiectului. Totodată, până la expirarea termenului acordat mai sus, se propune modificarea punctajului acordat potrivit pct. 4 din cadrul criteriilor de evaluare prevăzute în Anexa 2 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național pentru fiecare unitate de transport din parcul rulant, accesibilă pentru persoanele cu dizabilități și persoanele cu mobilitate redusă, de la 5 la 20 puncte, în vederea prioritizării în	
--	--	---	--

		cadrul concursului a operatorilor care dețin vehicule accesibile.	
Sergiu Vatamaniuc		1. Nota de fundamentare: 1.1. La punctul 4.3 Impactul asupra sectorului privat, autorul concluzionează că prevederile proiectului nu presupun careva costuri de conformare pentru desfășurarea activității, pe când în special asupra operatorilor de transport de persoane aceste modificări vor avea efect financiar din considerentul necesității dotării unităților de transport cu aparate de casă, dispozitive de poziționare globală, instruirea personalului în vederea utilizării acestora, dezvoltarea platformelor/aplicațiilor mobile, conectivitatea la diverse platforme (până în prezent nu este clar de către cine vor fi acoperite cheltuielile de conexiune și mentenanță la sistemele e-Bilet și e-GPS). Propunerea: Solicitarea opiniilor asociațiilor patronale din domeniu și respectiv completarea punctului 4.3. cu date concrete privind cheltuielile care urmează a fi suportate de către mediul de afaceri și care la sigur se vor reflecta în costul biletelor de călătorie.	Se acceptă. Obligativitatea dotării unităților de transport cu sisteme de poziționare globală (GPS) și sisteme de tichetare electronică este deja reglementată prin Codul transporturilor rutiere. În acest sens, proiectul legislativ în cauză nu introduce noi costuri de conformare pentru operatorii economici, ci doar consolidează cerințele prevăzute de legislația existentă. Codul transporturilor rutiere prevede o perioadă de tranziție suficientă, care permite operatorilor de transport să se adapteze la noile cerințe tehnice și operaționale. Cheltuielile privind dotarea vehiculelor, instruirea personalului, dezvoltarea platformelor și conectivitatea la sisteme, inclusiv costurile de mentenanță, sunt costuri de conformare impuse de Codul transporturilor rutiere, nu de acest proiect specific. Totodată, proiectul a fost transmis spre avizare și asociațiilor din domeniu.
		2. Proiectul Hotărârii Guvernului (Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 257/2017): 2.1. La pct. 1 subpct. 13), referitor la raportarea curselor ocazionale efectuate în baza carnetului INTERBUS, consider că urmează a fi modificat prin includerea posibilității notificării nu doar prin sistemul ”e-Autorizație”, dar și prin intermediul demersurilor/notificărilor pe poșta electronică a Agenției. Propunerea vine în contextul în care ultima perioadă sistemul este supraîncărcat și nefuncțional, inclusiv din cauza problemelor tehnice raportate de către STICS.	Se acceptă parțial În condițiile descrise ANTA urmează să stabilească mecanisme alternative de raportare sau în aceste cazuri operatorii vor fi exonerati de careva sancțiuni.

	2.2. Referitor la Anexa la Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, în partea ce ține de Condițiile pentru prelungirea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, referitor la litera ”c)”, consider că aici urmează a fi specificat expres numărul contravențiilor constatate (3-4) și care nu au fost contestate și/sau nu au fost anulate de către instanțele judecătorești. Concomitent din întreaga propoziției urmează a fi exclusă sintagma ”conducătorul auto” din motivul că conform prevederilor Codului Contravențional, conducătorul auto nu este persoană reprezentativă a companiei de transport (aceștia sunt administratorul, contabilă sau/și persoană desemnată printr-un ordin) și respectiv acesta nu cade sub incidența noțiunii de persoana cu funcție de răspundere.	Se acceptă parțial. Condițiile au fost revizuite în contextul obiecțiilor Grupului de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	2.3. Suplimentar, referitor la Anexa la Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, în partea ce ține de Condițiile pentru prelungirea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional, referitor la litera ”c)”, consider că în vederea respectării principiului neretroactivității legislației, în procesul evaluării condițiilor urmează a fi luate în considerare doar contravențiile prevăzute în art. 197 al Codului Contravențional, care au fost admise de către operator de transport după data intrării în vigoare a prezentului proiect.	Se acceptă parțial. Condițiile au fost revizuite în contextul obiecțiilor Grupului de Stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.
	3. Proiectul Hotărârii Guvernului (Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006): 3.1. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr. 854/2006, a fost elaborat în baza Codului transporturilor auto, aprobat prin Legea nr.116-XIV din	Se acceptă parțial. Dorim să menționăm că Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) are în vedere modificarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje. Această modificare va include și transpunerea Regulamentului (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului

		29 iulie 1998, care la rândul său a fost anulat după intrarea în vigoare actualului Cod transporturilor rutiere nr. 150/2024, respectiv din punct de vedere juridic Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, este caduc și urmează a fi elaborat un nou Regulament în baza Codului în vigoare, și nicidecum modifica un act care a fost emis în baza unui Cod abrogat. În caz de necesitate urgentă, condițiile concursului ar putea fi aprobate printr-o instrucțiune/ordin provizorii, până la aprobarea noului Regulament.	European și al Consiliului din 16 februarie 2011, care reglementează drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și alte acte legislative UE.
		3.2. Referitor la Anexa nr. 3 la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, privind Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național, la pct. 14 consider oportun de completat cu sintagma ”, iar în cazul în care în continuare se menține egalitatea de puncte, câștigător se va considera operatorul de transport care a depus primul oferta.”.	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.
Petru Frunze – deputat în Parlament		În proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere), Anexa nr. 2 la Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național, la criteriile de evaluare și punctajul care se acorda participantului la concursul pentru atribuirea autorizațiilor pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local, municipal, raional sau interraional, se propune următoarele modificări: a) Punctul 1, de specificat că vechimea medie a parcului de autobuze care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat să fie stabilit doar pentru unitățile de transport care sunt necesare să deservească cursele expuse la concurs.	Se acceptă. Proiectul deja prevede că vechimea medie a parcului auto va fi calculată exclusiv pentru unitățile de transport destinate deservirii curselor supuse procedurii de concurs.

	Argumentare, în cazul în care se deschide o cursa regulată de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singura unitate de transport, de ce ar trebui ca tot parcul de autobuze să influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este ca unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din diferite regiuni ale țării.	
	Punctul 2, de specificat că structura parcului de autobuze care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat să fie stabilit doar pentru unitățile de transport care sunt necesare să deservească cursele expuse la concurs. Argumentare, în cazul în care se deschide o cursa regulată de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singură unitate de transport, de ce ar trebui că tot parcul de autobuze să influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este evident ca unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din diferite regiuni ale țării.	Se acceptă. Proiectul deja prevede că structura parcului de autovehicule va fi evaluată exclusiv pentru unitățile de transport destinate deservirii curselor supuse procedurii de concurs.
	Punctul 3, de specificat că sustenabilitatea tipurilor de propulsie ale autovehiculelor a parcului de autobuze care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat sa fie stabilit doar pentru unitățile de transport care sunt necesare sa deservească cursele expuse la concurs. Argumentare, în cazul în care se deschide o cursa regulată de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singură unitate de transport, de ce ar trebui că tot parcul de autobuze sa influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este evident ca unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din diferite regiuni ale țării.	Se acceptă. Proiectul deja prevede că sustenabilitatea tipurilor de propulsiei a autovehiculelor va fi evaluată exclusiv pentru unitățile de transport destinate deservirii curselor supuse procedurii de concurs.
	Punctul 4, de specificat ca accesibilitatea autovehiculului a parcului de autobuse care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat să fie stabilit doar pentru unitățile de	Se acceptă. Proiectul deja prevede că accesibilitatea autovehiculelor va fi evaluată exclusiv pentru unitățile de transport destinate deservirii curselor supuse procedurii de concurs.

	transport care sunt necesare să deservească cursele expuse la concurs. Argumentare, în cazul în care se deschide o cursa regulata de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singură unitate de transport, de ce ar trebui că tot parcul de autobuze să influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este evident ca unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din diferite regiuni ale țării.	
	Punctul 5, de specificat că numărul de vehicule a parcului de autobuze care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat să fie stabilit doar pentru unitățile de transport care sunt necesare să deservească cursele expuse la concurs. Argumentare, în cazul în care se deschide o cursa regulată de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singură unitate de transport, de ce ar trebui că tot parcul de autobuze sa influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este evident ca unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din diferite regiuni ale țării.	Nu se acceptă. Criteriul 5, referitor la numărul de autovehicule destinate transportului rutier de persoane notificate la Agenție, a fost eliminat din evaluare. Această decizie a fost luată deoarece criteriul nu este considerat un factor determinant în ceea ce privește capacitatea operatorului de a presta servicii de calitate. Numărul de autovehicule poate varia semnificativ în funcție de strategia de operare a fiecărei companii, iar un număr mai mare de vehicule nu garantează, în mod necesar, un serviciu mai bun sau mai eficient. De asemenea, criteriul nu ia în considerare altele aspecte esențiale, precum managementul flotei, calitatea serviciilor oferite, experiența operatorului și respectarea standardelor de siguranță și confort.
	Punctul 6, se stabilește prea multe puncte pentru transportatorii care a deservit anterior călătorii prin servicii regulate, nu este absolut corect în raport cu agenții transportatori cu o experiență mică de activitate.	Se acceptă parțial. Acordarea unui punctaj suplimentar operatorilor de transport care au desfășurat anterior servicii regulate de transport de călători reflectă importanța experienței acumulate în gestionarea și deservirea rutelor regulate. Experiența în prestarea serviciilor de transport public rutier este un indicator relevant al capacității operatorului de a furniza servicii stabile și de calitate, ceea ce reprezintă un avantaj în cadrul procedurii de evaluare și atribuire

		Punctul 9, să fie stabilit doar pentru cursele expuse la concurs.	Nu se acceptă. Certificarea ISO referitoare la managementul calității se aplică la nivelul întregii companii și nu poate fi limitată doar la anumite activități sau unitate de transport.
		Punctul 10, să fie eliminată prevederea precum că fiecare unitate de transport la defalcăt bani la buget și în funcție de valoarea defalcată agentul economic să primească punctaj de calificare. Norma respectivă este inclusă pentru a favoriza agenții economici care activează de mult timp în domeniul transportului, detin majoritatea curselor din țară și nu are nimic comun cu cursele care se expun la concurs.	Nu se acceptă. Propunerea de eliminare a prevederii referitoare la defalcarea contribuțiilor la buget nu poate fi acceptată. Prevederea respectivă urmărește să încurajeze responsabilitatea fiscală și buna conduită a operatorilor de transport, factori importanți pentru asigurarea unui cadru concurențial echitabil și transparent. Atribuirea punctajului în funcție de contribuțiile fiscale nu este destinată să favorizeze anumiți operatori economici, ci să recompenseze operatorii care își îndeplinesc obligațiile legale și contribuie în mod semnificativ la bugetul de stat. De asemenea, această măsură are scopul de a evidenția stabilitatea financiară a operatorului de transport, un aspect important în evaluarea capacității acestuia de a furniza servicii regulate de transport de calitate. În contextul concursurilor de atribuire a dreptului de deservire a rutelor/curselor, stabilitatea și transparența financiară sunt criterii relevante pentru evaluarea viabilității pe termen lung a operatorilor de transport
		Punctul 10, de specificat că digitalizarea operațiunilor tehnologice a parcului de autobuze care va fi antrenat la deservirea serviciului regulat să fie stabilit doar pentru unitățile de transport care sunt necesare să deservească cursele expuse la concurs. Argumentare, în cazul în care se deschide o cursă regulată de pasageri, iar pentru deservirea ei este necesitate o singură unitate de transport, de ce ar trebui că tot parcul de autobuze să influențeze la punctajul de calificare a agentului economic dacă este evident că unitățile de transport vor fi antrenate la deservirea altor rute din	Se acceptă parțial. Conform Codului transporturilor rutiere, dotarea cu sisteme de poziționare globală (GPS) și sisteme de tichetare electronică este obligatorie pentru toate unitățile de transport. Totodată, Codul transporturilor rutiere prevede o perioadă de tranziție care oferă operatorilor de transport posibilitatea de a se adapta treptat la aceste cerințe, asigurând astfel o implementare echilibrată și reducând impactul economic asupra operatorii de transport. Criteriul este reformulat astfel:

		diferite regiuni ale țării. Pentru cursele expuse la concurs ar putea să nu fie aplicat nici un proces de digitalizare, în schimb agentul economic să fie favorizat.	” 10. Defalcări la bugetul asigurărilor sociale de stat aferente șoferilor implicați în activitatea de transport rutier de persoane: + 0,1 puncte pentru fiecare 1000 lei achitați către bugetul asigurărilor sociale de stat, raportat la numărul total de angajați”
		De introdus un criteriu nou, agentul economic care are adresa juridică în localitatea capăt de rută pentru care se solicită deschiderea curselor să fie atribuit 20 puncte. Argumentare, majoritatea curselor interraionale sunt deservite de agenți economici care au sediul în alta localitate decât localitatea deservită astfel este rupt orice conlucrare cu comunitatea locală, mai ales când agentul economic deservește sute de curse în diferite regiuni ale țării. Totodată un argument vociferat permanent de primari ar fi că impozitele din activitatea transportului de pasageri să fie defalcate în bugetul local de unde agentul economic își are sursa de venit.	Nu se accepta. Măsura propusă ar introduce o discriminare nejustificată între agenții economici și ar încălca principiile concurenței libere și egale, esențiale pentru un mediu de afaceri sănătos. Atribuirea unui punctaj suplimentar exclusiv pe baza locației juridice ar crea un avantaj nejustificat pentru unii operatori în detrimentul altora, fără a reflecta neapărat capacitatea reală de a furniza un serviciu de calitate și eficiență. Conlucrarea cu comunitățile locale și contribuțiile fiscale trebuie să fie încurajate prin alte măsuri, nu prin criterii care afectează concurența și pot limita participarea deschisă la concursuri.
		De inclus o normă obligatorie, dacă la solicitarea APL privind deschiderea curselor este menționat numărul de îmbrăcare a călătorilor în unitatea de transport, acest lucru sa fie stipulat în condițiile concursului. Argumentare, APL care solicită deschiderea de curse noi o fac la nemulțumirea locuitorilor privind lipsa locurilor în unitățile de transport astfel cunosc mai bine capacitatea necesară de îmbrăcare a călătorilor.	S-a luat act. Capacitatea necesară a unităților de transport trebuie să fie determinată și reglementată în mod corespunzător la etapa de elaborare a graficelor de circulație, care constituie parte integrantă a planificării serviciilor regulate de transport. Autoritatea competentă are responsabilitatea de a elabora aceste grafice, ținând cont de necesitățile locale și de cerințele de îmbarcare a pasagerilor. Graficele de circulație aprobate de autoritatea competentă stabilesc detalii esențiale, precum: • Denumirile rutelor; • Capetele de rute; • Autogările și stațiile publice aflate pe traseu; • Distanțele dintre stații;

			• Orele de plecare și sosire din și în capetele de rută și stațiile intermediare; • Capacitatea minimă de îmbarcare a autobuzelor/autocarelor; • Regimul de deservire. Prin urmare, responsabilitatea pentru asigurarea unei capacități de îmbarcare adecvate revine autorităților competente, care trebuie să se asigure că graficele de circulație sunt bine planificate și corespund necesităților comunității. Aceasta este modalitatea optimă de a garanta un program de transport rutier de calitate, în locul includerii unui astfel de criteriu în condițiile de concurs.
Ministerul Mediului		Lipsă de obiecții și propuneri.	Se acceptă.
Grup de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător		Cu toate că în Codul transporturilor rutiere se prevede explicit că „autorizațiile de transport rutier se repartizează operatorilor de transport rutier proporțional, în funcție de parcul eligibil al fiecăruia”, nu e clar cum și din ce motiv se propun devieri în abordare, în proiect se substituie prevederile existente, care prevăd la fel că autorizațiile se eliberează operatorilor, cu prevederi cel puțin stranii din perspectivă juridică, că autorizațiile se eliberează pentru vehicule (modificări la pct.30, 30/1 și 177). Atenționăm că, în primul rând, un vehicul nu poate participa la raporturi juridice și nu are capacitate juridică necesară, solicitantul și destinatarul unui act juridic fiind doar persoanele. Din altă perspectivă, legea stabilește că autorizațiile se acordă în mod proporțional parcului de vehicule eligibile (după caz, doar eligibile sau și real antrenate), ceea ce se prevede în prezent și în Regulamentul în vigoare. Totuși, din modificările propuse înțelegem că autorii intenționează să conecteze autorizațiile cu vehicule concrete, ceea ce nu doar că este o depășire vădită a prevederilor legii, dar și este o	Se acceptă. Prevederile au fost reformulate prin excluderea sintagmei „vehicule” și substituirea acesteia cu „<i>parc eligibil</i>”. Propunerea de modificare va avea următoarea redacție: 3) la pct. 30, textul „<i>Autorizațiile unitare și multiple de transport rutier de mărfuri se repartizează</i>” se substituie cu textul „<i>Pentru parcul eligibil real antrenat, autorizațiile unitare și multiple de transport rutier de mărfuri, la solicitare, sunt eliberate</i>”. 4) la punctul 30¹, textul „<i>Pentru operatorii de transport rutier care solicită autorizații pentru destinații noi, acestea se repartizează</i>” se substituie cu textul „<i>Pentru parcul eligibil neinclus în parcul eligibil real antrenat, autorizațiile unitare și multiple de transport rutier de mărfuri, la solicitare, sunt eliberate</i>”.

	intervenție disproporționată, care creează bariere nejustificate pentru transportatori. Ori în cazul în care acel vehicul (pentru care a fost eliberată o autorizație) se defectează sau este antrenat într-un accident sau, din alte motive juridice, nu poate circula, iese că transportatorul este lipsit automat și de dreptul de a utiliza autorizația acordată. Cel puțin pentru a veni cu o astfel de modificare conceptuală în abordare este imperativ ca aceasta să fie analizată cu toate detaliile și argumentele necesare în nota de fundamentare și, evident, sunt necesare în paralel modificări și la Cod. Chiar dacă nu aceasta este intenția autorilor, oricum, formulările propuse, precum că „autorizațiile se eliberează vehiculelor”, necesită a fi redactate.	
	În reglementările generale în privința modului de gestionare a autorizațiilor de transport, Codul prevede exclusivitatea sistemului electronic „e-autorizație transport” și, corespunzător, utilizarea documentului electronic în acest scop, ceea ce corespunde și cu prevederile Codului administrativ și Legii nr.160/2011 care impun prioritatea documentului electronic. Însă modificările propuse la pct.159/3 stabilesc prin excepție (de la Cod) că cererile pot fi depuse și pe hârtie la sediul autorității competente, la fel și la pct.15 din „Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național” se prevede că operatorul este obligat în 10 zile să „ridice” autorizația, ceea ce presupune că aceasta totuși se va elibera în toate cazurile pe purtător de hârtie. Dacă în trafic internațional încă mai sunt justificate autorizațiile pe purtător de hârtie cu formulare prestabilite, atunci nu este clară necesitatea insistării (contrar legii) pe faptul ca autorizațiile naționale la fel să fie gestionate pe purtător de hârtie.	Se acceptă parțial. În conformitate cu prevederile Legii nr. 423/2023, competențele de eliberare a autorizațiilor pentru serviciile regulate raionale și locale/municipale au fost transmise către Autoritățile publice locale de nivelul I și II. Astfel, pentru digitalizarea procesului sunt necesare modificări ale SI „E-Autorizație” pentru a oferi acces și autorităților publice menționate. În acest context, ca o normă derogatorie, pînă la 01.06.2025, se mai admite depunerea acestor cereri și la sediul autorităților. La pct. 15 din Regulile de concurs a fost exclusă sintagma „să o ridice în termen de 10 zile lucrătoare din momentul notificării și”

	În privința ”Condițiilor pentru prelungirea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional” la fel atestăm depășirea limitelor prevăzute de lege și propunerea unor soluții cu încălcarea principiului proporționalității: - se prevede la lit. a) că poate fi prelungită autorizația numai cu condiția ca pe toată durata (de 8 ani) să nu fi fost suspendată înregistrarea operatorului în Registru, cu toate că Codul, în privința Registrului stabilește că pentru a nu refuza solicitarea de atribuire a rutei este suficient ca „extrasele din Registru să fie valabile la data depunerii solicitării” și nu există o condiție ca într-un trecut prestabilit să nu fi fost cumva suspendată înregistrarea. Mai mult, se invocă doar condiția suspendării, indiferent dacă a fost justificată sau nu, ilegală sau legală, contestată sau necontestată. Astfel, pentru ca reglementarea aprobată de Guvern să se încadreze în limitele și logica legii superioare, este necesar de stabilit doar că la depunerea cererii pentru prelungire, operatorul să nu fie suspendat din Registru și întrunește cerințele primare de înregistrare. Cu atât mai mult că neefectuarea curselor la nivel de cel puțin 10% lunar sau 30% în 3 luni oricum duce la retragerea autorizației, ceea ce presupune că o suspendare de durată (care presupune încălcări grave ce au fost greu de remediat) ar fi dus la neexecutarea rutelor și retragerea autorizației. - la litera c) se stabilește condiția ca să nu-i fi fost aplicată nici o sancțiune contravențională prevăzută de art.197 din Codul contravențional în ultimele 12 luni. Cu toate că legea prevede ca și condiții de refuz doar aspecte ce țin de numărul de vehicul și capacitățile de deservirea rutei (pe lângă simpla înregistrare validă) și la temei de retragere se referă la 5 încălcări ce țin anume de nerespectarea itinerarului, graficului de circulație sau de efectuarea	Se acceptă parțial. Prevederile au fost revizuite în partea ce ține de sancțiunile aplicate și condițiile autorizare.
--	---	--

		cursei cu vehicule aflate într-o stare tehnică necorespunzătoare (în 12 luni) dar nu la oricare încălcare contravențională. Ori foarte multe din cele 21 de contravenții din art.197 nu periclitează direct obligațiile de întreținere a rutei. Din altă perspectivă, atenționăm că în legislația națională nu sunt reglementate antecedentele contravenționale, acestea sunt doar în cadrul legii penale. Pe lângă faptul că aceasta este o depășire și extindere a conceptului penal, care contravine cu Codul contravențional, oricare limitare în drepturi în acest mod, trebuie să fie prevăzute cel puțin într-o lege organică, dar cel mai indicat – în Codul contravențional. Ori dacă se pledează pentru reglementarea antecedentelor contravenționale, atunci trebuie să fie clarificate toate aspecte în care antecedentele se consideră stinse sau survine liberarea de antecedente. Nu în ultimul rând, limitarea dreptului la acces către autorizație (fie că este la prima solicitare sau la prelungire) se realizează doar în temeiul legii, ori astfel de limitare nu este prevăzută de Cod, corespunzător nu poate fi prevăzută nici de Guvern.	
Ministerul Dezvoltării Economice Digitalizării	și	La Nota de fundamentare: În vederea depășirii provocărilor la implementarea sistemelor e-GPS și e-bilet în Republica Moldova, în special în parte ce ține de asimilarea acestora de către operatorii de transport, considerăm oportună o analiză substanțială și detalierea Notei de fundamentare în partea ce ține de impactul financiar, cu o argumentare a costurilor estimative.	Se acceptă parțial Dorim să subliniem că proiectul de Hotărâre a Guvernului elaborat se concentrează în mod specific pe autorizarea activității operatorilor de transport rutier de persoane și nu pe implementarea directă a sistemelor e-GPS și e-bilet. Aceste sisteme sunt deja prevăzute în Codul transporturilor rutiere și există un concept tehnic referitor la Sistemul de management integrat, care va fi dezvoltat în continuare în etape separate. Analiza impactului financiar și detalierea costurilor estimative vor fi parte integrantă a inițiativelor curente și viitoare care se vor ocupa de implementarea acestor sisteme.

	La pct.1 (la modificările la Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere):	
	la subpct. 18), norma de la pct.159 ³ prevede că „Cererea se depune prin intermediul sistemului informațional „e-Autorizație transport”. Până la 1 iunie 2025 cererea poate fi depusă și fizic, pe suport de hârtie, la sediul autorității competente”, astfel, completarea propusă (pct. 159 ³) permite prin excepție de la Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, ca până la 1 iunie 2025 cererile de prelungire a autorizației de transport rutier de persoane să fie depuse și fizic, pe suport de hârtie, la sediul autorității competente. În acest sens, menționăm că, normele privind gestionarea autorizațiilor de transport prevăzute la alin. (2), art. 311 , Cap. 21 al Codului transporturilor rutiere nr.150/2014 coroborat cu prevederile alin. (1), art. 28, secțiunea a 2-a din Codul administrativ al Republicii Moldova nr.116/2028 și a Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011 prevăd utilizarea exclusivă a sistemului electronic „e-autorizație transport” fiind impusă prioritatea documentelor electronice.	Se acceptă parțial. În conformitate cu prevederile Legii nr. 423/2023, competențele de eliberare a autorizațiilor pentru serviciile regulate raionale și locale/municipale au fost transmise către Autoritățile publice locale de nivelul I și II. Astfel, pentru digitalizarea procesului sunt necesare modificări ale SI „E-Autorizație” pentru a oferi acces și autorităților publice menționate. În acest context, ca o normă derogatorie, pînă la 01.06.2025, se mai admite depunerea acestor cereri și la sediul autorităților.
	la subpct. 23), la Anexa (Condițiile pentru prelungirea autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional): - la lit. a) se prevede că autorizația de transport rutier de persoane se prelungește dacă operatorul de transport rutier, pe durata de valabilitate a autorizației, 8 ani - conform art. 8. alin. 16 din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, nu a fost suspendat din Registrul operatorilor de transport rutier (ROTR) și îndeplinește toate condițiile de înregistrare pentru întreprinderea care desfășoară activitatea de operator de transport rutier. Totodată, prevederile art. 38 alin. (12) lit. c) din Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 prevede că extrasele	Se acceptă. Proiectul este modificat corespunzător.

		din ROTR; trebuie să fie valabile doar la data depunerii cererii și nu impun o condiție referitoare la suspendări anterioare. Mai mult, suspendarea înregistrării este invocată indiferent de circumstanțele sale (legalitate, contestare etc.) ceea ce este nejustificat. - la lit. c) se prevede că autorizația de transport rutier de persoane nu poate fi prelungită dacă operatorul a fost sancționat în ultimele 12 luni de activitate pentru contravențiile prevăzute de art. 197 din Codul Contravențional nr.218/2008. Cu toate acestea, propunerile de modificare a cadrului normativ impun refuzul prelungirii autorizației de transport rutier de persoane doar pe baza încălcării unor aspecte ce țin de retragere, legate de 5 încălcări specifice (nerespectarea itinerarului, graficului etc.) nu de orice contravenție. O mare parte dintre cele 21 de contravenții prevăzute la art. 197 Codul Contravențional nr.218/2008 nu afectează direct obligațiile legate de deservirea unei rute, fapt ce impune revizuirea redacției întru specificarea expresă a încălcărilor respective.	
		La pct. 2 (la modificările la Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje): - la subpct. 2, la pct. 15 din Anexa nr.3 (Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a serviciilor regulate în traficul național), prevede că operatorul trebuie să ridice autorizația în termen de 10 zile, ceea ce implică faptul că aceasta va fi emisă pe suport de hârtie. În acest sens, propunem revizuirea acesteia în scopul creării posibilității recepționării autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și internațional și în mod electronic.	Se acceptă Prevederile proiectului au fost revizuite.
Avizare repetată			
Asociația patronală a operatorilor de transport auto		Acțiunile ANTA de prelungire a termenului autorizațiilor și concluziile privind legalitatea lor. Însă, în realitate ANTA începând cu perioada octombrie 2023 pentru toate	Nu se acceptă Propunerea formulată nu poate fi acceptată din motivul contradicției cu o normă legislativă consfințită la art. 38

	autorizațiile reînnoite a inclus termenul de 01.09.2024, utilizând un argument banal precum că aceasta se prevede în proiectul legii. Acțiunile ANTA sunt abuzive, neavând nici un suport legal. Numărul acestor autorizații nu este mare, însă toți deținătorii trebuiau să beneficieze de termenul de reînnoire prevăzut la art. 40 (care era în vigoare) de 8 ani. Aceste autorizații în continuare le vom numi autorizații de categoria întâi. Apoi după data de 06.02.2024 (data publicării LP 423) ANTA pentru autorizațiile expirate elibera altele cu termenul de valabilitate până la 01.09.2024. Aceste acțiuni ale ANTA au la bază prevederile art. IV al Legii 423 și le considerăm legale. Aceste autorizații în continuare le vom numi autorizații de categoria doi. Numărul acestor autorizații este cel mai mic. După intrarea în vigoare a modificărilor la CTR (07.03.2024) ANTA a prelungit termenul autorizațiilor până la 01.09.2024, deși acțiunea art. IV al LP 423 a încetat și a intrat în vigoare alin. (16) al art. 38 CTR. ANTA a motivat că nu poate prelungi pentru un alt termen pentru că încă nu este adoptată o reglementare de către Guvern. Lipsa unor reglementări care trebuiau adoptate de Guvern nu pot fi invocate ca motiv de limitare a drepturilor ce decurg din legea organică. Aceste acțiuni ale ANTA de asemenea le considerăm abuzive, deoarece nu au avut la bază vreo normă legală. Din contra acțiunile vin în contradicție cu prevederile CTR. Deținătorii acestor autorizații trebuiau să beneficieze de prelungirea termenului pentru 4 ani în conformitate cu prevederile art. 38 alin(16). Acestea sunt autorizațiile de categoria trei. Numărul acestor autorizații le depășește pe cele din categoriile precedente, dar oricum nu depășește 10% din totalul autorizațiilor valabile la moment. În sfârșit, după 01.09.2024 (termenul indicat în autorizațiile prelungite de ANTA) printr-o dispoziție a directorului ANTA toate	alin. (16) al Codului Transporturi Rutiere nr. 150/2014, care este o normă juridică ierarhic superioară și care stabilește expres că: <i>„Termenul de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este de 8 ani. În cazul în care acest lucru este justificat de condițiile de operare a serviciului regulat, autorizația poate fi prelungită cu cel mult jumătate din termenul inițial. Condițiile care justifică prelungirea autorizației se aprobă de Guvern.”</i> În acest context, propunerea formulată de Asociația Patronală se referă la o amendare legislativă a cadrului primar, ceea ce ar presupune în esență amendarea Codului Transporturi Rutiere nr. 150/2014 și nu a cadrului normativ subordonat legii. Iar, proiectul supus consultărilor publice este un act subordonat legii.
--	---	--

		autorizațiile expirate deja la data de 01.09.2024 au fost prelungite pe un termen nedeterminat, până la adoptarea de către Guvern a reglementărilor cuvenite. Aceasta reprezintă o depășire evidentă a atribuțiilor ANTA și a directorului, o contradicție cu prevederile intrate deja în vigoare ale CTR, Legii 160, 235 etc. Cu atât mi mult, că dispoziția directorului ANTA se referă și la autorizațiile pentru serviciile raionale regulate, față de care începând cu 07.03.2024 are competență exclusivă organele publice raionale. III Descrierea poziției MIDR și a argumentele care plasează poziția MIDR în ilegalitate. În sinteză MIDR indică că argumentele care determină ingerința în dreptul de proprietate sunt dictate de următoarele obiective pe care le va obține societatea (interesul public): - Protecția interesului public pentru a promova siguranța și calitatea serviciilor prestate (1), protecția mediului (2), modernizarea infrastructurii și eficiența economică - Deschiderea pieței pentru noi operatori de transport prin înlocuirea sistemului de reînnoirea permanentă și nelimitată a autorizațiilor cu altul prin care autorizațiile sunt limitate în timp. - Prevenirea abuzului de prelungire a autorizațiilor prin modificarea reglementărilor vechi care limitau concurența (o continuare a motivului precedent- deschiderea pieței) - Precedentele CtEDO nu ar fi aplicabile deoarece în cazul nostru autorizațiile nu se revocă, dar se introduce un mecanism de ajustare a acestora. IV. Argumentele noastre A. Considerente generale Cele invocate de noi în avizul la redacția precedentă și în prezenta sub aspectul art. 1 al Protocolului nr. 1 la CEDO, se referă la faptul că autorizațiile de transport pentru serviciile regulate reprezintă un ”bun” în sensul CEDO. Din sensul art. 1 al Convenției și din practica CtEDO	
--	--	--	--

		reiese explicit că noțiunea de ”bun” are un sens autonom, independent de clasificarea oficială în dreptul intern. Iar posibilitatea de prelungire de drept a autorizațiilor reprezintă o așteptare legitimă în sensul practicii CtEDO, deci un ”bun” protejat de Convenție. Suntem de acord că autorizațiile de transport fac parte din categoria bunurilor la care dreptul de proprietate poate fi revocat, ca efect al neexecutării de către deținător al condițiilor stabilite în autorizație. Însă această revocare reprezintă efectul comiterii unor încălcări, fiind prevăzute de legea internă. Pe când revocarea drepturilor ce decurg din autorizații, sau revocarea dreptului de prelungire a autorizațiilor (toate fiind prevăzute de legea internă) ca efect al adoptării unui act normativ reprezintă o ingerință în dreptul de proprietate conform practicii CtEDO. Practica CtEDO arată că unele ingerințe sunt admisibile, deci nu reprezintă o încălcare a dreptului de proprietate apărut de Protocolul nr. 1, iar alte ingerințe sunt inadmisibile și reprezintă o încălcare a dreptului la proprietate protejat de Convenție. B. Interesul public In Sinteza MIDR invocă urmărirea unui interes public prin adoptarea măsurilor legate de limitarea posibilității de prelungire de drept a autorizațiilor și ca efect admite o ingerință în dreptul de proprietate a deținătorilor de autorizații. MIDR a identificat interesul public prin: Siguranța și calitatea serviciilor furnizate de operatorii de transport; Protecția mediului, prin adoptarea de practici și tehnologii mai ecologice; Modernizarea infrastructurii și eficiența economică, aspecte care impun standarde mai ridicate pentru toți operatorii de pe piață; Deschiderea pieței pentru noii operatori economici; Prevenirea abuzului de prelungire a autorizațiilor. Interesul public urmărit de MIDR nu are nici o legătură cauzală cu măsura ingerinței în dreptul de proprietate. Privarea operatorilor de	
--	--	--	--

		transport de posibilitatea legală de a-și prelungi de drept termenul autorizațiilor nici într-un fel nu atinge nici unul din scopurile identificate de MIDR ca fiind parte a interesului public. Siguranța, calitatea serviciilor de transport, protecția mediului pot fi atinse doar prin instituirea prin acte normative a cerințelor față de aceste aspecte. Aceste cerințe poartă un caracter general și sunt obligatorii pentru toți participanții la piața serviciilor de transport. Nu este posibil ca o cerință legală ce se referă la siguranța rutieră/serviciilor, calitatea serviciilor, normele de protecție a mediului să devină obligatorii pentru un operator a cărui autorizație expiră și necesită prelungire, și să nu fie obligatorie pentru un operator a cărui autorizație expiră în 2029. Toate aceste aspecte își găsesc reglementare în actele specifice acestor domenii, care deși fiind conexe transporturilor, dar nu face parte din domeniul îngust de reglementare a autorizațiilor. Modernizarea infrastructurii și eficiența economică de asemenea nu au o legătură cauzală cu autorizațiile. Modernizarea infrastructurii este o atribuție a statului care nu are legătură nu numai cu termenul autorizațiilor, dar în general cu operatorii de transport rutier. Iar eficiența economică nu poate avea vreo legătură cu termenul autorizațiilor și posibilitatea prelungirii acestora. MIDR/ANTA conform CTR au avut/au competența de reglementare tarifară a serviciilor de transport. Anume omisiunile admise de MIDR în acest domeniu au făcut ca serviciile de transport să devină ineficiente din punct de vedere economic. Însă acum MIDR invocă propriile inacțiuni și greșeli ca motiv de restricționare a dreptului de proprietate, fără ca acestea să aibă vreo legătură cauzală între ele. Elementele interesului public identificat de MIDR cum ar fi necesitatea deschiderii pieței și prevenirea abuzului de prelungire a autorizațiilor similar	
--	--	---	--

		celor descrise mai sus, nu au nici o legătură cauzală cu restricția privind prelungirea de drept a autorizațiilor. Situația reală existentă acum pe piața serviciilor de transport arată că peste 400 companii-operatori de transport prestează servicii regulate de transport rutier care deservesc localitățile din Republica Moldova, care la rândul său sunt puțin peste 1000. O astfel de concentrație a companiilor de transport specializate în servicii regulate (400 companii/1000 localități) nu întâlnim nici într-o țară a Uniunii Europene. De aceea insistăm că acest argument este utilizat de MIDR într-un mod vădit ireal și speculativ. Cu atât mai mult că dacă ipotetic un anumit număr de companii va fi privat de dreptul de a-și prelungi autorizațiile, aceasta nu are cum să ducă la apariția altor companii de transport. Iar prevenirea abuzului de prelungire a autorizațiilor nu ține de posibilitatea în sine de a avea acest drept, dar ține de adoptarea de către stat a unor reglementări clare în acest domeniu. MIDR a identificat că abuzul de prelungire a autorizațiilor constă în incertitudinea legală care a existat și permitea prelungirea de drept a autorizațiilor mai mult decât o singură dată. Atât măsurile promovate de MIDR privind deschiderea pieței, cât și cele de prevenire a abuzului de prelungire a autorizațiilor deja au fost atinse de către MIDR prin promovarea legii de modificare a CTR, care a modificat regulile ce țin programele de transport, autorizații, termenul autorizațiilor, prelungirea de drept a autorizațiilor etc. Faptul că după adoptarea acestor modificări (pe care tot le considerăm disproporționate și contrare legislației UE) nu au avut ca efect impulsivitatea domeniului serviciilor regulate și nu a crescut inițiativa economică nu se datorează termenului autorizațiilor, sau prelungirii de drept a acestora, dar sunt o consecință a politicii tarifare adoptate de MIDR/ANTA care au făcut	
--	--	---	--

		acest domeniu nerentabil din punct de vedere financiar. În concluzie, interesul public invocat de MIDR pentru a justifica ingerința în dreptul de proprietate nu are nici o legătură cauzală cu măsura propusă de MIDR- de a restricționa dreptul de proprietate a deținătorilor de autorizații de transport regulat prin privarea posibilității prelungirii de drept a autorizațiilor. Iar interesul public real- asigurarea funcționalității serviciilor regulate, care se deduce direct din legislația specială a domeniului, va fi neglijat prin perturbarea activității acestor servicii și a operatorilor de transport, care de aproape trei ani (de la data primelor inițiative ale MIDR de a limita dreptul de proprietate în contextul descris în prezenta) se află într-o incertitudine totală. Concluzia dată referitoare la invocarea nemotivată și speculativă a interesului public o bazăm pe conținutul a două hotărâri ale CtEDO- Vassalo împotriva Maltei și Megadat.com împotriva Moldovei. Un element esențial al ingerinței în dreptul de proprietate, chiar și eventual atunci când urmărește un interes public real reprezintă despăgubirea financiară, care trebuie evaluată și să fie proporțională valorii drepturilor pierdute de către persoană. MIDR a încercat să justifice un interes public, dar evită să menționeze că chiar dacă acesta ar fi existat, urma în paralel să fie prevăzute compensații financiare pentru deținătorii drepturilor restricționate. Or, această omisiune reprezintă o încălcare separată a dreptului la proprietate apărut de Convenție. C. Principiul legalității. Conform practicii CtEDO orice ingerință în dreptul de proprietate, până a fi apreciată ca fiind admisibilă sau inadmisibilă, trebuie mai întâi de toate să fie prevăzută de legea internă. Așa cum am scris mai sus, autorizațiile expirate sunt de trei categorii. Acțiunile ANTA de restricționare a posibilității de prelungire de drept a autorizațiilor pentru prima categorie pentru 8 ani	
--	--	--	--

		și pentru a treia categorie pentru 4 ani nu au la bază suport legal. Acțiunile ANTA sunt ilegale și abuzive, iar inacțiunea MIDR ca organ ierarhic superior demonstrează complicitatea acestor două instituții în exproprierea deținătorilor de autorizații. Am menționat mai sus, că toate autorizațiile care au expirat până la data de 06.02.2024 (data publicării LP 423) urmau a fi prelungite pentru un termen de 8 ani în conformitate cu prevederile art. 40 al CTR. (autorizațiile de prima categorie). Nu există nici o normă care să fi permis ANTA să prelungească acest tip de autorizații doar până al 01.09.2024, care acum sunt plasate de rând cu celelalte autorizații expirate. Similar pentru autorizațiile expirate după data de 07.03.2024 (data intrării în vigoare a modificărilor la CTR) ANTA nu putea să restricționeze termenul prelungirii până la 01.09.2024, deoarece nu există nici o normă juridică care să permită acest lucru. Termenul nou prevăzut de art. 38 alin. (16) este de 4 ani. Faptul că la data de 07.03.2024 încă nu erau adoptate reglementările de către Guvern care să stabilească anumite condiții care trebuie să corespundă operatorii de transport, nu poate fi invocat operatorilor de transport și nu poate fi utilizat ca motiv de restricționare a drepturilor operatorilor de transport. Modificarea art. 38 alin (16) a fost promovată de Guvern. Autorul proiectului de lege este MIDR . Legea a fost adoptată în decembrie 2023 și publicată în februarie 2024. Atât Guvernul, cât și MIDR-ul în procesul de elaborare a proiectului de lege au fost activi și au răspuns criticilor venite din partea asociațiilor operatorilor de transport, afirmând că aceste modificări sunt bune. Iar începând cu data de 07.03.2024 ANTA ca organ din subordinea MIDR încalcă legea nou adoptată și promovată de MIDR. Această situație denotă o absurditate. Iar pentru autorizațiile de categoria doi (cele	
--	--	--	--

		care au expirat între data publicării LP 423 și data intrării în vigoare , perioada 06.02.2024-07.03.2024) prelungirea termenului până la data de 01.09.2024 a fost legală fiind bazată pe prevederile art. IV. al Legii nr. 423. Doar că data de 01.09.2024 deja a survenit. Aceste autorizații, împreună cu celelalte două categorii au fost prelungite pentru un termen nedeterminat (până la survenirea unui eveniment (fapt juridic)) prin dispoziția directorului ANTA. Prelungirea termenului autorizațiilor prin dispoziția directorului ANTA este ilegală, normele de drept nu oferă această atribuție șefului ANTA. Mai mult, aceasta contravine alin. (16) CTR care stabilește că autorizațiile se prelungesc pentru 4 ani. Începând cu data de 01.09.2024 restricționarea drepturilor deținătorilor autorizațiilor de categoria a doua de asemenea nu are la bază o normă legală. Proiectul HG propus pentru consultări publice de către MIDR urmărește scopul de a ”legaliza” șirul de ilegalități comise de ANTA prin care a fost încălcat dreptul la proprietate a deținătorilor de autorizații. Însăși aceste încălcări nu au la bază prevederi legale, astfel conform practicii CtEDO sunt ingerințe inadmisibile în dreptul de proprietate, care constituie încălcare a prevederilor Convenției (Protocolului nr. 1). Concluzia privind lipsa unui element esențial al ingerinței în dreptul de proprietate- principiul legalității, îl bazăm pe precedentele CtEDO Vistiņš și Perepjolkins împotriva Letoniei (MC) și cazul Béláné Nagy împotriva Ungariei (MC) din care deducem că ingerința mai întâi de toate trebuie să fie prevăzută de o lege (1) , pe precedentele Iatridis împotriva Greciei (MC), Fostul Rege al Greciei și alții împotriva Greciei (MC), Broniowski împotriva Poloniei (MC) din care deducem că ingerința trebuie să fie compatibilă cu noțiunea statului de drept (2), și pe precedentele East West Alliance Limited împotriva	
--	--	---	--

		Ucrainei, Ünsped Paket Servisi SaN. Ve TiC. A.Ş. împotriva Bulgariei, din care deducem că ingerinţa nu trebuie să poarte un caracter arbitrar (3). Acţiunile ANTA prin care de fapt a fost admisă o ingerinţă în dreptul de proprietate nu au avut la bază norme legale din dreptul intern (1), nu sunt compatibile cu noţiunea statului de drept (2) şi sunt arbitrare (3). V Propunerea noastră pentru depăşirea situaţiei legate de şirul de ilegalităţi comise de ANTA/MIDR în legătură cu prelungirea autorizaţiilor. Mai întâi de toate pornim de la faptul că alin (16) al art. 38 prevede : ” În cazul în care acest lucru este justificat de condiţiile de operare a serviciului regulat, autorizaţia poate fi prelungită cu cel mult jumătate din termenul iniţial. Condiţiile care justifică prelungirea autorizaţiei se aprobă de Guvern.” Această prevedere legală apărută prin LP 423 a fost inspirată la insistenţa operatorilor de transport din prevederile similare al Regulamentului 1370 al UE. Art. 4 alin (3) – (4) al Regulamentului 1370 stabilesc: ” (3) Durata contractelor de servicii publice este limitată şi nu depăşeşte 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul şi cu autobuzul şi 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată şi cu alte moduri de transport pe şine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe şine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză. (4) Dacă este necesar, ţinând seama de condiţiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata iniţială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziţie active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de	
--	--	--	--

		servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.” Republica Moldova se află la etapa screening-ului legislației naționale pentru a putea fi stabilită partea legislației care este incompatibilă cu legislația UE. Republica Moldova are statutul de țară candidat pentru aderarea la UE. În urma referendumului din 20.10.2024 a fost adoptată decizia cetățenilor Republicii Moldova de aderare la UE, iar ca rezultat în Constituție a fost introdusă prevederea conform căreia în rezultatul aderării la UE, actele juridice cu caracter obligatoriu ale UE vor avea prioritate față de legislația internă a Republicii Moldova. Reieșind din aceasta considerăm că prevederea citată a alin (16) al art. 38 CTR trebuie să aibă același sens ca prevederea alin (3)-(4) art. 4 al Regulamentului 1370 UE. Analizând conținutul alin (4) al art.4 din regulament stabilim că motiv pentru prelungirea de drept a autorizațiilor servesc temeiurile de ordin pur economic care au existat în perioada inițială a autorizației și nu au permis amortizarea activelor. Din acest considerent sintagma ”condițiile de operare” din alin (16) art. 38 CTR ca sens sunt identice cu sintagma ” ținând seama de condițiile de amortizare a activelor” din Regulamentul 1370 (art. 4). Aceasta ne permite să afirmăm că nici o condiție din viitorul regulament care impune operatorul de transport să corespundă pentru a-i fi prelungită autorizația nu poate fi considerată legală și conformă legislației UE, dacă aceasta nu se bazează pe faptul că operatorii au fost în imposibilitatea de a-și recupera investițiile. Iar pentru Republica Moldova , așa cum am menționat mai sus, MIDR prin politica sa tarifară a făcut acest serviciu nerentabil, astfel încât nici o investiție nu mai poate fi recuperată. Ținând cont de faptul că deținătorii autorizațiilor deja expirate au fost privați de drepturi	
--	--	--	--

		fundamentale prin acțiuni ilegale ale ANTA, care nu au avut suport legal, și ținând cont de faptul că procedurile prevăzute de proiectul HG remis spre consultări publice pe care vor trebui să le aplice operatorii de transport pentru a-și prelungi termenul autorizațiilor care vor expira de acum încolo, nu vor putea fi demarate imediat după publicarea eventualei HG, propunem ca în textul proiectului să fie inclusă prevederea în temeiul căreia ”autorizațiile expirate la data publicării prezentei HG, precum și cele care vor expira în termen de X luni de la data publicării se prelungesc de drept pentru 4 ani.” Termenul X luni va fi stabilit în dependență de durata procedurilor care va fi în textul final al HG. De ex. dacă operatorul trebuie să depună cerere de prelungire cu 6 luni până la expirare atunci termenul X va fi de 7 luni. 2.	
		Referitor la p. 159-1 alin (2) și (3). În punctul precedent a fost menționat faptul că există trei categorii de autorizații expirate. Alin (2) se referă doar la autorizațiile de categoria a doua și omite să reglementeze situația juridică aplicabilă autorizațiilor de categoria întâi și de categoria trei. Situația de incertitudine nu este compatibilă cu noțiunea statului de drept conform precedentului CtEDO Molla Sali împotriva Greciei. ”Incertitudinea, fie ea legislativă, administrativă sau decurgând din practicile aplicate de autorități, este un element care trebuie luat în considerare la aprecierea comportamentului statului” conform precedentului Broniowski împotriva Poloniei (MC). Întârzierea de a adopta anumite reglementări de către Guvern a creat starea de incertitudine pentru deținătorii de autorizații, iar continuarea acestei stări de incertitudine pentru două categorii de deținători și încercarea de a reglementa doar o singură categorie, ignorând existența celorlalte două categorii indică la rea-intenția autorităților. ”Atunci când examinează	Se acceptă parțial Prevederile pct. 159¹-159⁶ și Anexa la proiect au fost revizuite în contextul avizului Ministerului Justiției și obiecțiilor expuse. În partea ce ține de prevederile pct. 5 din Anexa prenotată, obiecția nu poate fi acceptată având în vedere că conectarea la E-Bilet și E-GPS sunt priorități ale statului stabilite la nivel de politici (<i>Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014</i>) îndreptate spre îmbunătățirea infrastructurii transporturilor rutiere.

		proportionalitatea unei ingerințe în dreptul reclamantului la respectarea „bunurilor”, starea de incertitudine în care se putea regăsi reclamantul ca urmare a întârzierilor imputabile autorităților este un factor care trebuie luat în considerare la evaluarea comportamentului statului, în astfel de litigii” conform precedentelor Almeida Garrett, Mascarenhas Falcão și alții împotriva Portugaliei, Broniowski împotriva Poloniei (MC), Barcza și alții împotriva Ungariei, Frendo Randon și alții împotriva Maltei. Totodată proiectul încalcă principiul neretroactivității legii. Așa cum am menționat că situațiile juridice care s-au produs până la data de 06.02.2024 pentru autorizațiile de categoria întâi, după data de 07.03.2024 pentru autorizațiile de categoria trei și după data de 01.09.2024 pentru autorizațiile de categoria doi dispun de soluții prevăzute de legea organică, respectiv art. 40 în redacția până la 06.02.2024 (pentru autorizațiile de categoria întâi), alin (16) art. 38 în redacția de după 07.03.2024 (pentru autorizațiile de categoria doi și trei), dar care nu au fost respectate de către ANTA. Acum prin proiectul redacției alin (2) (3) al p. 159-1 se intenționează ca norma nou adoptată să se răsfrângă asupra faptelor juridice apărute până la adoptarea sa și să înrăutățească situația juridică a beneficiarilor de autorizații. Acest lucru este inadmisibil și neconstituțional, fiind în mod cert în contradicție cu principiul neretroactivității legii. Pentru depășirea acestei situații propunem modificarea/excluderea alin (3) și (4) și înlocuirea cu normei propusă la punctul precedent. 3. Referitor la anexa nr. 2- condițiile pentru prelungirea autorizațiilor. Așa cum am menționat la p. 1 al prezentei considerăm că proiectul HG nu poate depăși/contravine limitelor stabilite de lege (art. 38 lin (16) CTR). Sensul alin (16) art 38 urmează a fi înțeles în contextul sensului	
--	--	---	--

		alin (3)- (4) al art. 4 al Regulamentului 1370 UE, care face referință doar la condițiile de ordin economic care să permită operatorului de transport recuperarea investițiilor. Din acest considerent prevederile p. 2 și 5 trebuie excluse. Acestea nu au nimic comun cu sensul alin (3)-(4) al art. 4 al Regulamentului 1370 și respectiv cu alin (16) art. 38 al CTR. Totodată aceste condiții reprezintă un non-sens reieșind din cele ce urmează: - Condiția impusă de p. 2 ” Operatorul de transport rutier, la momentul depunerii cererii, nu este pasibil de retragerea autorizației conform prevederilor art. 38 alin. (21) din Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014” . Prevederile alin (21) al art. 38 au un caracter autonom. Ele se aplică în mod separat de alte prevederi ale CTR și cu atât mai mult față de prevederile unei HG. Atunci când există temeiurile de retragere a autorizațiilor ca urmare a încălcărilor prevăzute de alin (21) al art. 38 CTR, atunci ANTA urmează să deruleze procedurile de retragere a autorizațiilor, fără să aștepte ca acestea să expire. Iar dacă autorizația este retrasă înainte de expirarea ei, atunci ea numai poate fi prelungită, deoarece nu mai există. - Condiția impusă de p. 5 (conectarea la e-bilet și e-gps) nu are nimic comun nici cu ”condițiile de operare” privite într-un sens extrem de lărgit și cu atât mai mult cu condițiile de ordin economic în care a activat operatorul de transport în perioada de valabilitate a autorizației, care nu au permis recuperarea investițiilor. Această condiție nu este compatibilă cu prevederile alin (3)-(4) art. 4 al Regulamentului 1370 și cu alin (16) al art. 38 CTR. Din sensul acestei prevederi reiese că operatorii de transport care au prestat servicii regulate și în cadrul termenului inițial al autorizațiilor nu și-au recuperat investițiile nu vor putea să-și prelungească de drept autorizațiile din motivul că nu au asigurat conexiunea cu sistemele e-bilet și e-gps.	
--	--	---	--

		De fapt, aceasta presupune o limitare vădită a dreptului ce reiese din sensul alin (3)-(4) al art. 4 al Regulamentului 1370. Însăși norma propusă la p. 5 este una disproporționată și lipsită de sens. CTR prevede condițiile pentru care un operator de transport poate obține o autorizație pentru serviciile regulate. Iar proiectul de HG prevede la p. 5 condiție de prelungire a autorizației, care nu este prevăzută de CTR ca condiție pentru obținerea primară a autorizației. Deci unui operator de transport i se poate refuza prelungirea de drept a autorizației pe motivul că nu a asigurat conexiunea cu sistemele indicate, după care ruta se expune la concurs, același operator participă la concurs și o poate obține, deoarece pentru obținerea rutei nu este necesar conform CTR să fii conectat la sistemul e bilet și e-gps. Care este scopul unui astfel de non-sens? Atunci când se urmărește ca operatorii economici să fie nevoiți să parcurgă cât mai multe proceduri administrative, fără ca aceste proceduri să aibă vreun impact pozitiv pentru interesul public, putem spune cu certitudine că se promovează schemele de corupție.	
		Referitor la p. 2-regulile de concurs (anexa- criterii). În avizul la redacția precedentă am subliniat necesitatea ca mărimea punctajelor să fie argumentate prin importanța și necesitatea lor. MIDR în Nota sa a evitat să argumenteze acest fapt. Mărimea punctajelor o considerăm arbitrară. De asemenea am accentuat necesitatea de a face o deosebire clară între criteriile care trebuie aplicate pentru a asigura calitatea serviciului concret expus la concurs și care trebuie să se refere numai la caracteristicile relevante acestui serviciu (1) de criteriile generale care denotă sustenabilitatea și previzibilitatea serviciului în general și care trebuie să se refere la operatorul de transport (2). Din acest considerent afirmăm că intenția repetată a MIDR de a promova unele criterii contrar acestei	Se acceptă parțial Nota de fundamentare a fost completată. Suplimentar, pentru criteriile 1.1-1.5 s-a specificat că la stabilirea punctajului se vor lua în calcul doar vehiculele care efectiv vor fi utilizate la deservirea serviciului regulat expus la concurs. Nota de fundamentare a fost completată.

		clasificări reprezintă intenția de a promova interese concrete ale unui agent economic/ unui grup de agenți economici. Valoarea criteriului nr. 1 este nejustificat de mare. Parcul de autobuze trebuie privit sub două aspecte (respectiv, două criterii). Mărimea totală a parcului de autobuze ale unui operator de transport (cele antrenate la serviciile regulate) reprezintă un criteriu general care demonstrează gradul de sustenabilitate a serviciului. Cu cât compania dispune de mai multe unități de transport, se presupune că cu atât mai ușor va putea să se adapteze eventualelor defecțiuni, accidente etc și va putea asigura continuitatea serviciului regulat. Acesta trebuie să fie un criteriu. Parcul de autobuze care nemijlocit va fi antrenat la deservirea serviciului regulat va avea o influență directă asupra calității acestui serviciu. Aici trebuie să intervină criteriul vârstei unității/unităților de transport, deoarece vârsta unității de transport indirect atestă gradul de confort, de siguranță rutieră și de protecție a mediului. Ambele criterii sunt necesare și ambele trebuie evaluate reieșind din situația reală. Criteriul conținut în p. 4 al anexei "accesibilitatea autovehiculelor" trebuie să se refere exclusiv la autovehiculele care vor fi antrenate la ruta expusă la concurs, dar nu la general. Care este sensul ca un operator de transport care are încheiat un contract de prestări de servicii ocazionale pentru o asociație a persoanelor cu dizabilități, să obțină punctaj suplimentar la un concurs de rute regulate pentru faptul că dispune de o unitate de transport destinată transportului persoanelor cu dizabilități, dacă această unitate de transport nu va fi antrenată la deservirea rutei regulate expuse la concurs? Punctajul pentru criteriul de la p. 5 este nejustificat de mic. Criteriul de la p. 10 este straniu. De ce defalcările în bugetele de toate nivelele a fost înlocuit cu achitățile în bugetul asigurărilor sociale de stat? Comparăția între	
--	--	--	--

		valorile punctajelor de la p.1, 4, 5, 7, 8, 10, 11 (aproso în anexă lipsește p.6) arată cât de mult MIDR este departe de a cunoaște situația reală din transporturi și problemele existente. Din această proporție, de fapt, reiese că MIDR nu are nici o viziune cum trebuie să fie transporturile în viitor, acordând o atenție deosebită ambalajului și neglijând conținutul. Proporția dintre aceste criterii trebuie revăzută, iar mărimea acestora trebuie argumentată în Notă (suplimentar la argumentele formale existente). Ne punem întrebarea cum criteriile de selectare a câștigătorului concursului stabilite prin OMTI nr. 980 din 30.11.2011 (Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii al României, anexa nr. 18)) astăzi sunt mai actuale și mai obiective pentru a fi aplicate și în Republica Moldova față de proiectul HG înaintat de MIDR spre consultări publice. Cum este posibil ca colegii din România să reușit să elaboreze un act normativ în 2011, care reflectă mult mai bine situația actuală din Republica Moldova față de proiectul elaborat de MIDR în 2024? Pentru cineva este o rușine să copie legislația României? Sau legislația României nu permite mișmașurile din proiectul MIDR? Criteriile și valoarea acestora trebuie să fie analogice celor din țările UE, deosebirile putând fi justificate doar prin situația de fapt în care se află transporturile din Republica Moldova.	
Asociația Patronală a Profesioniștilor din Transporturi			"TRANSPORTATORUL"
		1. Impactul modificărilor asupra companiilor existente Propunerea legislativă introduce criterii de punctaj care dezavantajează operatorii existenți, neglijând investițiile anterioare și contribuțiile acestora la dezvoltarea infrastructurii de transport. Modificările sugerează o orientare către facilitarea accesului noilor operatori, fără o analiză detaliată a efectelor asupra pieței existente.	Nu se acceptă Proiectul nu dezavantajează operatorii existenți, ci urmărește să creeze un cadru echitabil și competitiv, în conformitate cu principiile transparenței și proporționalității. Criteriile de punctaj sunt concepute pentru a evalua performanța și conformarea continuă la reglementări, fără a penaliza nejustificat operatorii

		• Regulile noi penalizează istoric operatorii consacrați, acordând punctaje negative pentru sancțiuni sau abateri minore, în timp ce noii operatori, care nu au istoric, sunt scutiți de astfel de evaluări. • Experiența acumulată pe piață nu este recompensată suficient, limitând impactul pozitiv al acestui criteriu în comparație cu alte aspecte mai recent introduse, precum inovațiile tehnologice.	consacrați, ci doar pentru a asigura respectarea standardelor de calitate și siguranță.
		2. Principiul nediscriminării conform legislației UE Modificările propuse contravin principiilor egalității de șanse și concurenței loiale promovate de Uniunea Europeană. Directiva (UE) 2019/1024 privind reutilizarea informațiilor din sectorul public și Directiva (UE) 1370/2007 privind serviciile publice de transport subliniază că reglementările trebuie să fie proporționale, echitabile și să promoveze accesul tuturor operatorilor la oportunități egale. • Directiva 1370/2007 stipulează că actualizările reglementărilor nu trebuie să creeze bariere nejustificate pentru operatorii existenți. Adaptările trebuie realizate treptat, pentru a permite tuturor actorilor de pe piață să se conformeze noilor standarde. • Proporționalitatea este un principiu-cheie: penalizarea istorică a operatorilor consacrați și neaplicarea aceluiași standarde pentru operatorii noi contravine acestui principiu.	S-a luat act Obiecția nu este clară din motiv că criteriile de acordare a punctajului au ca scop menținerea echilibrului între operatorii de transport care deja activează pe piață și cei nou veniți. Astfel, deși în cazul operatorilor cu experiență există careva reduceri de punctaj, concomitent, aceștia beneficiază de avantaj pentru experiența deținută și durata de activitate anterioară. La stabilirea punctajului s-a pus accent pe condiții maxime de siguranță și confort pentru călători.
		Dreptul la proprietate și protecția investițiilor Conform deciziei CEDO în cauza Bimer S.A. contra Moldovei, statul nu poate interveni asupra unui drept dobândit în mod legal decât în cazuri excepționale, și doar dacă această intervenție este proporțională și motivată de un interes public major. • Autorizațiile emise anterior reprezintă un drept legal protejat, iar modificările propuse, aplicate retroactiv, ar	S-a luat act Modificările propuse nu afectează retroactiv drepturile dobândite legal, deoarece autorizațiile existente rămân valabile și sunt prelungite în mod proporțional, cu cel mult jumătate din termenul inițial, conform legislației. Prelungirea nu reprezintă o ingerință, ci o măsură tranzitorie justificată de interesul public major de a asigura

		putea constitui o ingerință nejustificată asupra acestui drept. • Investițiile realizate pentru respectarea standardelor anterioare trebuie recunoscute, iar operatorilor existenți trebuie să li se acorde suficient timp pentru conformarea la noile cerințe.	continuitatea serviciilor publice și de a proteja investițiile făcute de operatori.
		Prelungirea termenului autorizațiilor Regulile actuale permit prelungirea autorizațiilor în condiții clare, în conformitate cu legislația și normele existente la momentul emiterii acestora. Modificările propuse introduc restricții suplimentare care ar putea limita dreptul operatorilor existenți la prelungirea autorizațiilor deja emise. • Impact retroactiv: Modificările ar putea afecta negativ operatorii care au obținut autorizații în conformitate cu reglementările anterioare, determinând pierderea drepturilor dobândite. • Jurisprudența CEDO: Prelungirea autorizațiilor reprezintă o „așteptare legitimă” pentru operatorii care au respectat condițiile inițiale, iar schimbarea acestora trebuie să fie proporțională și justificată. • Directiva 1370/2007: Aceasta subliniază că modificările normelor trebuie să asigure continuitatea serviciilor publice, protejând investițiile făcute de operatori.	S-a luat act Art. 38 al Codului Transporturilor Rutiere nr. 150/2014 stabilește că condițiile care justifică prelungirea autorizației urmând a fi aprobate de Guvern. Aceasta prezumă că prelungirea autorizațiilor urmează a fi realizată în baza unor criterii bine definite. Astfel, proiectul nu prevede anularea autorizațiilor până la data expirării acestora, iar condițiile de prelungire nu conțin măsuri restrictive, și au la bază prevederile Codului. Prelungirea autorizațiilor cu cel mult jumătate din termenul inițial asigură o tranziție echitabilă și continuitatea serviciilor publice. Această măsură respectă jurisprudența CEDO, care protejează așteptările legitime ale operatorilor ce au respectat condițiile legale inițiale, precum și Directiva 1370/2007, ce subliniază necesitatea protecției investițiilor și a unui cadru previzibil. Prelungirea este justificată de condițiile specifice ale serviciilor regulate, oferind operatorilor timp să se adapteze fără a perturba piața sau calitatea serviciilor.
		Tabel comparativ privind modificările propuse Criteriu Regulile Actuale Propunerile Modificate Observații Sanctiuni -10 puncte pentru suspendări de 5-10% și -4 puncte pentru abateri generale -10 puncte pentru fiecare abatere majoră și -5 pentru cele minore	Se acceptă parțial Prevederile ce țin de utilizarea sistemelor GPS și a biletelor electronice au fost excluse din punctajul acordat.

		Penalizarea istorică creează un avantaj neloial pentru operatorii noi. Experiența pe piață +20 puncte pentru experiență între 10-20 de ani +5 puncte pentru experiență de peste 10 ani Evaluarea insuficientă a contribuțiilor istorice ale operatorilor consacrați. Inovații tehnologice Nu este specificat +15 puncte pentru utilizarea sistemelor GPS și a biletelor electronice Introducerea de inovații este importantă, dar necesară o tranziție care să nu dezavantajeze operatorii consacrați.	
		• Introducerea unei perioade de tranziție clare, de cel puțin 5 ani, pentru adaptarea operatorilor existenți la noile cerințe. • Echilibrarea criteriilor de sancțiuni, astfel încât să fie aplicate uniform și proporțional, fără a penaliza excesiv istoricul operatorilor existenți. • Recompensarea adecvată a experienței pe piață, recunoscând contribuțiile istorice la dezvoltarea infrastructurii de transport. • Menținerea condițiilor actuale pentru prelungirea autorizațiilor, asigurând protecția drepturilor dobândite. • Consultări suplimentare cu operatorii economici și societatea civilă, pentru a se asigura că regulamentul promovează un mediu concurențial echitabil.	Se acceptă parțial Criteriile de punctare se bazează pe principiul proporționalității, care acordă avantaje operatorilor de transport cu experiență și care au asigurat o deservire corespunzătoare a serviciilor regulate, în raport cu operatorii noi de pe piață. Astfel, se garantează recompensarea experienței acumulate pe piață, recunoscând contribuțiile anterioare la dezvoltarea infrastructurii de transport.
		Considerăm că noile reguli, în forma lor actuală, sunt susceptibile de a genera un dezechilibru concurențial și o discriminare indirectă față de operatorii existenți. Adoptarea unor ajustări care să respecte principiile proporționalității și nediscriminării, conform legislației UE, este esențială pentru asigurarea unei piețe competitive și echitabile.	S-a luat act Noile reguli propuse nu generează dezechilibre concurențiale și discriminare, ci sunt o implementare a principiilor Codului transporturilor rutiere, care urmărește crearea unui cadru uniform, transparent și nediscriminatoriu pentru toți operatorii. Proiectul este elaborat în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene, punând accent pe proporționalitate,

			echitate și îmbunătățirea serviciilor publice de transport rutier. De asemenea, regulile propuse nu urmăresc să favorizeze sau să dezavantajeze anumiți operatori, ci să asigure o piață competitivă și funcțională, în interesul cetățenilor.
Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto			
		Nota de motivare nu corespunde cerințelor legale. Aceste omisiuni vor fi descrise prin prisma conținutului prevederilor proiectului 762. În avizele la redacțiile precedente am argumentat că Nota de motivare și evaluarea impactului de reglementare nu este întocmită conform prevederilor legale. MIDR în mod intenționat nu descrie situația reală creată în legătură cu termenul autorizațiilor. Din acest motiv nici problemele nu sunt identificate și cu atât mai mult soluțiile. MIDR urmărește să "legalizeze" șirul de ilegalități comise de MIDR/ANTA. În p. 2.1. al Notei de motivare se indică că scopul inițiativei 762 este de a executa prevederile art. IV al Legii nr. 423/2024. Normele relevante ale art. IV sună în felul următor: "(3) Autorizațiile eliberate până la intrarea în vigoare a prezentei legi își păstrează valabilitatea până la expirarea termenului pentru care au fost eliberate. Autorizațiile care expiră până la intrarea în vigoare a prezentei legi se prelungesc de drept până la 1 septembrie 2024, la cererea operatorului de transport rutier (depusă până la data expirării), fără desfășurarea procedurilor de concurs. (4) Guvernul: 2) va aproba, până la 1 septembrie 2024, condițiile care justifică prelungirea autorizației pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate." În descrierea din p. 2.2. al Notei MIDR nu a evidențiat unele elemente esențiale ale situației și anume: 1. Legea 423 a fost publicată la data de 06.02.2024. 2. Până la 06.02.2024 a fost în vigoare	Se acceptă Nota de fundamentare a fost completată cu informația menționată.

		prevederea CTR art. 40 cu următorul conținut: ” Art. 40. – Autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate se prelungește de drept operatorului de transport rutier, la solicitare, fără desfășurarea procedurii de atribuire a rutelor/curselor prin concurs în cazul în care operatorului de transport rutier, pe parcursul termenului de valabilitate a autorizației, nu i-a fost aplicată suspendarea înregistrării în Registru.” Însă ANTA încă de la sfârșitul anului 2023 a prelungit autorizațiile expirate până la 01.09.2024, încălcând art.40 al CTR. ANTA a acționat la indicațiile ilegale ale MIDR. Art. 40 al CTR în vigoare până la 06.02.2024 a fost încălcat de ANTA prin abuz. Aceste autorizații, care au expirat până la data de 06.02.2024 trebuiau prelungite necondiționat pe un termen de 8 ani. 3. Prevederea alin (3) al art. IV al Legii 423 se referă doar la autorizațiile care expiră în intervalul de timp 06.02.2024- 07.03.2024. Aceste autorizații au fost prelungite în virtutea legii până la 01.09.2024. Iar până la 01.09.2024 în conformitate cu prevederile alin (4) p. 2) urmau a fi aprobate condițiile privind prelungirea de drept a autorizațiilor, în baza cărora trebuia soluționată problema prelungirii termenului acestei categorii de autorizații. La 01.09.2024 Guvernul din cauza ineficienței MIDR nu a reușit să aprobe condițiile prelungirii de drept. La data de 01.09.2024 deja era în vigoare norma prevăzută la alin (16) art. 38 CTR care prevede: ” În cazul în care acest lucru este justificat de condițiile de operare a serviciului regulat, autorizația poate fi prelungită cu cel mult jumătate din termenul inițial.” Condițiile de operare relevante aplicării acestei norme este politica tarifară aplicată de MIDR pe parcursul mai multor ani, care a distrus ramura. Dar aspectul juridic este mult mai simplu. Printr-o hârtiuță semnată de directorul ANTA autorizațiile care expiră la 01.09.2024 au fost prelungite pe un termen	
--	--	---	--

		nedeterminat. CTR și Legea 160/2011 prevăd în mod expres cum se determină termenul autorizațiilor, cum se prelungesc etc. Semnarea unor astfel de hârtuți nu este legală. De aceea stabilim că autorizațiile care au expirat la data de 01.09.2024 rămân expirate, dar nu prelungite. Faptul că Guvernul nu a reușit să adopte reguli de prelungire de drept a autorizațiilor până la 01.09.2024 reprezintă faptul că din vina Guvernului/MIDR a fost creată o stare de incertitudine, care și-a găsit aprecierea în precedentele CtEDO invocate de noi în avizele precedente. MIDR acționează prin abuz atunci când refuză realizarea unui drept care reiese din prevederile unei legi organice (art.38 alin (16) CTR) motivând prin faptul că lipsesc condițiile care trebuiau aprobate de Guvern (pe care MIDR trebuia să le elaboreze). În cazul lipsei acestor condiții, dreptul prevăzut de legea organică urmează a fi realizat necondiționat. 4. Unele autorizații au expirat după data de 07.03.2024, față de care nu se răsfrâng prevederile art. IV al Legii 423 și după 01.09.2024. Termenul autorizațiilor și termenul pentru prelungirea de drept a autorizațiilor este prevăzut în mod exhaustiv de alin (16) art.38 CTR. Însă acestea au fost prelungite pe un termen nedeterminat prin hârtiuța semnată de directorul ANTA. Ce fel de prelungire este în baza acestei hârtiuțe? Este o prelungire de drept? Unde este prevăzută? Din sensul alin (16) reiese expres că autorizația se eliberează pe un termen de 8 ani și poate fi prelungită de drept o singură dată pe un termen de până la 4 ani. Prelungirea în baza hârtiuței este acea prelungire de o singură dată? Pentru autorizațiile expirate după data de 07.03.2024 există o normă legală aplicabilă- alin (16) art. 38 CTR. 5. Pentru toate autorizațiile descrise mai sus (expirate până la 06.02.2024 (1), expirate între 06.02.2024 și 07.03.2024 prelungite în temeiul art. IV până la	
--	--	--	--

		01.09.2024 după care iarăși au devenit expirate (2), expirate după 07.03.2024 (3)) existau/există norme juridice prevăzute de legea organică, care soluționează situația (art. 40 CTR până la situația 06.02.2024, alin (16) art. 38 pentru situația creată după 07.03.2024 și același alin (16) art. 38 pentru situația creată după 01.09.2024). Aceste norme nu au fost aplicate de ANTA prin abuz. Iar MIDR este complice. Din acest motiv în descrierea situației în Nota de motivare MIDR trebuie să indice numărul autorizațiilor expirate din 01.09.2023 până la 06.02.2024 care au fost prelungite doar până la 01.09.2024 (1), numărul autorizațiilor care au expirat în perioada 06.02.2024- 07.03.2025 (2) și prelungite până la 01.09.2024, numărul autorizațiilor expirate în perioada 07.03.2024- 01.09.2024 (3), numărul autorizațiilor expirate după 01.09.2024 până în prezent (altele decât cele prelungite până la 01.09.2024). Dacă această informație lipsește în descriere, atunci evaluarea impactului de reglementare reprezintă o minciună. Considerăm că regulile de prelungire de drept a autorizațiilor trebuie să se răsfrângă asupra autorizațiilor care expiră de acum încolo. Iar dacă analizăm proiectul 762 și ale CTR, atunci trebuie să menționăm că aceste reguli trebuie să se aplice autorizațiilor care vor expira după 12 luni de la publicarea eventualei HG. În caz contrar reiese că normele juridice care vor intra în vigoare mai târziu (HG privind prelungirea de drept) se vor aplica retroactiv faptelor și situațiilor juridice care au apărut până la adoptarea lor și care au avut o soluție în baza normelor care au activat până la eventuala HG. Neglijarea acestei cerințe de către MIDR va reprezenta o încălcare a drepturilor fundamentale (așa cum am motivat în avizele precedente motivând prin cazurile examinate de CtEDO)	
--	--	--	--

		și va determina transportatorii să-și apere drepturile prin intermediul protestelor.	
		Proiectul 762 are o omisiune esențială cu un potențial impact major, care dacă nu va fi gestionat corect, va fi pus în atenția specialiștilor europeni în cadrul procesului de screening și ar putea implica litigii majore. Această omisiune de asemenea este determinată de calitatea Notei de motivare, care nu descrie pe deplin situația și respectiv nu propune soluții. Din sensul CTR reiese că programele de transport regulat vor suferi unele schimbări odată cu expirarea autorizațiilor de transport. Astfel, din sensul normelor care au fost promovate cu mare insistență de către MIDR, reiese că rutele care nu corespund prevederilor art. 36 alin (1) (50 km, 3500 locuitori, obiective turistice etc) urmează a fi lichidate (excluse din program) imediat după expirarea autorizațiilor. Iar din conținutul proiectului și a Notei reiese că MIDR nu cunoaște dacă din numărul autorizațiilor expirate la moment sunt autorizații referitoare la rute care nu corespund prevederilor art. 36. Faptul juridic împlinit este că aceste rute au continuat să fie deservite de către operatorii de transport după data expirării autorizației, iar autoritatea competentă ANTA nu a aplicat norma legală. Unii din acești operatori au făcut unele investiții. Iar continuarea deservirii rutelor în baza unor hărțuiți semnate de directorul ANTA a creat o așteptare legitimă a acestor transportatori privind siguranța afacerii lor. Cum se va proceda cu aceste autorizații (și rute)? A fost evaluat impactul ? Inclusiv impactul asupra posibilității de deplasare a populației. Autoritățile raionale au avut suficient timp pentru a evalua situația și a asigura că odată cu anularea unei rute interraionale va începe funcționarea unei rute raionale care va face legătura dintre acel sat și centrul raional? Vom mai veni cu aprecierea suplimentară	S-a luat act Luând în considerare că scopul proiectului este de a asigura continuitatea activității, la examinarea cererilor de prelungire a autorizațiilor nu se vor aplica principiile de formare a programelor de transport rutier. Aceste principii urmează a fi aplicate doar în cazul în care serviciul regulat se expune la concurs sau operatorul de transport după prelungirea autorizațiilor solicită modificarea serviciului.

		a calității proiectului 762 imediat ce vom recepționa răspunsurile la întrebările de mai sus.	
		Referitor la condițiile de prelungire a autorizațiilor. Condiția nr. 2 trebuie concretizată- dacă se referă doar la cazul când față de operatorul de transport nu a fost inițiată procedura de retragerea autorizației la serviciul regulat pentru care se solicită prelungirea, atunci nu avem obiecții de fond, dar cerem ca redacțional de modificat pentru a clarifica sfera de aplicare. Însă în cazul când se intenționează de a lărgi aplicabilitatea și asupra cazurilor când se solicită prelungirea autorizației la o rută, dar refuzul are ca motiv că este inițiată procedura de retragere la o altă rută, atunci ne exprimăm obiecția că aceasta contravine Regulamentului 1370, din care reiese că condițiile care stau la baza prelungirii autorizației pentru o rută individualizată se referă în mod exclusiv la condițiile economice în care a funcționat serviciul dat (dar nu altele) și amplasarea localităților deservite de serviciului dat (ultraperiferice). Deci eventualele încălcări/proceduri comise/inițiate în privința unui serviciu regulat nu pot avea consecințe asupra posibilității prelungirii de drept a autorizațiilor referitoare la alt serviciu regulat. Condiția nr. 5. Am solicitat anterior excluderea ei. Motivele le-am expus. Considerăm că este timpul ca MIDR să recunoască că pe parcursul a multor ani a promovat unele idei greșite. Invențiile locale referitoare la e-gps și e-bilet nu au cum să rămână în vigoare după screening, chiar dacă MIDR continuă să argumenteze că astfel de idei sunt inspirate din statele UE (până acum MIDR nu a prezentat un exemplu analogic). Sistemul e-bilet posibil să rămână aplicabil doar dacă va fi modificat esența lui, prin adoptarea modificărilor la CTR, și revenirea la aspectul principal pe care trebuie să-l comporte fiscalizarea- care nu are cum să fie gestionat	Se acceptă parțial Prevederile ce țin de interconectarea vehiculelor la sistemele de poziționare globală și sistemele de vânzare a biletelor au fost excluse din proiect.

		de ANTA sau MIDR. Așa cum am menționat anterior, alin (16) al art. 38 trebuie interpretat în spiritul paragrafului (15) al Regulamentului 1370. În caz contrar MIDR din nou a operat cu minciuni, deoarece a promovat modificarea alin (16) răspunzând cerințelor transportatorilor și afirmând (prin actele referitoare la proiectul legii 423) și prin răspunsuri publice că condițiile de prelungire de drept a autorizațiilor vor fi cele similare din UE, iar ca dovadă a fost prezentată frântura din paragraful 15 al Regulamentului 1370 transpusă în alin. 16. În cazul în care o HG depășește limitele stabilite de lege, această hotărîre este neconstituțională. Din sensul paragrafului 15 și al alin. 16 reiese exhaustiv că condițiile de prelungire de drept sunt legate exclusiv de condițiile economice în care a fost executat serviciul regulat în perioada inițială a autorizației (de până la expirare și eventuala prelungire de drept). Argumentele aduse de MIDR în tabelul de sinteză nu au nimic comun cu conținutul alin (16) și paragrafului (15) și sunt ilegale. Transpunerea legislației UE în normele naționale nu trebuie să fie condiționată de mofturile și orgoliile unor demnitari. Mai mult că o eventuală evaluare a activității acestora ar putea scoate în evidență nocivitatea pe care au adus-o sistemului de transporturi. MIDR trebuie să răspundă ce legătură au sistemele e-gps și e-bilet cu următoarele: - este necesar să se prevadă prelungirea contractelor de servicii publice cu cel mult jumătate din termenul inițial, în cazul în care operatorul de servicii publice trebuie să investească în active a căror perioadă de amortizare are caracter excepțional, precum și în cazul regiunilor ultraperiferice astfel cum sunt menționate la articolul 299 din tratat (extras paragraf (15) Regulament 1370/2007 - În cazul în care acest lucru este justificat de condițiile de operare a serviciului regulat, autorizația	
--	--	---	--

		poate fi prelungită cu cel mult jumătate din termenul inițial (extras alin (16), art. 38 CTR).	
		Cerințe de ordin tehnic. Referitor la conținutul p. 159-5. A fost modificat la solicitarea noastră, dar nu s-a asigurat o reglementare clară. Conform procedurilor propuse de MIDR cererea de prelungire de drept se depune în intervalul 12 luni 9 luni până la expirare. Față de aceasta nu avem obiecții. De asemenea după depunerea cererii este prevăzut că ANTA în termen de 30 zile o examinează și fie acceptă, fie declanșează procedura de concurs. Față de aceasta de asemenea nu avem obiecții. În cazul în care cererea se acceptă, decizia de acceptare se expediază ”împreună cu autorizațiile”. Și aici trebuie să concretizăm unele aspecte. De exemplu autorizația unui operator expiră la 01.03.2026. El depune cerere de prelungire la 01.03.2025. La 04.04.2025 recepționează decizia de acceptare a prelungirii împreună cu autorizațiile. Dacă autorizațiile noi vor fi valabile începând cu 02.03.2026, iar până atunci activează în baza autorizațiilor vechi care vor expira la 01.03.2026 atunci nu avem obiecții de fond, dar cerem ca acest lucru să fie expres prevăzut, iar dacă autorizațiile noi le vor înlocui pe cele vechi începând cu data eliberării atunci ne exprimăm obiecția că prin aceste proceduri, operatorul va fi lipsit de dreptul de a activa aproape un an, deoarece termenul inițial de 8 ani poate fi suplinit cu încă 4 ani (în total 12), dar în realitate depunerea cererii cu un an înainte și examinarea ei timp de o lună poate reduce din termenul legal de 12 ani până la 11 luni.	Se acceptă Pct. 159⁵ a fost completat cu următorul enunț „Valabilitatea noilor autorizații decurge din data expirării autorizațiilor anterioare.”, care clarifică aspectele invocate.
		Așa cum am menționat anterior prin aceste condiții se urmărește promovarea unor interese de grup. Funcționarii MIDR nu se pot debarasa de scheme corupționale. Credem că nu se va ajunge de a discuta public despre elaborarea normelor conform intereselor deputatului	Se acceptă parțial Majoritatea prevederilor contestate au fost excluse sau revizuite.

		Petru Frunze și a colegului de facultate a ex-ministrului Spînu (transportatorul de la Briceni). În favoarea acestor beneficiari s-au făcut toate modificările la CTR care astăzi produc numai haos. Aici ne referim nu numai la rețeaua de rute, care neglijează în totalitate normele de siguranță rutieră, doar ca să satisfacă poftele beneficiarilor, dar și la intențiile reale urmărite pentru implementarea sistemelor e-gps și e-bilet. În avizul la redacția precedentă am făcut referință la legislația analogică din România. Din acest motiv insistăm ca la baza punctajului și criteriilor de concurs să fie puse criteriile și punctajele preluate din unul din statele UE. Vă recomandăm să vă inspirați din legislația României. Discrepanța enormă de puncte între criterii, excluderea unor criterii (care sunt în legislația țărilor UE) și includerea unor criterii inventate și formulate conform cerințelor personale a unui deputat care pe parcursul întregului mandat a dorit să obțină niște curse regulate, dar până acum nu i-a reușit (având și experiența de transportator ilicit), arată încă o dată că corupția este cel mai nociv element în calea spre integrarea europeană, iar funcționarii corupți prezintă cel mai mare pericol în acest proces. A face o lege pentru sine însuși este o tradiție în MIDR și ANTA, dar în UE aceasta se numește corupție la nivel înalt. MIDR până acum evită să prezinte argumentarea discrepantei de punctaje între criteriile de evaluare. Promovarea de către MIDR a unor condiții/criterii de evaluare pentru concurs, altele decât cele prevăzute în legislația țărilor UE, va fi urmată de proteste.	
Expertizare			
Centrul Național Anticorupție		În final, menționăm că, în redacția propusă, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.	Se acceptă

Ministerul Justiției		În denumirea proiectului hotărârii cuvintele „acte normative” se vor substitui cu cuvintele „hotărâri ale Guvernului”.	Se acceptă
	La pct. 1 (modificarea Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 257/2017):		
		la sbp. 1.2, în dispoziție, textul „pct. 13 ¹ -13 ² ” se va substitui cu textul „pct. 13 ¹ și 13 ² ”, or, cratima se utilizează pentru a evita enumerarea a mai mult de două elemente structurale consecutive;	Se acceptă
		la sbp. 1.3 cuvântul „textul”, în primul caz, se va substitui cu termenul „cuvintele”, întrucât cuvântul „textul” se folosește pentru individualizarea unor cuvinte și cifre, cuvinte și semne de punctuație, cifre și semne de punctuație, iar în celelalte cazuri, pentru formularea dispozițiilor de modificare, se utilizează termenii „cuvântul”/„cuvintele”, după caz, termenii „cifra”/„cifrele” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiect);	Se acceptă
		în aceeași ordine de idei, la sbp. 1.5, în partea dispozitivă, termenul „sintagma”, în ambele cazuri, se va substitui cu termenul „textul” (observație valabilă și pentru sbp. 1.13 și 1.15). Se va reține că, la formularea amendamentelor, în conformitate cu uzanțele de tehnică legislativă, cuvântul „sintagma” se utilizează cu referire la un grup de două sau mai multe cuvinte între care există raporturi de subordonare;	Se acceptă
		la sbp. 1.12, privind completarea cu pct. 130 ¹ , semnalăm că obligația prevăzută în acest punct nu se regăsește la art. 31 ⁴² alin. (3) din Codul transporturilor rutiere. Prin urmare, se va explica de către autor temeiul legal al normei propuse;	Se acceptă Prevederile au fost excluse.
		la sbp. 1.13, cuvintele „în final” sunt inutile, or, completarea unui text sau alineat, fără a specifica ordinea	Se acceptă

		în care se inserează cuvintele, semnifică, conform regulii generale de tehnică legislativă, completarea textului la sfârșitul acestuia. Tot aici, cuvântul „textul” se va substitui cu textul „cu un enunț cu următorul cuprins:”;	
		la sbp. 1.17: în redacția pct. 159 ¹ , la sbp. 1) cuvintele „în scopul prelungirii autorizației” se vor exclude ca fiind excedente, iar în cuprinsul sbp. 2) semnalăm caracterul imprecis al normei determinat de folosirea sintagmei „în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri”, întrucât pct. 159 ¹ se introduce în Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.257/2017 și nu în hotărâre propriu-zis. Mai mult, este inadmisibil de a stabili în textul Regulamentului norme de dispoziție, eventual, acestea urmează a fi incluse într-un punct separat în proiectul hotărârii (observația se referă și la sbp. 3) din pct. 159 ¹ , pct. 159 ²);	Se acceptă Prevederile au fost reformulate.
		la pct. 159 ² , semnalăm caracterul incert al sintagmei „Prin derogare...”. Atragem atenția că derogarea, ca procedeu, reprezintă o excepție de la dispozițiile unui act normativ, care poate fi prevăzută în cuprinsul acestuia într-un alt act normativ de același nivel sau de nivel superior. Datorită caracterului său, derogarea este, de regulă, expresă și este de strictă aplicare, neputând fi extinsă prin interpretare. În cazul reglementărilor derogatorii, se va folosi formula „prin derogare de la...”, urmată de menționarea reglementării concrete de la care se derogă.	Se acceptă Prevederile derogatorii au fost substituite cu trimiterea către art. 38 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, care reglementează modul de depunere a solicitărilor.
		La sbp. 1.22, prin care se completează cu o anexă, în partea introductivă cuvântul „minime” se va exclude ca fiind excedent.	Se acceptă
		La pct. 2, pentru o corectă informare juridică, la sursa de publicare a Regulamentului transporturilor auto de	Se acceptă

	călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 854/2006, textul „nr. 229-233, art. 1403” se va substitui cu textul „nr. 124-125, art. 910”.	
	Cu referire la sbp. 2.1, având în vedere că se propune abrogarea anexei nr. 2 la Regulament, urmează a fi operate modificările respective și la pct. 6 din Regulament, prin excluderea textului „(prevăzut în anexa nr. 2 la prezentul Regulament)”	Se acceptă
	La sbp. 2.2, ce vizează redacția nouă a anexei nr. 3 la Regulament: Pornind de la prevederile art. 38 alin. (1) din Codul transporturilor rutiere, în denumirea Regulilor cuvintele „dreptului de deservire a serviciilor regulate în trafic național” urmează a fi substituite cu cuvintele „serviciilor regulate de transport rutier”. În context, se vor ajusta și prevederile pct. 1 al Regulilor.	Se acceptă
	Cu referire la pct. 5 al Regulilor, normele privind conținutul comunicatului informativ se vor separa de la acest punct și se vor reda într-un punct distinct.	Se acceptă
	La pct. 12 și 14 din Reguli, pentru o exprimare specifică stilului normativ, termenul „pretendentul” se va substitui cu termenul „solicitantul”	Se acceptă
	La pct. 14 al Regulilor textul „tabelului prezentat în anexa nr. 1” se va substitui cu cuvintele „criteriilor stabilite în anexă”, întrucât Regulile conțin o singură anexă, care stabilește în forma narativă criteriile de evaluare și punctajul respectiv. În același punct, cuvântul „oferta” se va substitui cu cuvântul „cererea”.	Se acceptă
	Conținutul pct. 15 nu se referă la procedura privind determinarea câștigătorului concursului. Mai mult, acesta reproduce prevederile art. 38 alin. (14) din Codul transporturilor rutiere, care nu necesită a fi dublate în	Se acceptă

		cadrul Regulilor în discuție. Astfel, se va omite din proiect.	
		Referitor la textul Criteriilor de evaluare și punctajul care se acordă participanților la concurs (Anexă la Reguli), semnalăm că notele de subsol nu reprezintă elemente de structură ale actului normativ, fapt pentru care urmează a fi expuse în text cu numerotare.	Se acceptă
		La pct. 3, este expusă eronat trimiterea la pct. 1 sbp. 22, deci, textul „subpct 22” se va substitui cu textul „subpct. 1.22”. Totodată, pentru precizia normei, urmează a fi revăzut textul „care se pune în aplicare după lansarea subsistemelor informaționale „E-Bilet”, E-GPS”, or, propunerea ce vizează intrarea în vigoare a pct. 5 din Anexă la Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, nu poate fi condiționată de lansarea subsistemelor informaționale „E-Bilet” și „E-GPS”. Astfel, propunem stabilirea unei date concrete pentru intrarea în vigoare a acestei norme.	Se acceptă parțial Prevederile au fost reformulate fiind stabilită o dată limită de intrare în vigoare.
		Subsidiar, se va reține că în cazul în care se modifică mai multe acte normative, modificările se expun în ordinea cronologică a datei adoptării/aprobării actelor normative modificate.	Se acceptă

Secretar General

Angela ȚURCANU