

**UNIVERSITATEA DE STUDII POLITICE ȘI ECONOMICE EUROPENE
„CONSTANTIN STERE”**

Cu titlu de manuscris
CZU: 347.763 (043.3)

Iurie MIHALACHE

**PERFECTIONAREA CADRULUI DE REGLEMENTARE A
ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR DIN
TRANSPORTUL RUTIER DE PASAGERI**

SPECIALITATEA: 553.02 – DREPTUL AFACERILOR

TEZĂ DE DOCTOR HABILITAT ÎN DREPT

Consultant științific:

***Eugenia COJOCARI*, doctor habilitat
în drept, profesor universitar**

Autor:

***Iurie MIHALACHE*, doctor în drept,
conferențiar universitar**

Chișinău, 2018

CUPRINS

ADNOTARE (română, rusă, engleză)	5
LISTA ABREVIERILOR	8
INTRODUCERE	10
 1. ANALIZA SITUAȚIEI ÎN DOMENIUL DE CERCETARE A INSTITUȚIEI ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR DIN SFERA TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI	
1.1. Reflecții normative și doctrinare în materia activității de întreprinzător	19
1.2. Analiza actelor normative privind activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri	28
1.3. Sinteza materialelor științifice referitoare la activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri	40
1.4. Formularea problemei de cercetare în cadrul direcției științifice nou create și căile de soluționare	46
1.5. Concluzii la Capitolul 1	48
 2. REALIZAREA DREPTULUI LA DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI	
2.1. Caracterizarea particularităților activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri	52
2.1.1. Natura juridică a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri	52
2.1.2. Corelația activității de transport rutier de pasageri cu activitatea de întreprinzător	54
2.2. Constituirea și structura organizatorico-juridică a operatorilor de transport rutier	60
2.3. Regimul de notificare și autorizare în activitatea operatorilor de transport rutier	63
2.4. Conturarea obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier și controlul activității acestora	75
2.5. Aplicarea răspunderii contravenționale și fiscale în transportul rutier de pasageri	89
2.6. Concluzii la Capitolul 2	98
 3. RAPORTURI CONTRACTUALE CE STAU LA BAZA DESFĂȘURĂRII ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI	
3.1. Trăsături caracteristice ale contractului de transport rutier de pasageri	102
3.1.1. Conotații analitice privind contractul de transport rutier de pasageri	102
3.1.2. Aspecte privind momentul încheierii contractului de transport rutier de pasageri	110
3.1.3. Biletul de călătorie ca dovadă a încheierii contractului de transport rutier de pasageri	

prin servicii regulate	115
3.1.4. Conținutul contractului de transport rutier de pasageri	122
3.2. Consistența raporturilor contractuale dintre autogară, operator de transport rutier și pasager	127
3.3. Particularitățile transportului rutier de bagaje	132
3.4. Reguli de aplicare a răspunderii juridico-civile pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale	141
3.5. Concluzii la Capitolul 3	158
 4. CONSOLIDAREA CADRULUI DE REGLEMENTARE A ACTIVITĂȚII DE ÎNȚEPRINZĂTOR PRIN PERFECTIONAREA LEGISLAȚIEI CU PRIVIRE LA ASIGURĂRI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI	
4.1. Contribuții la ameliorarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier prin optimizarea legislației cu privire la asigurările obligatorii de răspundere civilă a operatorilor de transport rutier față de pasageri	163
4.2. Perfeccionarea cadrului normativ de reglementare privind asigurările obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule	167
4.3. Aspecte specifice asigurărilor facultative de răspundere civilă din transportul rutier	177
4.4. Concluzii la Capitolul 4	184
 5. PARTICULARITĂȚILE REGLEMENTĂRII UNOR VARIETĂȚI ALE ACTIVITĂȚII DE ÎNȚEPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI	
5.1. Trăsături distinctive ale activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri prin servicii ocazionale	187
5.2. Specificul desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier urban de pasageri	190
5.3. Caracteristicile activității de întreprinzător din sfera transportului rutier în regim de taxi ..	196
5.4. Concluzii la Capitolul 5	199
 CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI	202
BIBLIOGRAFIE	212
ANEXE	235
Anexa nr.1. Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Codului transporturilor rutiere al Republicii Moldova	235
Anexa nr.2. Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Codului civil al Republicii Moldova	238

Anexa nr.3. Proiect de Lege pentru modificarea și completarea Codului contravențional al Republicii Moldova	244
Anexa nr.4. Proiect de Lege pentru modificarea și completarea unor acte normative	246
Anexa nr.5. Schema privind modul de comercializare a biletelor electronice de autocar și momentul angajării răspunderii juridice civile a operatorului de transport rutier de pasageri	249
Anexa nr.6. Condițiile de notificare a operatorilor de transport rutier de pasageri	250
Anexa nr.7. Lista actelor care se anexează la notificarea privind acordarea dreptului de desfășurare a activității de transport rutier de pasageri	252
Anexa nr.8. Contract de prestări servicii în domeniul transporturilor rutiere de pasageri	253
Anexa nr.9. Tabel sintetic privind gradul de implementare în legislația națională din sfera transportului rutier a Capitolului 15 „Transporturi” (art.80-85) din Acordul de Asociere semnat între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice cu statele membre ale acestora, pe de altă parte	257
Anexa nr.10. Glosar de termeni din domeniul transportului rutier de pasageri	266
Anexa nr.11. Certificate de competență profesională pe numele autorului	279
DECLARAȚIE PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII	284
CV AL AUTORULUI	285

ADNOTARE

Mihalache Iurie. „Perfecționarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri”. Teză pentru obținerea gradului științific de doctor habilitat în drept. Specialitatea: 553.02. Dreptul afacerilor. Chișinău, 2018.

Domeniul de studiu. Lucrarea fundamentează un studiu complex în domeniul dreptului afacerilor, dreptului transporturilor și dreptului civil.

Structura tezei: introducere, 5 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 461 surse, 11 anexe, 212 pagini text de bază.

Cuvintele-cheie: activitate de întreprinzător, regim juridic, transport rutier de pasageri, contract de transport rutier, operator de transport rutier, licențiere, autorizare, bilet de călătorie, asigurare obligatorie de răspundere civilă, autogară, bagaj, prejudiciu, răspundere juridică.

Scopul și obiectivele cercetării. Scopul tezei constă în abordarea complexă a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma prevederilor legislației naționale, instrumentelor internaționale, opiniilor doctrinare și practicii judiciare în domeniu. Obiectul de cercetare al tezei este axat pe analiza științifică a legislației din domeniul transportului rutier de pasageri și pe relevarea semnificației acesteia în materia activității de întreprinzător.

Soluționarea problemei științifice aplicative. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problematicei din sfera transportului rutier de pasageri, operatorii de transport se confruntă cu dificultăți reale legate de adoptarea celor mai potrivite măsuri în ordinea juridică internă. Astfel, soluțiile cu valoare aplicativă propuse în lucrare vizează ameliorarea climatului de afaceri din sfera transportului rutier de pasageri prin optimizarea legislației în domeniu și armonizarea acesteia la *acquis-ul* Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană.

Rezultatele principale noi pentru știință și practică constau în dezvoltarea unor elemente noi care presupun abordarea complexă a legislației aplicabile relațiilor de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. Pentru prima dată în doctrina juridică locală sunt analizate: constituirea și autorizarea operatorilor de transport rutier, biletul de călătorie, bagajul, regimul juridic al asigurărilor, răspunderea juridică a operatorilor de transport rutier, transportul rutier prin servicii ocazionale, raporturile juridice dintre autogări, operatori de transport rutier și pasageri.

Cercetarea își învederează caracterul novator grație faptului că distinge carențele cadrului legal național, abordează în plan comparativ legislația și doctrina altor state, crează oportunități de implementare în ordinea juridică internă a practicilor legislative performante. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia lucrării, au contribuit la elucidarea direcției principale de cercetare și la propunerea unor soluții de optimizare a legislației în domeniu.

Semnificația teoretică. Realizarea studiului teoretic contribuie la soluționarea unei probleme majore pentru știința juridică în general, dar și pentru dreptul afacerilor și dreptul transporturilor ca subramuri ale științei dreptului civil, în special: este evidențiat fenomenul consolidării cadrului juridic de reglementare a raporturilor de afaceri din sfera transportului rutier de persoane prin introducerea unor cerințe de calitate, atât față de modul de organizare, cât și față de cel de funcționare în condițiile economiei de piață. Rezultatele și concluziile, ce reflectă soluțiile teoretice degajate, servesc drept suport pentru perfecționarea legislației.

Valoarea aplicativă. În baza cercetărilor realizate, s-a constatat existența unor carențe și omisiuni de ordin teoretico-normativ, precum și lipsa unor lucrări consacrate temei cercetate. Pentru înlăturarea acestor neajunsuri, au fost formulate concluzii și recomandări menite să îmbunătățească calitatea cadrului normativ din sfera transportului rutier de pasageri. Drept rezultat, au fost relevate recomandări de natură practică a căror implementare poate influența în mod decisiv existența și consolidarea legislației naționale din sfera transporturilor rutiere.

Aprobarea rezultatelor științifice. Rezultatele cercetării au fost expuse în propunerile *de lege ferenda*, în ghidul metodic pentru managerii din transportul rutier și în textele articolelor științifice, discutate și evaluate în cadrul conferințelor de profil naționale și internaționale.

АННОТАЦИЯ

**Михалаке Юрий. „Совершенствование нормативной базы предпринимательской деятельности в области пассажирских перевозок автомобильным транспортом”.
Диссертация на соискание ученой степени доктора хабилитат права. Специальность:
553.02. Предпринимательское право. Кишинёв, 2018.**

Область исследования. Работа обосновывает комплексное исследование в области предпринимательского права, транспортного права и гражданского права.

Структура диссертации: введение, 5 глав, общие выводы и рекомендации, библиография из 461 источников, 11 приложения, основной текст на 212 страницах.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность, правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом, договор перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оператор автомобильного транспорта, лицензирования, пассажирский билет, обязательное страхование гражданской ответственности, автобус, багаж, повреждение, юридическая ответственность.

Цель и задачи исследования. Цель диссертации состоит в комплексном исследовании правового режима предпринимательской деятельности в области пассажирских перевозок, с точки зрения международно-правовых документов, национального законодательства и доктринальных взглядов. Это существенно способствует обогащению юридической науки, совершенствованию законодательства, делая её более совместимой с международными и национальными нормами.

Прикладные научные решения проблем. Помимо теоретического и научного аспекта проблем в сфере пассажирских перевозок, транспортные предприятия сталкиваются с реальными трудностями, связанными с принятием мер в рамках внутренней правовой системы. Таким образом, рекомендаций направлены на улучшение делового климата в сфере пассажирских перевозок за счет гармонизации в соответствии с Национальным планом действий по реализации Соглашения об ассоциации Молдовы – ЕС.

Результаты принципиально новых для науки и практики проявляется в разработке комплексных исследований элементов закона о пассажирских автомобильных перевозок. Впервые анализируются: создание, лицензирование и авторизации операторов автомобильного транспорта; пассажирский билет; багаж; правовой режим страхования; правовые отношения автобусных станций, операторов автомобильного транспорта и пассажиров; ответственность операторов автомобильного транспорта.

Новизна и оригинальность работы. Новизна диссертации состоит из того что в работе делаются конкретные теоретические и практические выводы, и предлагаются определённые изменения в законодательстве. Данная работа представляется как монографическая исследования в которой впервые был сделан комплексный научный анализ проблем правового режима в области пассажирских перевозок.

Теоретическая значимость. Данное исследование способствует к решению важной проблемы для юридических наук в целом и для предпринимательского права, как отрасли гражданского права в частности. Результаты и выводы, отражающие выведенные теоретические решения, выступают как платформа для совершенствования законодательства в сфере автомобильных перевозок пассажиров.

Практическая ценность. На основании проведенных исследований было установлено существование некоторых пробелов нормативного порядка. Чтобы устранить эти недостатки, автор сформулировал ряд рекомендаций, направленных на улучшение правовой базы. Решения практического значения относятся к изменению внутреннего правопорядка для соблюдения международных актов в сфере автомобильного транспорта.

Утверждение научных результатов. Результаты исследования были представлены в предложениях о внесении изменений в законе, в методические рекомендации работы для менеджеров автомобильного транспорта, в текстах научных статей, а также на конференциях национального и международного уровня.

ANNOTATION

Mihalache Iurie. „Improving the regulatory framework for entrepreneurial activity in passenger transport by road”. Thesis for obtaining the degree of habilitated doctor of law. Specialty: 553.02. Business Law. Chisinau, 2018.

Field of study. A comprehensive work based on business law, transport law and civil law.

Thesis structure: introduction, 5 chapters, conclusions and recommendations, bibliography from 461 sources, 11 annexes, 212 pages of main text.

Key words: trade activity, legal regime, road passenger transport, contract road haulage, road transport operator, licensing, authorization, ticket, compulsory insurance of civil liability, bus, baggage, injury, liability.

The purpose of research. The purpose of work is to address complex and multidimensional organization of business activity in the sphere of passenger transport in the light of the national legislation, international doctrinal opinions and jurisprudence in the field. Research subject of the thesis is focused on scientific analysis of the law of the road passenger transport, as well as revealing its significance in the field of business relations.

Applied scientific problem solving. Besides theoretical and scientific dimension of the problems in the sphere of passenger transport carriers are facing real difficulties related to the adoption of measures in the domestic legal order to avoid any disputes in business relationships. The solutions proposed in the paper value applied aimed at improving the business climate in the sphere of passenger transport by optimizing the legislation and amendment under the National Action Plan on the implementation of the Association Agreement Moldova – European Union.

The results of principle new to science and practice are to develop new items that require complex approach to the law applicable to business relationships of passenger transportation. For the first time in local legal doctrine are analyzed: the creation; licensing and authorization of road transport operators; ticket; luggage; legal regime of insurance; legal relations of bus stations, road transport operators and passengers; contravention of fiscal responsibility and road transport operators; road through occasional services.

The scientific novelty and originality. The work is one of the first attempts complex scientific analysis of passenger transport organization and establish its legal regime in the area of domestic doctrine. The research învederează novelty grace that distinguishes deficiencies national legal framework, addressing a comparative law and doctrine other states creates opportunities for efficient implementation of legislative practices. The paper reveals fundamentally new results for science that determine the creation of a new direction – the legal institution of commercial activity in the sphere of passenger transport.

The theoretical significance. The results and conclusions, reflecting released theoretical solutions, serve as a platform for improving legislation. The work may be of interest to and postgraduate students specializing in business law and transportation law. The research contributes to solving a major problem for the juridical science generally and for the transport and business law, as a branch of civil law in particular, namely: the essence of the legal regime of transport is revealed, by quality requirements for the modality of organisation and functioning of the contemporary transport legislation in the conditions of a state of law.

Practical value. As a result, where revealed practical proposals, that may decisively influence the existence, the maintenance and the vitality of the consolidation of transport legislation, the assertion of a contemporary juridic regime – phenomenon justified thanks to normative changes during the process of the national justice reform. Based on research conducted, it was found deficiencies and omissions of theoretical legal order and the lack of works devoted to the researched subject. To remedy these shortcomings, conclusions and recommendations were made to improve the quality of the regulatory framework in the sphere of passenger transport.

Approval of scientific results. The research results, conclusions and recommendations finalized during the survey were expressed in the methodical recommendation, in the texts of scientific articles, discussed and evaluated at conferences of national and international profile.

LISTA ABREVIERILOR

AGEPI	Agenția de Stat pentru Proprietatea Intelectuală
ASP	Agenția Servicii Publice
alin.	alineat
art.	articol
AITA	Asociația Internațională a Transportatorilor Auto
A.A. „ANTA”	Autoritatea Administrativă „Agenția Națională Transport Auto”
CE	Consiliul Europei
CEDO	Curtea Europeană a Drepturilor Omului
CNPF	Comisia Națională a Pieței Financiare
H.G.	Hotărâre de Guvern
HPCSJ	Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție
etc. (<i>et caetera</i>)	și celelalte
ex	fost
I.P.	Instituție Publică
ÎI	Întreprinzător Individual
Î.M.	Întreprindere Mixtă
Î.S.	Întreprindere de Stat
lit.	literă
M.O.	Monitorul Oficial
MEI	Ministerul Economiei și Infrastructurii
MTID	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
mun.	municipiu
nr.	număr
n.n.	nota noastră
op.cit.	opera citată
pct.	punct
p.	pagină
RCA	asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto
R.M.	Republica Moldova
R.S.S.M.	Republica Sovietică Socialistă Moldovenească
SNC	Standarde Naționale de Contabilitate
S.U.A.	Statele Unite ale Americii
SRL	Societate cu Răspundere Limitată

SA	Societate pe Acțiuni
ș.a.	și alții, și altele
u.c.	unități convenționale
U.E.	Uniunea Europeană
U.R.S.S.	Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste
USPEE „C.Stere”	Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”
vs.	versus
vol.	volum

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța problemei abordate. Transporturile constituie latura inseparabilă a activității economice a societății umane, „sistemul circulator” al întregii planete și, în același timp, al fiecărui stat, cu obiective specifice și implicații profunde în domeniul prestării de servicii.

Satisfacerea necesităților materiale și spirituale ale societății în ansamblu, precum și ale fiecărui cetățean presupune deplasarea pasagerilor și bagajelor în spațiu și în timp [168, p.125]. Existența unei societăți moderne ar fi de neconceput în lipsa acestui sistem, iar odată cu consolidarea relațiilor de întreprinzător, transporturile de pasageri și bagaje ocupă un loc tot mai important în viața fiecărei persoane [218, p.11-12]. Aceste servicii se află continuu la dispoziția consumatorilor, fiind oferite de întreprinderi specializate – operatorii de transport rutier, în baza unui contract de transport rutier încheiat în formă verbală, cu eliberarea biletului de călătorie.

Transportul rutier din Republica Moldova cunoaște o creștere anuală a fluxului de pasageri cu circa 2-3%. Potrivit datelor Biroului Național de Statistică [173, p.45], în anul 2017, cu autobuze, troleibuze și taximetre pe teritoriul Republicii Moldova au fost transportați 247 milioane de pasageri, rezultat ce conferă transportului rutier întâietatea, cu 98% din numărul total de pasageri transportați. Cu titlu de comparație, pe poziția a doua se plasează transportul feroviar, cu 3,3 milioane de pasageri transportați (1,4%), urmat de transportul aerian – 1,2 milioane (0,5%).

Creșterea fluxului de pasageri determină sporirea numărului operatorilor de transport. Astfel, numărul de licențe pentru activitatea de transport rutier eliberate de Camera de Licențiere a R.M. în anul 2017 a fost de 995, așa încât activitatea de transport rutier, sub aspectul licențierii, a ocupat poziția secundă, cea mai solicitată fiind activitatea din domeniul construcțiilor [100].

Datorită numărului mare al pasagerilor transportați, abordarea problematicii din sfera transportului rutier de pasageri rămâne mereu o problemă actuală, de interes teoretic și practic deosebit. Cu toate acestea, domeniul activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri a rămas puțin cercetat în doctrina juridică autohtonă.

Legislația din sfera transportului rutier posedă o structură complexă în care se aplică norme ce aparțin unor domenii juridice separate (civil, administrativ, contravențional, protecția consumatorilor etc.) care într-un final, reglementează raporturi asemănătoare, însă de pe poziții diferite. În acest scop, devine actuală sarcina de a cunoaște legătura care există între legislația din transportul rutier de pasageri și legislația ce aparține altor domenii de reglementare, precum și influența normativă pe care o exercită alte ramuri de drept asupra raporturilor juridice din sfera transportului rutier de pasageri.

În investigațiile noastre, drept punct de reper legal au servit Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992 [134], Legea privind reglementarea prin licențierea a activității de întreprinzător nr.451/2001 [151], normele juridice dedicate transportului rutier de pasageri care se

conțin în Codul transporturilor rutiere al R.M. [39] și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 [207] care, deși cuprind reguli orientate cu preponderență spre sfera dreptului public, formează un suport juridic esențial și indispensabil în vederea atingerii obiectivelor preconizate în prezenta lucrare. De asemenea, atenție sporită am acordat Capitolul XII din Codul civil al R.M. [37] (Secțiunea 1, „Dispoziții generale cu privire la transport”, art.980-985 și Secțiunea a 2-a, „Transportul de persoane”, art.986-992), precum și altor acte normative.

Teza pentru obținerea titlului de doctor habilitat reprezintă un studiu științific fundamental în domeniul de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Specificul temei abordate constă în faptul că este centrată asupra legislației cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri.

În scopul încadrării reușite a cercetării sub aspect științific și juridic, în conținutul ei vom reflecta în mod prioritar legislația Republicii Moldova, fiind conștienți de faptul că relațiile de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri manifestă și conotație internațională. Întrucât teza se elaborează la domeniul „Drept privat”, găsim de cuviință a efectua o cercetare fundamentală cu referire la legislația și jurisprudența națională, luând în considerație, bineînțeles, convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, prevederile Acordului de Asociere R.M. – U.E. [1], Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere, precum și jurisprudența altor state în domeniu.

Scopul și obiectivele cercetării. Teza pentru obținerea titlului de doctor habilitat propusă atenției are ca **scop principal** perfecționarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma opiniilor doctrinare, instrumentelor internaționale și practicii judiciare în domeniu. De asemenea, ne-am propus ca scop înaintarea unor propuneri eficiente de modificare a legislației, prin realizarea în cadrul normativ intern a prevederilor din Capitolul 15 „Transporturi” al Acordului de Asociere R.M. – U.E., în corespundere cu Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere în perioada 2014-2016 [191] și a Planului național de acțiuni pentru anii 2017-2019 [192].

În vederea atingerii scopului fixat, ne-am propus realizarea următoarelor **obiective**:

- 1) formarea unui nucleu de idei și mecanisme de recomandare care să asigure o anumită omogenitate interpretativă și decizională în aplicarea legislației ce vizează inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri;
- 2) formarea unei direcții științifice noi de cercetare în domeniul de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri;
- 3) evidențierea curenților și lacunelor existente și formularea unor propuneri teoretico-practice de perfecționare a cadrului normativ;

4) recomandarea de soluții ce vizează ameliorarea activității de întreprinzător prin modificarea cadrului legal intern din domeniul transportului rutier de pasageri și ajustarea acestuia la regulamentele și directivele Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere R.M. – U.E;

5) examinarea practicii judiciare pe cauzele ce vizează inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, în vederea aprecierii direcțiilor de dezvoltare a practicii și formulării soluțiilor de perspectivă în evoluția acesteia;

6) analiza dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător prin prisma doctrinei și legislației din sfera dreptului afacerilor, cu cercetarea formelor de realizare a acestui drept, precum și a celor mai importante varietăți ale transportului rutier de pasageri;

7) examinarea raporturilor contractuale și a obligațiilor legale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri;

8) elucidarea regimului juridic al notificării și autorizării în activitatea operatorilor de transport rutier de pasageri, cu propunerea unor soluții de optimizare a legislației pertinente;

9) consolidarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației cu privire la asigurări în domeniul transportului rutier de pasageri.

Direcția principală de cercetare a tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat o constituie cadrul normativ de reglementare a activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia cercetării, ne-au ajutat să elucidăm din punct de vedere științific conceptul general al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri și să recomandăm soluții teoretico-practice de perfecționare a legislației în domeniu.

Suportul metodologic și teoretico-științific al investigațiilor. Suportul metodologic al cercetării științifice este cuprins de un ansamblu de teorii și concepte specifice diferitor domenii ale dreptului, materializate ca finalitate în conținutul tezei de doctor habilitat prin intermediul metodelor de analiză: a) *logică* (deductivă, inductivă, de specificare etc.), constând în utilizarea legităților, categoriilor și raționamentelor logice cu referire la analiza opiniilor doctrinare susținute de diferiți autori și sintetizarea reglementărilor ce vizează activitatea de întreprinzător din domeniul transportului rutier de persoane; b) *sistemică*, manifestată prin cercetarea normelor juridice ce reglementează activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri și care sunt încorporate în diferite acte normative; c) *istorică*, folosită pentru cercetarea modului în care s-a format legislația cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, pornind de la perioada anterioară proclamării independenței Republicii Moldova și până în prezent; d) *sintetică*, constând în exprimarea generalizatoare a particularităților de inițiere și desfășurare a

activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri în vederea optimizării legislației naționale în domeniu.

Suportul teoretico-științific al tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat este format din lucrările savanților specialiști în domeniul dreptului transporturilor: românii – *O.Căpățînă, Gh.Stancu, Gh.Filip, Gh.Piperea, I.T.Ciobanu, F.Făiniși, O.Manolache, C.Stanciu*, englezii – *W.Augello, G.Pezold, C.Thaller, C.A.Brebbia, J.L.Miralles*, francezii – *J.Aubert, S.Calme, B.Kerguelen-Neyrolles, L.Garcia-Campillo, D.Gency-Tandonnet, S.Piedelièvre, J.R.Rodière, B.Mercadal* etc. De o mare importanță sunt cercetările doctinarilor din Republica Moldova: *Eu.Cojocari, L.Mărgineanu, Gh.Focșa, A.Cuznețov, N.Roșca și V.Bucur* în planul regimului juridic al activității de întreprinzător, în timp ce autorii *Gh.Chibac, A.Bloșenco, D.Cimil, N.Garștea, L.Rotaru-Maslo și C.Pascari* au abordat diferite aspecte juridice din sfera transportului rutier.

În ceea ce privește gradul de investigare a problemei transportului rutier de persoane în perimetrul doctrinei din Federația Rusă, remarcăm, în mod special, scrierile autorilor: *H.I.Șvarț, M.I.Braghinskii, V.V.Vitreanskii, A.G.Bîkov, V.A.Eghiazarov, I.P.Spirin, S.I.Morozov, N.I.Leșcinskaia, S.E.Heighetova* ș.a.

Baza normativă a cercetării o constituie legislația națională din domeniul activității de întreprinzător, reprezentată de: Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006 [135], Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011 [139], Codul civil al R.M. ș.a.; actele normative din sfera transportului rutier de pasageri, precum: Codul transporturilor rutiere, Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553/1998 [159], Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 etc. Atenție sporită s-a acordat dispozițiilor Acordului de Asociere R.M. – U.E. și Planului național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere. De asemenea, s-a efectuat un studiu comparat între legislația din Republica Moldova și legislația Uniunii Europene, Federației Ruse, Ucrainei, Belarusiei, Republicii Kazahstan etc.

Reperle practice ale tezei au la bază jurisprudența națională, iar în acest context au fost studiate multiple dosare examinate de instanțele judecătorești în perioada anilor 2008-2017. Au fost cercetate contracte de transport, bilete de călătorie, foi de parcurs, borderouri de evidență a biletelor, procese-verbale de contravenție, precum și alte documente relevante din activitatea operatorilor de transport rutier.

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute, care au determinat soluționarea unei probleme științifice, aplicative, de importanță majoră. Problema științifică soluționată rezidă în abordarea, din punct de vedere științific și metodologic, a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, fapt care a condus la

elaborarea unor propuneri de modificare cadrului normativ și a determinat ameliorarea activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației din domeniu.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute constă în formularea concluziilor și înaintarea propunerilor *de lege ferenda* în vederea perfecționării legislației din transportul rutier de pasageri. În același timp, teza de doctor habilitat constituie o investigație monografică în ale cărei pagini, pentru prima dată în doctrina juridică locală, a fost efectuată o cercetare complexă a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. La studierea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător au fost utilizate lucrările renumiților cercetători din domeniul dreptului afacerilor, cum sunt: *Eu.Cojocari, Gh.Piperea, W.Augello, G.Pezold, S.Calme, V.V.Vitreanskii, M.I.Braghinskii*, fapt ce a contribuit la realizarea unei investigații cardinale a modului în care activitatea de întreprinzător poate influența dezvoltarea legislației din sfera transportului rutier de pasageri.

Pentru prima dată în doctrina juridică din Republica Moldova a fost dedus și argumentat conceptul dreptului transporturilor, au fost analizate mecanismele de constituire, licențiere și de autorizare a operatorilor de transport rutier, regimul juridic al asigurărilor obligatorii și facultative, raporturile juridice care iau naștere între autogară, operatori de transport rutier și pasageri, precum și particularitățile desfășurării activității de întreprinzător în sfera transportului rutier prin servicii ocazionale, în regim de taxi și urban de pasageri.

Elementele de noutate sunt concretizate în următoarele idei de bază:

- s-a realizat o cercetare aprofundată a definițiilor legale și doctrinare, a metodelor și principiilor aplicabile în materia activității de întreprinzător;
- s-a efectuat o analiză comparativă a dispozițiilor din Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, Codul transporturilor rutiere al R.M., Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 și actele normative emise de A.A. „ANTA”, însoțită de concluzii și propuneri, în perspectiva cizelării legislației și armonizării ei cu reglementările internaționale din domeniu;
- au fost examinate modurile de constituire a subiecților activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri, structura organizatorico-juridică a operatorilor de transport rutier, procedura de autorizare și controlul activității acestora;
- au fost studiate obligațiile legale ce revin operatorilor de transport rutier de pasageri, îndeosebi concurența loială, plata de taxe și impozite, evidența contabilă și protecția drepturilor consumatorilor în desfășurarea activității de întreprinzător;
- au fost cercetate problemele comercializării biletelor electronice de călătorie cu autocarul, statutul juridic al subiecților, încheierea și conținutul contractului de transport rutier de pasageri,

particularitățile transportului rutier de bagaje, răspunderea juridico-civilă pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale;

- în urma investigațiilor realizate, au fost evidențiate carențele existente în cadrul legal de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri și, totodată, au fost formulate recomandări *de lege ferenda* în scopul punerii legislației moldovenești în acord cu exigențele Planului național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere R.M. – U.E.

Elementul novator constituie suportul oricărei cercetări științifice, fiind compozantul indispensabil al prezentului demers științific. În literatura de specialitate autohtonă, problematica cadrului normativ al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri a fost puțin cercetată, astfel că teza de doctor habilitat constituie o acțiune de prospectare științifică a legislației în vigoare din acest domeniu.

Importanța teoretică a lucrării. Teza de doctor habilitat în drept este o investigație monografică cu caracter teoretic-aplicativ în ale cărei pagini a fost efectuată examinarea complexă a cadrului normativ al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Totodată, luând în considerație că specialitatea 553.02 (dreptul afacerilor) are la bază un domeniu de cercetare complex, activitatea de întreprinzător din transportului rutier de pasageri a fost cercetată prin prisma normelor de drept public și privat.

Valoarea aplicativă a cercetării. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problematicii din sfera de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, operatorii de transport rutier se confruntă cu dificultăți majore legate de aplicarea cadrului normativ în vigoare. Astfel, soluțiile cu valoare aplicativă propuse în conținutul tezei de doctor habilitat vizează perfecționarea legislației naționale din transportul rutier de pasageri și armonizarea acesteia în corespundere cu prevederile Acordului de Asociere R.M. – U.E.

Propunerile *de lege ferenda* înaintate Ministerului Justiției de pretendentul la titlul de doctor habilitat, au fost acceptate de comisia de experți și incluse în Proiectul de modificare a Codului civil al R.M.

Concluziile și propunerile formulate în teza de doctor habilitat au fost aplicate în practica contractuală a unor operatori de transport rutier, precum și în activitatea științifico-didactică din cadrul facultății de drept a USPEE „C.Stere”. Începând cu anul 2012, de rezultatele prezentei lucrări au beneficiat audienții Centrului de Instruire a Personalului în Transporturi din cadrul AITA în contextul pregătirii profesionale pentru obținerea certificatului de manager în transporturi rutiere.

Aprobarea rezultatelor cercetării. Rezultatele cercetării științifice, concluziile și recomandările avansate pe parcursul realizării studiului și-au găsit reflectare în: a) propunerile *de lege ferenda* înaintate ministerelor de resort cu privire la modificarea Codului transporturilor rutiere al R.M., Codului civil al R.M., Codului contravențional al R.M. și altor acte normative (Anexa nr.1,

Anexa nr.2); b) Tabelul sintetic privind gradul de implementare în legislația națională din sfera transportului rutier a Capitolului 15 „Transporturi” (art.80-85) din Acordul de Asociere R.M. – U.E. (Anexa nr.6); c) Glosarul de termeni utilizați în domeniul transportului rutier de pasageri (Anexa nr.7); d) activitatea practică a autorului în calitate de manager pe transportul rutier internațional de pasageri la Î.M. „Eurolines Moldova” SRL și „Buslines Moldova” SRL, în baza certificatului de manager în transporturi rutiere, eliberat de A.A. „ANTA” [Anexa nr.11]; e) activitatea didactico-științifică în calitate de conferențiar universitar la catedra Drept privat a USPEE „C.Stere”; f) articolele științifice publicate în diverse reviste științifice de profil din Republica Moldova și România, în limbile română, engleză și franceză, unele dintre aceste reviste fiind indexate în baze de date internaționale (Scopus, HeinOnline, EBSCO Host, CEEOL, Science Direct).

În legătură cu activitatea științifico-practică pe care autorul prezentei lucrări a desfășurat-o în domeniul transportului rutier de pasageri, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M. i-a conferit diploma de onoare (anul 2016), cu mențiunea „pentru performanțe înalte în muncă”. [Anexa nr.11]

Un volum considerabil al conținutului tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat și-a găsit reflectare în: a) monografia „Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice)” (2015); b) lucrarea științifico-didactică „Dreptul transporturilor” (2012), aprobată spre publicare de Centrul pentru Instruirea Personalului în Transporturi Internaționale al AITA, ca instrument practic de lucru în procesul de pregătire profesională a managerilor din transportul rutier; c) cursurile universitare „Dreptul afacerilor” (edițiile 2011, 2013, 2015).

Diverse aspecte ale cercetării, însoțite de concluzii și propuneri de ordin practic, au fost prezentate și discutate în cadrul Conferinței internaționale științifico-practice *Codul civil al Republicii Moldova: 10 ani – realizări, rezerve și perspective*, mun. Chișinău, 19-20 septembrie 2013; în cadrul *Congresului Academiei Româno-Americane de Științe și Arte (ARA)* cu sediul în Montreal, Canada, perioada 04-09 iunie 2013; în cadrul Conferinței internaționale *Constituția și societatea contemporană*, organizată de Universitatea Petrol-Gaze, Ploiești, 05-06 decembrie 2014; în cadrul Conferințelor științifice cu participare internațională *Integrare prin cercetare și inovare*, organizate de Universitatea de Stat din Moldova, edițiile din 2011, 2013 și 2015; în cadrul Simpozioanelor internaționale *Universul Științelor*, desfășurate la Iași, România, Ediția a IV-a (07 septembrie 2014), Ediția a V-a (15 martie 2015), Ediția a VI-a (13-14 februarie 2016); în cadrul Conferinței internaționale științifico-practice *Europa în derivă – de la unitate în diversitate la diversitate fără unitate – efecte juridice, sociale, politice, economice și culturale*, desfășurată la 10-11 iunie 2016, la Ploiești, sub egida Asociației Române de Drept și Afaceri Europene; în cadrul Simpozionului internațional *Disponibilități creative în lume* care a avut loc la Slănic, România, în perioada 17-18 septembrie 2016.

Alte aspecte importante ale tezei au fost reflectate în 50 de articole științifice: 8 articole publicate în revistele științifice de specialitate din România, 27 de articole publicate în reviste din Registrul Național al revistelor de profil și 15 comunicări prezentate la foruri științifice internaționale. Totodată, rezultatele cercetării au fost utilizate la proiectarea curriculumului disciplinelor „Reglementarea juridică a activității de întreprinzător în domeniul transporturilor”, „Dreptul transporturilor și asigurărilor” și „Dreptul afacerilor” în cadrul studiilor de master la USPEE „C.Stere”. De aceste rezultate au beneficiat cercetătorii în formare preocupați de problematica inițierii și desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri în contextul elaborării unor teze de licență, de master și de doctor.

Sumarul compartimentelor tezei. Structura tezei este condiționată de scopul și obiectivele susceptibile cercetării și include: lista abrevierilor, adnotare în trei limbi, introducere, 5 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 461 surse, 10 anexe, text de bază 219 pagini.

Introducerea constituie o fundamentare și justificare a problematicii cercetate și cuprinde compartimentele: actualitatea și importanța problemei abordate, scopul și obiectivele lucrării, noutatea științifică a rezultatelor obținute, importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării, implementarea rezultatelor cercetării științifice, suportul metodologic și teoretico-științific al investigațiilor, aprobarea rezultatelor cercetării efectuate.

Capitolul I are un caracter teoretic și este consacrat analizei situației în domeniul de cercetare a instituției activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, în special a publicațiilor științifice din ultimii ani. Se efectuează analiza materialelor științifice referitoare la transportul rutier de pasageri, reglementările normative, problemele de cercetare, obiectivele și direcțiile de soluționare. Un loc distinct în cadrul Capitolului I este acordat definirii conceptului activității de întreprinzător, cercetării obiectului, metodelor și principiilor aplicabile în reglementarea activității de întreprinzător, precum și analizei instituției transportului rutier de pasageri ca obiect al activității de întreprinzător.

Capitolul II cu genericul „Realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri” în cele șase paragrafe de bază conține rezultatele investigației științifice și reprezintă compartimentul central al tezei. În textul compartimentului s-a efectuat o cercetare amplă cu referire la natura juridică a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri, structura organizatorico-juridică a operatorilor de transport rutier, regimul juridic al autorizării în activitatea operatorilor de transport rutier de pasageri, obligațiile legale ce revin operatorilor de transport rutier de pasageri și controlul activității acestora. Un interes aparte revine răspunderii contravenționale și fiscale din transportul rutier de pasageri, iar în acest context a fost studiată practica judiciară din perioada anilor 2007-2017, preluată din arhivele instanțelor judecătorești naționale.

Capitolul III denumit „Raporturi contractuale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri”, reclamă un interes științific și practic deosebit fiind dedicat analizei contractului de transport rutier de pasageri. Pentru a înțelege temeiul apariției raporturilor contractuale dintre operatorul de transport rutier și consumator, mai întâi se expun trăsăturile distinctive ale contractului de transport, după care se examinează particularitățile de încheiere a contractului, statutul juridic a subiecților, conținutul contractului și particularitățile de transportare a bagajelor. În continuare, se trece la o abordare amplă a răspunderii juridico-civile pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale.

Capitolul IV intitulat „Consolidarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației cu privire la asigurări în domeniul transportului rutier de pasageri” tratează tipurile de asigurări aplicabile în raporturile de transport rutier: asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport rutier față de pasageri, asigurarea obligatorie pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea facultativă a mijloacelor de transport. De asemenea, Capitolul IV tratează regimul juridic al asigurării facultative CASCO. Acest tip de asigurare se întâlnește rar, motivul fiind costul ridicat al primei de asigurare (3-5% din prețul autovehiculului), dar avantajele sunt mari. La producerea cazului asigurat, persoana asigurată va primi despăgubiri din partea asigurătorului indiferent de gradul vinovăției sale în producerea accidentului.

Capitolul V cu genericul „Particularitățile reglementării unor varietăți ale activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri” este consacrat abordării detaliate a transportului rutier de pasageri prin servicii ocazionale, transportului rutier urban de pasageri, precum și transportului rutier în regim de taxi. S-a menționat că în Republica Moldova nu există un act normativ special care ar reglementa raporturile dintre companiile de taxi și consumatori. Deși, la soluționarea litigiilor, instanțele judecătorești aplică dispozițiile Legii privind protecția consumatorilor nr.105/2003 și ale Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, normele respective nu acoperă toate aspectele relațiilor juridice stabilite între părți. Pornind de la aceste realități, au fost efectuate recomandări în vederea adoptării unui act normativ consacrat raporturilor juridice din domeniul serviciilor de taxi.

Concluziile generale și recomandările dezvoltă raționamente finale de generalitate în baza cercetărilor efectuate și prezintă unele repere conceptuale și practice în abordarea regimului juridic al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Concluziile și propunerile formulate în lucrare sunt necesare în procesul de perfecționare a legislației, au fost aplicate în practica contractuală a unor operatori de transport rutier, precum și în activitatea științifico-didactică. Nu mai puțin important este faptul că ideile și concepțiile prezentate pot servi drept imbold pentru efectuarea unor cercetări similare în domeniul transportului feroviar, aerian și maritim de pasageri.

1. ANALIZA SITUAȚIEI ÎN DOMENIUL DE CERCETARE A INSTITUȚIEI ACTIVITĂȚII DE ÎNȚEPRINZĂTOR DIN SFERA TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

1.1. Reflecții normative și doctrinare în materia activității de întreprinzător

Prin activitate de întreprinzător, în sens larg, se înțelege orice activitate aducătoare de profit desfășurată de persoane fizice sau juridice, iar în accepție restrânsă se înțelege activitatea de prestare a serviciilor, de vânzare-cumpărare a mărfurilor, de fabricare și comercializare a produselor [269, p.46].

În conformitate cu prevederile Codului civil al R.S.S.M. din 1964 [41], cetățenilor le era interzis de a avea în proprietate mijloace de producție, iar bunurile personale nu puteau fi utilizate pentru obținerea de profit. Cu titlu de exemplu, cităm art.102 alin.(4) din Cod, care stipula că *bunurile proprietate personală a cetățenilor nu trebuie să servească pentru obținerea de venituri neprovenite din muncă*. Astfel, profitul acumulat din utilizarea bunurilor personale (chiria, arenda etc.) se considera „venit neprovenit din muncă”, fiind privit ca infracțiune (speculație) și sancționat dur de legea penală.

Punctul de pornire în desfășurarea activității de întreprinzător a fost consacrat prin adoptarea Legii cu privire la proprietate nr.459/1991 (abrogată). Legea respectivă a introdus dreptul tuturor persoanelor la proprietate privată [165, p.112].

Cel dintâi act normativ din istoria Republicii Moldova prin care s-a reglementat constituirea întreprinderilor a fost Regulamentul societăților economice, aprobat prin H.G. nr.500/1991 (abrogat). Actul normativ nu a fost publicat în Monitorul Oficial și nici în altă publicație oficială, iar distribuția acestuia către autoritățile publice s-a realizat prin circulare ale Guvernului.

În perioada anilor 1991-1992 înregistrarea persoanelor juridice se efectua de către primăriile din localități, mai apoi fiind instituită Camera Înregistrării de Stat căreia i s-au delegat atribuții exclusive privind înregistrarea întreprinderilor. Modul de înregistrare era prevăzut în Regulamentul înregistrării de stat a întreprinderilor, aprobat prin H.G. nr.50/1992 (abrogat), ale cărui norme purtau caracter special și se aplicau în mod prioritar față de dispozițiile Regulamentului societăților economice.

Evoluția reglementărilor din materie a continuat cu adoptarea Legii privind înregistrarea de stat a întreprinderilor și organizațiilor nr.1265/2000 (abrogată), urmată de actuala Lege cu privire la înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007 [147].

Cea mai amplă definiție a activității de întreprinzător este redată în art.1 din Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, care stabilește că „antreprenoriatul este activitatea de fabricare a producției, executare a lucrărilor și prestare a serviciilor, desfășurată de cetățeni și de asociațiile acestora în mod independent, din proprie inițiativă, în numele lor, pe riscul propriu și sub

răspunderea lor patrimonială cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri” . În schimb legislația fiscală definește puțin altfel noțiunea respectivă, activitate de întreprinzător fiind considerată orice activitate, cu excepția muncii efectuate în baza contractului individual de muncă, desfășurată de către o persoană având drept scop obținerea venitului (art.5 pct.16 din Codul fiscal al R.M. [40]).

Atât în vorbirea curentă, cât și în legislație se întâlnesc un șir de expresii ce denumesc activitatea de întreprinzător: „activitate de antreprenoriat”, „afacere”, „activitate comercială”, „activitate de comerț”, „activitate economică”, „climat de afaceri” sau „business” [165, p.23]. Problema rezidă în faptul că utilizarea concomitentă a unor sintagme diferite cu același înțeles generează dificultăți la nivel de percepere. Cu această ocazie, art.54 alin.(1) din Legea cu privire la actele normative nr.100/2017 [141] stabilește că terminologia care se utilizează la elaborarea actelor normative trebuie să fie constantă, uniformă și să corespundă cu celelalte acte normative.

Pornind de la aceste realități considerăm a fi oportun de a utiliza expresia „activitate de întreprinzător”, ea fiind în corespundere cu dispozițiile legislației în vigoare. Totodată, suntem de părerea că sintagma „activitate de antreprenoriat” este mai puțin relevantă, deoarece cuvântul „antreprenoriat” poate fi întâlnit doar în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, în timp ce majoritatea actelor normative în vigoare utilizează noțiunea „întreprinzător”.

Afacerea este considerată a fi un risc, care se manifestă prin șansa de câștig sau posibilitatea de pierdere, fiind un atribut esențial al economiei de piață, atribut care justifică libera concurență și care definește, practic, afacerea, întreprinzătorul, societatea comercială, concurența și insolvența [235, p.98]. Deseori, afacerea este asociată cu o aventură [244, p.112], iar în acest sens sugestivă este traducerea în limba engleză a termenului afacere – „ad-venture” (*venture* – risc, iar *ad-venture* – aventură, asumarea unui risc) [216, p.78].

Definirea legală a termenului „afacere” este redată în Codul fiscal al R.M. care în art.5 pct.(16) prevede că *afacerea* (activitate de întreprinzător, business) reprezintă orice activitate realizată conform legislației, cu excepția muncii efectuate în baza contractului de muncă, desfășurată de către o persoană, având drept scop obținerea venitului, sau, în urma desfășurării căreia, indiferent de scopul activității, se obține venit. Trimiteri la noțiunea *afacere* găsim în: Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006 care reglementează inițierea, desfășurarea și lichidarea afacerii (art.11); în Legea insolabilității nr.149/2012 (M.O., 2012, nr.193-197) – vânzarea afacerii debitorului (art.129); în Codul civil – gestionarea afacerii întreprinzătorului (art.258), relațiile de afaceri (art.1226), tranzacția privind toate afacerile (art.1337) etc.

Putem considera că noțiunile „activitate comercială” și „activitate de comerț” sunt sinonime. În conformitate cu art.3 al Legii cu privire la comerțul interior nr.231/2010 [136], *activitatea de*

comerț reprezintă o varietate a activității de întreprinzător, inițiată în baza raporturilor stabilite în domeniul comercializării mărfurilor, executării diverselor lucrări și prestării serviciilor aferente vânzării de mărfuri, având ca scop satisfacerea intereselor economice private și asigurarea unei surse de venit. Astfel, din textul Legii nr.231/2010 se înțelege clar că la baza activității comerciale stă comerțul de mărfuri, respectiv noțiunile „comercial” și „comerț” sunt sinonime, iar persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în domeniul comerțului se numesc *comercianți*. În acest context, Clasificatorul Activităților din Economia Moldovei stabilește că din lista activităților de comerț fac parte transporturile, comunicațiile, activitățile de prestare a serviciilor etc.

Subliniem că în prezent termenii „comerț” și „comercial” sunt înglobați de normele generale ale Codului civil cu privire la vânzare-cumpărare (art.753-822), iar în rândul civiliştilor există temerea că o eventuală consolidare a instituției dreptului comercial, ar genera probleme în interiorul dreptului privat [64, p.112]. Aceste temeri rezultă din cel puțin două motive: *în primul rând*, Republica Moldova a acceptat sistemul unitar (monist) al dreptului privat, în care lipsește Codul comercial, iar normele cu privire la relațiile de comerț sunt inserate în Codul civil; revigorarea dreptului comercial ar diminua ponderea și importanța dreptului civil care actualmente deține monopolul în cadrul dreptului privat; *în al doilea rând*, punerea în valoare a dreptului comercial este însoțită de riscul apariției unei confuzii și mai mari între noțiunile „comerț”, „comerciant”, „afacere”, „antreprenoriat” și „întreprinzător”.

Cu referire la sintagma „activitate economică”, aceasta a fost utilizată pe larg în perioada Uniunii Sovietice, iar în prezent conceptul este promovat sub denumirea „Хозяйственное право” de către un grup restrâns de autori ruși și ucraineni [448, p.91]. Totuși, unii doctrinari se opun cu vehemență introducerii în circuitul juridic a noțiunilor drept economic și cod economic. În opinia acestora, dreptul economic se asociază cu principiile economiei planificate de tip sovietic și în prezent contravine principiilor economiei de piață [289, p.21; 451, p.113].

Originea conceptelor „activitate economică” și „drept economic” provine din perioada anilor 1920-1950, când au existat încercări eșuate de adoptare a unui Cod economic al Uniunii Sovietice. Se dorea ca normele acestuia să fie aplicate în paralel cu prevederile Codului civil. În anul 1921 a început studiarea dreptului economic, iar după 50 de ani, la ideea dreptului economic s-a revenit în Ucraina, în anul 2003 fiind adoptat Codul economic al acestei țări. Subliniem că în perioada anilor 2006-2011 și în Republica Moldova au existat tentative de introducere a unui nou concept al dreptului privat, prin crearea ramurii dreptului economic [53; 232].

În literatura de specialitate există discuții cu privire la natura juridică a activității de întreprinzător. Dificultatea constă în faptul că în legislația și doctrina fiecărui stat problema respectivă este abordată în mod diferit. În Federația Rusă, Italia și Olanda instituția juridică a activității de întreprinzător este privită ca parte componentă a dreptului civil, iar în Franța, Spania și

Portugalia formează ramuri distincte de drept [167, p.73]. Mai mult, lucrurile se complică pe măsură ce autorii, chiar și în cadrul aceluiași stat, utilizează denumiri variate, precum dreptul antreprenoriatului, dreptul comercial, dreptul comerțului, drept economic, având în vedere același obiect de reglementare – activitatea de întreprinzător.

Conform părerii profesorului *L.Andreev*, termenii „activitate comercială” și „activitate de întreprinzător” se raportează unul față de celălalt conform regulii „parte la întreg”: activitatea comercială fiind privită ca parte din componența relațiilor de întreprinzător [165, p.23]. Cercetătorul *N.Golovanov* susține că în obiectul de reglementare al activității de întreprinzător se includ orice raporturi care au ca scop obținerea de profit, în timp ce activitatea comercială are un obiect mai îngust, care se reduce la comerț [331, p.10]. Același punct de vedere exprimă autorii francezi *D.Legeais* și *B.Hess-Fallon* care indică asupra faptului că instituția activității de întreprinzător poartă caracter pluridisciplinar. Termenul „activitate de întreprinzător” este mai larg decât termenul „activitate comercială”, deoarece cuprinde în sine nu doar activitățile legate de comerț, dar orice activități aducătoare de profit, inclusiv cele agricole, atât din sfera dreptului privat, cât și a dreptului public (social, fiscal, penal, contravențional etc.) [280, p.14; 277, p.45].

Altă categorie de autori (*K.Lebedev*, *V.Laptev*) susțin că termenii „activitate de întreprinzător” și „activitate comercială” reprezintă unul și același lucru, iar discuțiile privind delimitarea acestor două categorii ar fi inutile [374, p.55]. În legătură cu aceasta, au fost expuse păreri în favoarea uniformizării denumirilor pentru a evidenția, astfel, obiectul lor unic de reglementare. S-a menționat că între „activitatea de comerț” și „activitatea de întreprinzător” nu există diferențe, respectiv ambele activități fac parte din categoria largă a relațiilor aducătoare de profit [379, p.34]. Mai mult, poate fi întâlnită opinia potrivit căreia în obiectul de reglementare a activității de întreprinzător se includ și raporturile juridice corporative. În acest sens, profesorul *E.Gubin* a subliniat că în funcție de obiectul și metoda de reglementare, raporturile corporative reprezintă o instituție importantă a activității de întreprinzător [322, p.34].

Discuții în contradictoriu există în literatura juridică din România. În legătură cu abrogarea în anul 2011 a Codului comercial (în vigoare din 1887), s-a pus problema redenumirii termenului „comercial”. Necesitatea respectivă a survenit din considerent că până la intrarea în vigoare a noului Cod civil român, în doctrina de peste Prut a existat „dualismul” dreptului privat conform căruia dreptul civil și dreptul comercial erau considerate două ramuri distincte (ale dreptului privat), primul – axat pe Codul civil din 1864, iar al doilea – pe Codul comercial din 1887. În acest sens au fost înaintate denumiri, precum: activitate de comerț, afaceri, activitate profesionistă, activitate de întreprinzător etc. Totuși, ținând cont de tradiția formată în decursul a 150 de ani de aplicare a Codului comercial în România, majoritatea autorilor optează nostalgic pentru denumirea – „comercial”.

Pe de altă parte, noțiunea *afacere* a fost supusă unor critici. Conform opiniei autorului Ș.Beligrădeanu, este criticabil de a utiliza sintagma „afacere”, pe motiv că aceasta reprezintă un amestec din mai multe componente. În viziunea autorului, instituția juridică a afacerilor este formată dintr-o pluralitate de ramuri, precum: dreptul civil, dreptul comercial, dreptul muncii, dreptul administrativ, drept fiscal și procesual fiscal, drept bancar, drept penal etc., a căror unică legătură este aceea că privesc raporturile juridice ce se stabilesc în sfera afacerilor [17, p.11]. Aceiași opinie a fost expusă de cercetătorul S.Cărpenu, care susține că termenul „afaceri” este contestat în România și poate fi utilizat, eventual, pentru domeniul economic [25, p.14].

Pe parcursul anilor, activitatea de întreprinzător a fost obiectul multor acte normative. Având la îndemână actele normative, statul a contribuit la reglementarea și organizarea activității de întreprinzător [165, p.45], iar în anumite situații, a intervenit abuziv în desfășurarea normală a activității de întreprinzător. În loc să întreprindă măsuri de liberalizare a pieței, autoritățile au pus piedici în realizarea inițiativei private [219, p.66].

Fiind calea cea mai scurtă de obținere a veniturilor, activitatea de întreprinzător poate genera și conflicte, cum ar fi: transportul ilicit de pasageri, vânzarea de mărfuri fără a deține licență de activitate, falsificarea produselor, prestarea de servicii necalitative ș.a. În acest context autoritățile publice sunt în drept să aplice sancțiuni pentru încălcările comise de întreprinzători. De exemplu, practicarea ilegală a activității de întreprinzător soldată cu obținerea unui profit în proporții mari este calificată de Codul penal al R.M. [38] ca infracțiune (art.241).

Instituția activității de întreprinzător este privită ca o *structură complexă* care include în sine trăsături și metode preluate din diferite ramuri și instituții de drept. Profesorul rus V.Beliș susține că în conținutul activității de întreprinzător se combină în mod armonios elemente de drept privat și drept public. Obiectul activității de întreprinzător include în sine norme preluate din sfera dreptului civil, administrativ, constituțional, fiscal, financiar etc., iar în acest sens se observă tendința tot mai evidentă de transfer al obiectului din sfera dreptului privat în cea a dreptului public [296, p.26]. Cercetătorul francez A.Braud aduce ca exemplu instituția persoanei juridice care, pe de o parte, face parte din sfera dreptului privat, fiind reglementată de normele Codului civil, iar pe de altă parte este supusă regulilor dreptului public [268, 46].

Adepții școlii civiliste susțin că instituția activității de întreprinzător constituie parte componentă a legislației civile. Astfel, cercetătorul V.Popondopulo aduce argumente că activitatea de întreprinzător nu dispune de obiect și metodă de reglementare în sens tradițional, și nici principii proprii, motiv din care urmează a fi inclusă în componența dreptului civil [365, p.7]. Alt autor susține că relațiile din sfera activității de întreprinzător urmează a fi analizate nu doar din perspectiva legislației civile, dar și administrative. Relațiile pe orizontală a subiecților implicați în circuitul

material-financiar necesită a fi reglementate de legislația civilă, iar relațiile pe verticală – de legislația dreptului administrativ, dreptului financiar, dreptului fiscal etc. [293, p.13]

În legislația Republicii Moldova normele referitoare la activitatea de întreprinzător nu-și au codificare proprie. Aceste norme sunt dispersate în diverse capitole din Codul civil (dispoziții generale, persoana juridică, categorii de obligații etc.), precum și în acte normative speciale, iar tentativele de separare a acestora ar oferi posibilitatea începerii unor discuții inoportune cu privire la codificarea normelor din sfera activității de întreprinzător, așa cum s-a făcut deja în Ucraina (*Codul economic*, 1994), iar în proces de lucru – în Kazahstan (*Codul cu privire la activitatea de întreprinzător*) [371, p.44]. Mai mult, concepția unui proiect al Codului cu privire la activitatea de întreprinzător este promovată intens de Camera de Comerț și Industrie a Federației Ruse [366].

Obiectul activității de întreprinzător. În plan internațional există două sisteme în funcție de care se determină obiectul activității de întreprinzător: subiectiv și obiectiv. Sistemul subiectiv este aplicabil în legislația germană și prevede că obiectul activității de întreprinzător se determină după calitatea de întreprinzător (comerciant) pe care o dețin subiecții [239, p.87], iar sistemul obiectiv este acceptat de legislația franceză și prevede că obiectul activității de întreprinzător îl constituie actele și operațiunile de comerț, indiferent de persoana care le săvârșește [279, p.42].

În Republica Moldova obiectul activității de întreprinzător se determină după sistemul subiectiv: antreprenoriatul poate fi desfășurat doar de persoane înregistrate conform legii. În lipsa înregistrării de stat, desfășurarea activității de întreprinzător se consideră a fi ilegală și se sancționează conform prevederilor din Codul contravențional (art.263) [46] și Codul penal (art.241), iar venitul obținut se încasează în bugetul de stat (art.27 din Legea nr.845/1992).

Obiectul activității de întreprinzător include relațiile care iau naștere în legătură cu obținerea de profit, precum: încheierea și executarea diferitor contracte, producerea și comercializarea de bunuri, executarea de lucrări, prestarea de servicii etc.; relațiile dintre autoritățile publice și întreprinzători (înregistrarea de stat, eliberarea licențelor, plata de taxe și impozite etc.); relațiile corporative.

Raporturile care iau naștere în legătură cu obținerea de profit poartă caracter patrimonial. Ideea dobândirii profitului indică asupra caracterului material-financiar al relațiilor [278, p.113]. În cadrul acestor relații subiecții participanți se află pe poziție de egalitate juridică motiv din care relațiile se mai numesc orizontale, spre deosebire de relațiile verticale, care iau naștere între stat și întreprinzători având la bază puterea și raporturile de subordonare [266, p.143]. La baza raporturilor juridice aducătoare de profit stau contractele reglementate de Codul civil, cele mai frecvente în acest sens fiind: vânzarea-cumpărarea (art.753-822), locațiunea (art.875-910), prestarea de servicii (art.970-979), transportul (art.980-1029), expediția (1075-1085), depozitul (art.1086-1111), agent comercial (art.1199-1211), comisionar profesionist (art.1212-1221) etc.

Altă categorie de relații apar între autoritățile publice și întreprinzători. Statul reglementează activitatea întreprinzătorilor prin norme imperative, punând în sarcina lor un șir de obligații [264, p.231]. Mai frecvent, raporturile juridice dintre stat și întreprinzători apar în legătură cu: înscrierea întreprinzătorilor în Registru de stat, obținerea de autorizații (licențe) pentru anumite genuri de activitate, ținerea evidenței contabile, încălcarea regulilor de concurență, insolvabilitatea întreprinzătorilor [219, p.23]. Astfel de relații se numesc verticale și se caracterizează prin subordonarea întreprinzătorilor în raport cu deciziile emise de autoritățile publice.

În obiectul activității de întreprinzător se includ și relațiile corporative. Aceste relații poartă caracter necomercial și sunt absolut necesare în procesul desfășurării activității de întreprinzător. Ele provin din interiorul persoanei juridice [271, p.98], se referă la managementul acesteia, au caracter organizațional și iau naștere în legătură cu: numirea organelor de conducere a persoanei juridice, fondarea de filiale și reprezentanțe, reorganizarea, insolvabilitatea, lichidarea [165, p.19].

Caracterul complex al obiectului activității de întreprinzător presupune aplicarea mai multor procedee de influență asupra conduitei participanților. În unele cazuri legea prevede drept izvor de apariție a obligațiilor contractul încheiat, iar în alte cazuri - actul emis de autoritățile publice. În majoritatea situațiilor părțile au libertatea de a-și alege acțiunile (de exemplu, faptul de a desfășura sau nu o activitate de întreprinzător), dar există și cazuri în care conduita părților este impusă prin lege (de exemplu, obligativitatea înregistrării de stat, obținerii de licențe, achitării de taxe).

Domeniului activității de întreprinzător îi sunt specifice anumite *metode de reglementare juridică*, precum: dispozitivă, imperativă și recomandărilor. Cu ajutorul *normelor dispozitive* sunt reglementate raporturile juridice stabilite între subiecții aflați pe poziție de egalitate. Fără a fi impus de cineva, subiectul decide asupra încheierii unui act juridic sau luării unei decizii.

În cadrul *metodei imperative* de reglementare, subiectele activității de întreprinzător se află în raporturi de subordonare juridică: un subiect emite indicații pentru alt subiect, ultimul fiind obligat să le îndeplinească [279, p.91]. În temeiul *metodei recomandărilor*, o parte recomandă celeilalte un model de comportament care, după caz, urmează a fi acceptat sau respins [289, p.14]. Aplicarea metodei respective permite reglementarea activității de întreprinzător într-o formă liberă și flexibilă.

Deși în art.126 alin.(1) lit.(b) din Constituția R.M. [56] este stipulată libertatea comerțului și a activității de întreprinzător, această libertate nu este absolută, deoarece statul poate să intervină în relațiile de afacere [162, p.103]. Intervenția statului este dictată de necesitatea protejării intereselor majore ale societății: *în primul rând*, statul elaborează acte normative prin care reglementează întreaga activitate aducătoare de profit iar în acest scop autoritățile publice pot emite acte normative doar în limita competențelor stabilite de legislație. Dacă întreprinzătorului i-au fost aduse daune materiale, pagubele vor fi reparate de autoritatea publică care a emis actul respectiv (art.1404 din Codul civil); *în al doilea rând*, pe seama întreprinzătorilor sunt puse un șir de obligații, precum:

înregistrarea de stat, obținerea licenței de activitate, ținerea evidenței contabile, achitarea la timp a impozitelor și a taxelor, concurența liberă pe piața produselor și a serviciilor, protecția consumatorilor, respectarea legislației muncii etc.; *în al treilea rând*, statul verifică nivelul de respectare a legislației, iar dacă constată încălcări, aplică sancțiuni.

Metodele de reglementare a relațiilor din sfera activității de întreprinzător se află într-o permanentă interacțiune: metoda imperativă se aplică în raporturile „pe verticală” (autoritate publică – întreprinzător, precum și în relațiile corporative), iar metoda dispozitivă se aplică în raporturile „pe orizontală” (relațiile întreprinzător – întreprinzător și întreprinzător – consumatori).

Principiile aplicabile în procesul desfășurării activității de întreprinzător. Principiile dreptului stau la baza activității juridice și contribuie la orientarea activității legiuitorului. Fără principii, dreptul n-ar putea fi conceput [239, p.23]. Atunci când într-o cauză civilă sau comercială legea tace, judecătorul soluționează cauza în temeiul principiului de drept [15, p.107-109]. Înțelegem astfel că principiile de drept, inclusiv cele aplicabile în procesul desfășurării activității de întreprinzător, sunt deosebit de importante, deoarece vin să acopere lacunele din legislație.

În procesul de reglementare a relațiilor de întreprinzător întâlnim două categorii de principii: generale și specifice. Principiile generale sunt valabile pentru întregul sistem de drept, ele fiind numite și constituționale, deoarece sunt reglementate, de regulă, în Constituție. Din această categorie fac parte: principiul egalității în fața legii (art.16), principiul legalității (art.1 și 7), principiul libertății, principiul echității și justiției, principiul responsabilității. Principiile specifice activității de întreprinzător sunt: principiul libertății activității de întreprinzător; principiul egalității în drepturi a tuturor persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător; principiul reglementării din partea statului a activității de întreprinzător; principiul transparenței activității de întreprinzător; principiul concurenței loiale. Alături de aceste principii, relațiilor de întreprinzător le sunt caracteristice un șir de alte principii, precum: inviolabilității proprietății, libertății contractuale, inadmisibilității imixtiunii în afacerile private (art.1 alin.(1) din Codul civil), reparării prejudiciului cauzat, exercitării cu bună-credință a drepturilor civile (art.9).

Libertatea activității de întreprinzător presupune posibilitatea subiectului de a-și alege forma de organizare a activității, de a stabili un preț la bunurile și serviciile sale în scopul obținerii unor beneficii [219, p.39]. Libertatea activității de întreprinzător include *libertatea efectuării investițiilor*. Conform Legii cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător nr.81/2004 [137], investitorii își pot plasa investițiile în toate domeniile activității de întreprinzător, cu respectarea normelor legislației antimonopol, normelor de protecție a mediului, de ocrotire a sănătății și a ordinii publice (art.5). În acest context, un rol important revine *principiului nediscriminării investițiilor*. Art.126 alin.(2) lit.(h) din Constituția R.M. stabilește că garantarea inviolabilității investițiilor este de obligația statului. Investitorilor li se acordă condiții echitabile și egale de activitate, respectiv nu se

admite aplicarea de măsuri discriminatorii ce ar putea împiedica desfășurarea investițiilor. La fel, investițiile nu pot fi expropriate ori supuse unor măsuri care să priveze investitorul de titlul de proprietate sau de controlul asupra investiției (art.10 din Legea nr.81/2004).

Libertatea activității de întreprinzător nu trebuia înțeleasă ca fiind absolută. Anumite limitări pot fi impuse de autoritățile publice abilitate cu drept de control. Se consideră *control* orice formă de verificare, revizie, audit, evaluare sau analiză exercitată de autoritatea de resort. Există mai multe feluri de control: comun, planificat, inopinat, repetat (art.14-19 din Legea privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător nr.131/2012 [138]).

Principiul egalității în drepturi a tuturor persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător are o deosebită importanță în desfășurarea relațiilor de afaceri. Art.16 din Constituția R.M. dispune că toți cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice. În același context, art.5 lit.(a) al Legii privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011 prevede că întreprinzătorii se supun legislației în mod egal, iar art.18 din Codul civil stabilește că persoanelor le este recunoscută în egală măsură capacitatea de a avea drepturi și obligații civile.

Autoritățile publice asigură cadrul juridico-legislativ și instituțional pentru desfășurarea activității întreprinzătorilor, în vederea asigurării echilibrului dintre interesele personale ale întreprinzătorilor și interesele publice ale statului și societății [64, p.53]. Importanță are Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006, în care se face referire la *principiul transparenței activității de întreprinzător*. În virtutea transparenței de reglementare, autoritățile publice sunt obligate de a acorda acces liber la proiectele de acte normative, inclusiv prin publicarea acestora (art.8). De asemenea, statul este obligat să asigure *protecția concurenței loiale* prin adoptarea unor măsuri de protecție a întreprinzătorilor (art.23 din Legea concurenței nr.183/2012 [155], art.12 din Legea privind măsurile antidumping, compensatorii și de salvagardare nr.820/2000 (M.O., 2001, nr.5-7)).

Vorbind despre „subiectele activității de întreprinzător” avem în vedere „întreprinzătorii”, ambele noțiuni fiind sinonime. În legislație poate fi întâlnită și a treia noțiune, cea de „agent economic”, care potrivit Codului fiscal al R.M. este orice persoană ce desfășoară activitate de întreprinzător (art.5 pct.13). Astfel putem deduce că calitatea de întreprinzător o pot avea atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice.

Persoanele fizice pot desfășura activități aducătoare de profit: a) în baza patentei de întreprinzător, eliberate de inspectoratul fiscal (Legea cu privire la patenta de întreprinzător nr.93/1998 (M.O., 1998, nr.72-73)); b) în calitate de întreprinzător individual (Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007 [147]); c) ca gospodărie țărănească (de fermier) (Legea privind gospodăriile țărănești nr.1353/2000 (M.O., 2001, nr.14-15)).

În vorbirea curentă și în legislație, persoanele juridice care desfășoară o activitate aducătoare de profit sunt denumite „întreprinderi”, acesta fiind un termen vechi, moștenit din perioada sovietică [163]. Persoanele juridice pot desfășura activitate de întreprinzător prin următoarele forme de organizare: societăți cu răspundere limitată (Legea privind societățile cu răspundere limitată nr.135/2007 (M.O., 2007, nr.127-130); Codul civil, art.145-155), societăți pe acțiuni (Legea privind societățile pe acțiuni nr.1134/1997 (M.O., 2008, nr.1-4)); Codul civil, art.156-170), societăți în nume colectiv (Codul civil, art.121-135), societăți în comandită (Codul civil, art.136-144), cooperative de producție (Legea privind cooperativele de producție nr.1007/2002 [150]) și de întreprinzător (Legea privind cooperativele de întreprinzător nr.73/2001 (M.O., 2001, nr.49-50)), întreprinderi de stat (Legea cu privire la întreprinderea de stat nr.146/1994 (M.O., 1994, nr.2)) și întreprinderi municipale (Regulamentul-model al întreprinderii municipale, aprobat prin H.G. nr.387/1994 (M.O., 1994, nr.2)).

Subliniem că munca prestată în baza contractului individual de muncă nu este considerată activitate de întreprinzător. Între salariat și întreprinderea la care lucrează se stabilesc raporturi juridice reglementate de normele Codului muncii al R.M.

1.2. Analiza actelor normative privind activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri

În prezent, baza normativă a afacerilor în Republica Moldova este asigurată, în principal, prin: Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006, Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007, Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011, Legea cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător nr.81/2004, Legea cu privire la societățile cu răspundere limitată nr.135/2007, Legea cu privire la societățile pe acțiuni nr.1134/1997 etc.

După cum s-a menționat, primele reglementări cu privire la activitatea de întreprinzător în Republica Moldova au fost introduse prin Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992. Cu toate că dispozițiile legii respective sunt depășite de timp, legiuitorul nu a găsit de cuviință abrogarea acesteia, ci dimpotrivă, pe parcursul anilor a efectuat numeroase modificări pentru a o menține în vigoare.

În pofida faptului că a devenit stat independent și suveran, Republica Moldova nu dispunea în perioada 1991-2002 de legislație adecvată în domeniul transporturilor. Activitatea de transport era reglementată de normele Codului civil al R.S.S.M. din 1964 (Capitolul 31 „Transportul”, art.383-397; Capitolul 32 „Expediția”, art.398-401). Problema consta în faptul că prevederile vechiului cod

erau consacrate transportului rutier de mărfuri, fără a putea fi aplicate pe deplin și transportului de pasageri. Mai mult ca atât, dezvoltarea economiei de piață a demonstrat insuficiența normelor vechiului Cod civil. Unele reglementări deveneau desuete, altele dădeau naștere la conflicte și lacune în lege. În așa mod, instanțele judecătorești erau nevoite să aplice analogia legii, cu trimiteri la legislația ex-URSS, însă aceste norme cu greu puteau oferi suport juridic adecvat pentru operarea transportului rutier de pasageri. Schimbările au parvenit în anul 2003, odată cu intrarea în vigoare a noului Cod civil al R.M.

La etapa actuală, legislația națională din domeniul transportului este reprezentată de coduri, legi și acte normative subordonate legii. Însă, nu toate raporturile de transport sunt reglementate la fel. De exemplu, raporturile cu caracter de comerț sunt reglementate preponderent de Codul civil al R.M., în timp ce relațiile administrativ-organizatorice, de testare și desfășurare a activității de transport sunt prevăzute în legislația fiecărui tip de transport în parte: rutier – în Codul transporturilor rutiere și în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje; feroviar – în Codul transportului feroviar [42]; maritim – în Codul navigației maritime comerciale [43]. Mai puține acte normative există în transportul aerian, deoarece majoritatea reglementărilor sunt preluate din convenții la care statul nostru este parte, precum și din angajamentele pe care companiile aeriene le-au semnat în cadrul Organizației Internaționale a Aviației Civile.

Abordarea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier este necesar a fi demarat cu definirea noțiunilor „legislație” și „legislația transporturilor”. Pornind de la faptul că legislația transporturilor reprezintă un fenomen juridic nedefinitivat, e de la sine înțeles că și sistemul conceptual se află la etapa de consolidare. O încercare de a comenta reglementările legislației naționale cu privire la transport o face savantul *Gh.Chibac* în articolele „Transportul de bunuri” [29, p.5] și „Dispoziții generale cu privire la transport” (comentariu) [28, p.7], în care evidențiază particularitățile acestui domeniu. În lucrarea intitulată „Dreptul transporturilor”, profesorul *V.Eghiazarov* face o distincție între legislația din transport și dreptul transporturilor, aducând argumente că acestea sunt noțiuni strâns legate, dar nu sunt identice, întrucât prima reprezintă un ansamblu de acte normative, iar a doua constituie totalitatea normelor de drept. Autorul conchide că sistemul actelor normative în care se conțin norme ce reglementează relațiile de transport formează legislația transporturilor [342, p.11].

Practica legiferării a dovedit că legislația transporturilor cuprinde un ansamblu mai extins. Astfel, din punctul de vedere al obiectului, în doctrina juridică se face distincție între legislația transporturilor în sens îngust, adică totalitatea actelor legislative și normative, care conțin norme juridice ce reglementează relațiile din transport și în sens larg – obiect al reglementărilor juridice, care include și: procedura de licențiere, regulile de transport, regimul juridic al asigurărilor [391, p.11]. Legislația transporturilor mai este definită ca totalitatea actelor normative ce reglementează

activitatea din transport și care sunt aranjate în dependența de forța lor juridică. Aceste norme sunt consacrate atât în legislația cu referire la transport, cât și în structura actelor normative ce aparțin unor alte ramuri fundamentale de drept [424, p.19]. Subliniem și faptul că promotorii ramurii dreptului transporturilor, cum sunt autorii *Gh.Filip* [102, p.13], *F.Făiniși* [101, p.34], *O.Căpățînă* și *Gh.Stancu* [24, p.10] susțin că legislația transporturilor este formată din totalitatea legilor care reglementează relațiile sociale ce constituie obiect al dreptului transporturilor. În opinia noastră, dreptul transporturilor și legislația din transport se integrează în ramura dreptului civil. Astfel, legislația transporturilor este alcătuită dintr-un ansamblu de norme juridice care reglementează relațiile sociale stabilite între operatorii de transport și pasageri, în legătură cu încheierea și executarea contractelor de transport [166, p.23-24]. Mai multe detalii privind corelația dreptului transporturilor cu legislația transporturilor aduc doctrinarii *S.Iliina* și *A.Murzina*, care au menționat că legislația transporturilor este masiv codificată, conține un număr mare de norme cu caracter imperativ, este influențată de normele dreptului internațional și reflectă particularitățile contractului de transport [350, p.105].

Analiza cadrului juridic național dovedește că legislația transporturilor este concepută ca fiind totalitatea actelor legislative din domeniu. Art.2 din Legea cu privire la transporturi nr.1194/1997 [142] stabilește că activitatea operatorilor de transport se reglementează de codurile transportului feroviar, rutier, aerian, naval, de alte acte normative și de acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Ținând cont de cele menționate, putem susține că practica de legiferare se bazează pe interpretarea largă a legislației, adică noțiunea „legislația transporturilor” cuprinde întregul complex de acte normative elaborate și adoptate în cadrul statului care reglementează relațiile în domeniul transporturilor, precum și consecințele intervenției forței coercitive a statului în cazul încălcării prevederilor legale. Întru consolidarea ideii expuse, cercetătorul din Federația Rusă, *I.Spirin*, susține că legislația transporturilor cuprinde totalitatea actelor normative care reglementează relațiile din sfera activității de transport [424, p.18-19].

Argument important pentru o asemenea accepțiune a legislației transporturilor servește HPCSJ „Cu privire la practica aplicării de către instanțele judecătorești a unor prevederi ale legislației referitoare la răspunderea cărașului în contractul de transport de bunuri” nr.12 din 27.11.2009 [119], care stabilește că reglementările dreptului intern, pe de o parte, sunt stabilite de Legea cu privire la transporturi nr.1194/1997 și Codul civil (Cartea a III-a, Capitolul XII), care conțin norme generale, iar pe de altă parte, raporturile juridice sunt disociate în funcție de tipul transportului. Prioritate va avea legea specială (codul transportului concret sau convențiile), apoi normele generale. În cazurile când clientul este o persoană fizică, care nu desfășoară activitate de întreprinzător, față de raporturile de transport se vor aplica garanțiile oferite de Legea privind protecția consumatorilor nr.105/2003.

Dacă contractul de transport poartă caracter de adeziune, față de acest contract urmează a fi aplicate și regulile clauzelor contractuale standard (Cartea a III-a, Capitolul IV din Codul civil). La fel, în HPCSJ „Cu privire la aplicarea de către instanțele de judecată a legislației la soluționarea litigiilor ce decurg din asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” nr.3 din 30.03.2009 [120] este redată o listă de acte normative, formată din legi organice și hotărâri, care se aplică în cadrul judecării pricinilor ce decurg din contractele de asigurare pentru pagubele produse de autovehicule (pct.1).

În urma studierii actelor normative, putem constata că sintagma „legislația transporturilor” este utilizată în Codul transporturilor auto (abrogat) (art.2) [44] și în Legea cu privire la transporturi nr.1194/1997 (art.2). Codul transporturilor rutiere utilizează mai frecvent sintagmele: „acte legislative și normative în domeniul transporturilor rutiere” (art.7 alin.(1) lit.(c)), „legislație națională în domeniu” (art.8 alin.(1)) și „legislație în vigoare” (art.12 alin.(1)). În Legea privind siguranța traficului rutier nr.131/2007 [143] întâlnim expresia „acte legislative și normative cu privire la traficul rutier” (art.7 lit.(a), art.33 alin.(2)), iar în H.G. nr.539/2008 cu privire la crearea Instituției Publice „Agenția Națională Transport Auto” – sintagma „legislație din domeniul transportului auto” (art.8, alin.(5)) [112].

Prezintă interes că în doctrina autohtonă cercetătoarea *N.Garștea* aduce critici modului în care conceptul „legislație” este utilizat în textul actelor normative: „legislația transporturilor este formată dintr-o totalitate de legislații care, de fapt, reprezintă subramuri ale acesteia”, „o asemenea utilizare a noțiunii *legislație* este greșită, deoarece termenul respectiv presupune, în esență, un sistem de acte normative bine ordonat, complex și coerent, și nu doar o totalitate de norme adesea dispersate în diferite acte normative”, „termenul *legislație* este utilizat într-un sens indirect, fiind mai curând o excepție decât o regulă” [104, p.279].

Alt aspect ce prezintă importanță pentru subiectul abordat constă în identificarea concretă a actelor legislative și normative din transportul rutier. Expunându-ne opinia, subliniem că pe cât de important este momentul dat, pe atât este de dificil a întocmi o listă exhaustivă, cu atât mai mult că și cercetătorii în materie se rezumă adeseori la enumerarea doar a celor mai importante acte normative în domeniu. Dificultatea decurge din caracterul complex al legislației în cauză, ea fiind constituită din norme care reglementează atât managementul activității de transport, cât și procesul de transportare. Convențional, am putea spune că acest moment extinde limitele accepțiunii legislației transporturilor, de la totalitatea actelor normative și legislative, la totalitatea normelor ce reglementează relațiile din alte domenii.

Cadrul juridic internațional. Legislația internațională la care Republica Moldova este parte are forță juridică superioară celei naționale. Conform art.2 alin.(2) din Legea cu privire la transporturi,

dacă acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte prevăd alte norme decât cele cuprinse în legislația națională cu privire la transporturi, se aplică normele acordurilor internaționale.

Izvoarele de drept internațional nu pot acoperi toate raporturile de transport, de aceea apare întrebarea: dacă nu există convenție într-un anumit domeniu, cum procedăm? Răspunsul era redat la art.5 alin.(2) din Codul transporturilor auto (abrogat), că în cazul în care nu există tratat sau acord, transporturile rutiere internaționale se efectuează în conformitate cu cerințele în vigoare ale statului pe al cărui teritoriu operatorul de transport rutier realizează transportul de pasageri, bagaje sau mărfuri. Legislația internațională din domeniul transportului rutier este reprezentată de Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje, semnată la Geneva la 1 martie 1973 [57] și Convenția cu privire la transportul rutier internațional de pasageri și bagaje semnată la Bișkek la 9 octombrie 1997 [58]. Republica Moldova are încheiate numeroase acorduri multilaterale, cel mai important fiind Acordul privind dezvoltarea coridorului de transport internațional Europa-Caucaz-Asia [2] prin care s-a stabilit un regim mai favorabil de control a mijloacelor de transport la frontiere.

Cadrul juridic național. În prezent activitatea de transport rutier în Republica Moldova este reglementată de: legi, acte normative emise de autoritatea publică centrală (hotărâri, ordonanțe și dispoziții ale Guvernului) și autoritățile publice locale, acte corporative. În „vârful piramidei” tuturor actelor normative se situează Constituția R.M., fiind legea cu putere juridică superioară. Conform prevederilor constituționale, economia de piață, libera inițiativă și concurența loială sunt factorii de bază ai economiei naționale (art.126).

Actul legislativ care reglementează nemijlocit activitatea de transport este Codul transporturilor rutiere al R.M. Din punct de vedere structural, codul conține 9 titluri, cu următoarele subiecte principale: dispoziții generale; administrarea transporturilor rutiere; accesul la activitatea de transport rutier; efectuarea transporturilor rutiere; activități conexe; timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto; tarife; controlul; dispoziții finale și tranzitorii. Subliniem faptul că conținutul Codului transporturilor rutiere a fost inspirat din legislația României, în special din: Ordonanța de urgență nr.109/2005 privind transporturile rutiere [189], Normele privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, aprobate prin ordinul nr.1892/2006 (abrogat), Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007 [144] și alte acte normative. Doar că alături de actele normative sus-menționate, în România au fost adoptate legi, ordonanțe și hotărâri de Guvern care contribuie la implementarea legislației din transportul rutier. Din acest punct de vedere, putem constata că Codul transporturilor rutiere al R.M. este lipsit de continuitate, deoarece nu există baza normativă suficientă pentru punerea acestuia în aplicare. Mai mult, se creează o situație de incompatibilitate în raport cu legislația existentă. De exemplu, art.3 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere prevede lista actelor normative ce urmează a fi elaborate după intrarea în vigoare a codului,

dar numărul acestor acte este extrem de mare (în total, 22) și aprobarea lor necesită timp, fapt care creează, pe termen mediu, disfuncționalități la nivel de implementare.

Neavând legătură cu realitatea din Republica Moldova, Codul transporturilor rutiere a fost supus anumitor critici. S-a menționat că sistemul de organizare a transportului rutier național este radical diferit în raport cu cel din România. Cu toate acestea, reforma este oportună și inevitabilă [169, p.79], deoarece una dintre condiții cerute pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană constă în armonizarea legislației naționale din transportul rutier cu: Regulamentul (CE) nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier [196], Regulamentul (CE) nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul [197], Regulamentul (CE) nr.1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [199].

Codul civil al R.M., adoptat la 06 iunie 2002 și intrat în vigoare la data de 06 iunie 2003, apare ca lege cu caracter general în reglementarea relațiilor din transportul rutier. Aceasta se întâmplă în condițiile în care prin adoptarea Codului civil, țara noastră a preluat sistemul unitar al dreptului privat, spre deosebire de alte state, precum Franța, Germania, Spania, Belgia, unde alături de Cod civil, există și Codul comercial, în care se conțin norme privind relațiile de afaceri. Cadrul juridic cu privire la transport este consacrat în Capitolul XII din Codul civil, intitulat „Transportul”, divizat în trei secțiuni: „Dispoziții generale cu privire la transport” (art.980-985), „Transportul de persoane” (art.986-992) și „Transportul de bunuri” (art.993-1029).

Pentru ca normele Codului civil să-și găsească aplicare este necesar a fi întrunite o serie de criterii: deplasarea să se efectueze în baza contractului de transport; contractul de transport să fie încheiat cu respectarea principiului egalității părților și a principiului libertății contractuale (în sensul că se respectă dreptul pasagerului de a alege operatorul de transport rutier cu care dorește să contracteze) [424, p.191]. Cu titlu de exemplu poate fi adus transportul de pasageri cu autobuzul, troleibuzul, microbuzul, taxi-ul, trenul, nava maritimă și avionul.

Contractul de transport de pasageri este un contract cu titlu oneros, dar există cazuri când transportarea poate fi gratuită. În acest context, legea spune clar că transportarea gratuită nu este reglementată de prevederile Codului civil. De la norma dată există o singură excepție, în cazul când transportarea este efectuată în cadrul activității de întreprinzător de o persoană care oferă public servicii de transport (art.980 alin.(2) din Codul civil), iar în calitate de exemplu putem aduce lista persoanelor fizice care au dreptul de a se deplasa gratuit: veteranii de război, în temeiul art.14 alin.(1) pct.(d) din Legea cu privire la veterani nr.190/2003 (M.O., 2003, nr.84-86), copiii cu vârsta până la 6 ani inclusiv, potrivit art.64 alin.(5) din Codul transporturilor rutiere, și colaboratorii de poliție conform art.64 alin.(1) din Legea cu privire la activitatea poliției și statutul polițistului nr.320/2012

(M.O., 2013, nr.42-47). Alt exemplu poate servi situația când conducătorul auto sau taxatorul, reieșind din relațiile de rudenie sau de prietenie, acceptă transportarea pasagerului fără ca acesta să fi achitat taxa de transport. Dacă în cursul deplasării se produce un accident și pasagerul suferă vătămări corporale, el va beneficia de despăgubirile de asigurare ce reies din statutul său de pasager, chiar dacă nu are bilet de călătorie.

Cu alte cuvinte, pasagerii fără bilete de călătorie beneficiază de aceleași drepturi și obligații ca și ceilalți pasageri, iar raporturile juridice care apar între ei și operatorul de transport se supun reglementărilor Codului civil și legislației din transport. Acest lucru se întâmplă din motiv că *pe de o parte*, operatorul de transport deține calitatea de întreprinzător (de exemplu, Î.M. „Regia Transport Electric”, Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”, S.A. „Baza de Transport Auto” etc.) și raporturile acestuia se consideră a fi comerciale. *Pe de altă parte*, din moment ce deplasarea propriu-zisă a început și pasagerul se află în interiorul acelui mijloc de transport, asupra lui se răsfrâng drepturile și obligațiile valabile tuturor pasagerilor, fără a deosebi între pasagerii care dețin și cei care nu dețin bilete de călătorie.

Normele din Codul civil nu-și vor avea aplicare în situația când transportarea se face în baza relațiilor de muncă, aceasta fiind mai mult o deplasare de serviciu. La fel, dispozițiile Codului civil nu se vor aplica nici în cazul transportului realizat pentru necesități personale, familiale și de uz casnic, deoarece principala trăsătură juridică a acestui fel transport este lipsa scopului comercial. Ca exemplu aducem deplasarea membrilor familiei cu un mijloc de transport pe care-l dețin cu drept de proprietate sau în locațiune.

Una dintre lacunele Codului civil al R.M. în domeniul relațiilor de transport constă în lipsa reglementărilor referitoare la contractul de locațiune a mijloacelor de transport. Deși în practică acestor relații le sunt aplicate dispozițiile art.875-910 din Codul civil referitoare la locațiune, normele respective au puține tangențe cu locațiunea mijloacelor de transport. O soluție în acest sens ar fi introducerea în Codul civil a unor norme cu privire la locațiunea mijloacelor de transport sau, cu titlu de excepție, aprobarea prin hotărâre de guvern a unui contract-model de locațiune a mijloacelor de transport aplicabil relațiilor de colaborare dintre operatorii de transport și proprietarii unităților de transport.

Pentru comparație, reglementări ample referitoare la contractul de locațiune a mijloacelor de transport sunt cuprinse în legislația altor state. Apreciem ca fiind reușite normele din Codul civil al Republicii Uzbekistan conform căruia contractul se încheie în formă autentică, iar locatorul poate transmite locatarului mijlocul de transport în posesiune și folosință temporară, cu sau fără de echipaj (art.564-572) [48]. Reguli specifice există în Codul civil al Republicii Tadjikistan care prevede atât locațiunea mijloacelor de transport (art.653-670), cât și contractul de navlosire (art.807) [49]. De asemenea, Codul civil al Armeniei face o delimitare dintre locațiunea mijlocului de transport însoțit

de echipaj (art.635-644) de locațiunea fără de echipaj (art.645-652), adăugând la acestea și contractul de navlosire (art.857) [50]. Prevederi similare întâlnim în codurile civile din Federația Rusă, Belarusia și Republica Kazahstan. Dispoziții ample și inedite cuprinde Codul civil din Québec în care este reglementat contractul de navlosire (art.2001-2029) divizat în patru secțiuni: dispoziții generale, navlosirea navei nude, navlosirea pe timp și navlosirea pentru călătorii [51].

Alte acte legislative și normative care reglementează relațiile din transport. Legislația națională din domeniul transportului rutier este formată atât din elemente de ordin general, care reglementează raporturile juridice ce se formează în relațiile dintre operatorii de transport, pasageri și autoritățile publice, cât și reglementări de ordin social, tehnic, fiscal, cu privire la siguranța traficului rutier sau de protecție a mediului, precum: Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992; Legea cu privire la secretul comercial nr.171/1994 (M.O., 1994, nr.13); Legea cu privire la societățile pe acțiuni nr.1134/1997 (M.O., 1997, nr.38-39); Legea privind grupurile financiar industriale nr.1418/2000 (M.O., 2001, nr.27-28); Legea privind măsurile antidumping, compensatorii și de salvagardare nr.820/2000 (M.O., 2001, nr.5); Legea privind zonele economice libere nr.440/2000 (M.O., 2001, nr.108-109); Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001; Legea fondului rutier, nr.720/1996 (M.O., 1996, nr.14-15); Legea drumurilor nr.509/1995 (M.O., 1995, nr.62-63); Legea cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător nr.81/2004 (M.O., 2004, nr.64-66); Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006; Legea cu privire la societățile cu răspundere limitată nr.135/2007; Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007; Legea cu privire la comerțul interior nr.231/2010; Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011; Legea concurenței nr.183/2012 (M.O., 2012, nr.193-197); Legea privind finanțele publice locale nr.491/1999 (M.O., 1999, nr.101-102); Codul fiscal al R.M., adoptat prin Legea nr.1163/1997 etc.

Activitatea de transport rutier este reglementată și de *acte normative subordonate legii*. Acestea trebuie să corespundă anumitor cerințe: să intervină doar acolo unde legea nu a intervenit; să respecte ierarhia actelor normative în stat; să intervină în limitele competenței materiale și teritoriale ale organului emitent. Categoriile de acte normative subordonate legii și structurarea ierarhică a acestora o găsim în Legea privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale nr.317/2003 [145]. Conform art.10 din lege, acte normative sunt: hotărârile, ordonanțele și dispozițiile Guvernului; actele normative ale autorităților publice centrale; actele normative ale autorităților unităților teritoriale autonome cu statut juridic special și ale altor autorități publice locale de nivelele întâi și doi.

Conform art.102 din Constituție, hotărârile și ordonanțele Guvernului se semnează de Prim-ministru, se contrasemnează de miniștri care au obligația punerii lor în executare și se publică în

Monitorul Oficial al R.M. Hotărârile pot avea caracter normativ și aplicativ, și se emit pentru organizarea executării legilor. În calitate de exemplu pot fi aduse: H.G. „Cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere” nr.713/1999 [203]; H.G. „Despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră” nr.415/2003 (M.O., 2003, nr.70-72); H.G. „Cu privire la aprobarea și punerea în aplicare a tipurilor mecanolizibile de permis de conducere și certificat de înmatriculare a mijloacelor de transport” nr.778/1995 (M.O., 1996, nr.11-12); H.G. „Cu privire la punerea în aplicare a plăcilor cu număr de înmatriculare pentru vehiculele destinate transportului public de călători” nr.88/2014 [111]; H.G. „Cu privire la reglementarea monopolurilor” nr.582/1995 (M.O., 1995, nr.59-60); H.G. „Cu privire la Regulamentul-model al întreprinderii municipale” nr.387/1994 (M.O., 1994, nr.2); H.G. „Pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile standard și condițiile generale de selectare a partenerului privat” nr.476/2012 (M.O., 2012, nr.143-148) etc.

Ordonanțele intră în vigoare la data publicării, fără a fi promulgate. Cu titlu de excepție, Parlamentul poate abilita Guvernul, printr-o legea specială, de a emite ordonanțe în domenii care nu fac obiectul legilor organice (art.106² din Constituție). Acest procedeu este numit delegare legislativă și s-a aplicat într-un singur caz, pentru aprobarea Regulamentului inspecției înainte de expediție a mărfurilor importate nr.2/2000 (abrogat). Alături de hotărâri și ordonanțe, Guvernul elaborează dispoziții, care au o aplicabilitate mai restrânsă și se emit întotdeauna de către Prim-ministru, pentru organizarea activității interne a Guvernului.

Autorități publice centrale ale căror acte normative prezintă importanță în transportul rutier sunt: ministerele, agențiile, serviciile, departamentele și instituțiile. Un rol principal în rândul izvoarelor de drept ocupă actele MEI, precum: Ordinul nr.3 din 26.01.2015 „Cu privire la aprobarea provizorie a modelului autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate” [178]; Ordinul nr.172 din 09.12.2005 „Cu privire la aprobarea Normelor de consum de combustibil și lubrifianți în transportul auto” [179]; Ordinul nr.98 din 06.06.2005 privind aprobarea normativelor temporare în domeniul transportului auto [180]; Ordinul nr.124 din 29.07.2005 „Cu privire la aprobarea Normelor de parcurs și exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto” [181]; Ordinul nr.231 din 22.10.2013 „Cu privire la majorarea tarifelor de călătorie în transportul rutier de pasageri și bagaje pe rute cu mers regulat de autobuze” [182]; Ordinul nr.193 din 29.07.2013 „Cu privire la aprobarea Regulamentului pentru ocuparea funcției vacante de administrator al întreprinderii de stat, al cărei fondator este MTID” [183] etc.

Aport considerabil în formarea legislației din transportul rutier prezintă actele normative adoptate de: A.A. „ANTA”, Camera de Licențiere (reorganizată), CNPF, Consiliul Concurenței, AGEPI, precum și actele emise de autoritățile publice locale sub formă de decizii și dispoziții în limitele competenței teritoriale și de specialitate (raion, municipiu, oraș, comună, sat). Dintre cele

mai relevante acte cu tangențe pentru transportul rutier pot fi enumerate: Regulamentul cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule, aprobat prin Hotărârea CNPF nr.13/1 din 03.04.2008 [215]; Regulamentul privind stabilirea poziției dominante pe piață și evaluarea abuzului de poziție dominantă, aprobat prin hotărârea Consiliului Concurenței nr.16/2013 (M.O., 2013, nr.206-211); Regulamentul cu privire la înregistrarea obiectelor dreptului de autor și drepturile conexe, aprobat prin ordinul directorului AGEPI nr.89/2012 (M.O., 2012, nr.34-37) etc.

Relevanță în formarea cadrului juridic de reglementare a transportului rutier au actele corporative, precum hotărârile adunării generale a asociațiilor, hotărârile consiliului, actele organului executiv etc., emise de organele de conducere ale operatorului de transport rutier. În doctrina de specialitate, actele corporative sunt denumite „documente interne”, „acte normative locale” și „acte subnormative” [451, p.67]. Cea mai reușită o considerăm noțiunea act corporativ: cuvântul „act” indică asupra faptului că după natura sa, actul corporativ este un fapt juridic și face parte din categoria acțiunilor, iar „corporativ” indică sfera de aplicare – în privința persoanelor juridice cu scop lucrativ (corporațiilor). Actele interne ale operatorului de transport rutier sunt obligatorii pentru toți participanții (asociații, acționarii, salariații). Acceptând să facă parte din componența întreprinderii, membrii acesteia au primit benevol sarcina de a se supune voinței colective, voință care se exprimă prin adoptarea de către organele de conducere a documentelor interne (actelor corporative).

Adoptarea actelor corporative se face de către organele de conducere ale operatorului de transport rutier ținând cont de normele dispozitive ale legislației și în funcție de propria înțelegere a căilor și mijloacelor de atingere a scopurilor legitime. Existența actelor corporative reiese din faptul că în condițiile economiei de piață, legislația nu poate asigura suficiența reglementării activității întreprinderilor și a corporațiilor în sens larg (holdinguri, concerne, trusturi), iar în aceste condiții, operatorii de transport rutier au posibilitatea de a-și reglementa propria activitate prin acte individuale.

În literatura de specialitate discuții există cu referire la natura juridică a actelor corporative. Conform unei opinii (V.Potapov), actele corporative sunt *acte normative locale* (sau acte subnormative). Caracterul normativ (subnormativ) al actelor corporative reiese din faptul înregistrării de stat a tuturor întreprinzătorilor, dar și din împuternicirile conferite prin lege întreprinzătorilor de a-și adopta acte proprii ce vizează activitatea internă a colectivității [413, p.12]. Într-o altă viziune (S.Filipova, N.Kozlova) se susține că actele corporative sunt *acte juridice civile*. Actul corporativ emis de organul unipersonal de conducere al persoanei juridice (de exemplu, în cazul societății pe acțiuni cu un singur acționar) este *act juridico-civil unilateral*, iar actul corporativ emis de organul colegial de conducere reprezintă un *act juridico-civil multilateral* [361, 21]. Există și o a treia părere, conform căreia actele corporative nu sunt acte juridice civile, deoarece în privința lor nu pot fi aplicate regulile din Codul civil ce țin de forma actului juridic [387, p.15].

Atenție sporită în aplicarea legislației din transportul rutier urmează a fi acordată *metodelor de reglementare*, prin care înțelegem poziția sau atitudinea pe care statul o manifestă în reglementarea juridică a relațiilor sociale din transportul rutier de persoane [267, p.35].

Deși la prima vedere raporturile din transportul rutier își au obiectul propriu de reglementare, în esență se poate constata că acestea cuprind relații patrimoniale, administrativ-organizaționale, de muncă etc. Fiecare dintre aceste relații își are propria sa metodă de reglementare ce a preluat-o de la ramura de drept de la care provine – dreptul civil, dreptul administrativ, dreptul afacerilor sau dreptul muncii. Astfel, relațiile patrimoniale din transportul rutier își au originea în ramura dreptului civil iar metoda aplicabilă este cea dispozitivă. Relațiile administrativ-organizaționale aparțin ramurii dreptului administrativ și sunt influențate prin metoda subordonării față de hotărârile emise de organele de stat [162, p.108]. În literatura de specialitate sunt menționate și două metode suplimentare, coercitivă și de recompensă [427, p.60].

Legislația din transportul rutier reprezintă, așadar, un ansamblu de acte normative în care se includ atât elemente de drept public, cât și de drept privat, ceea ce implică utilizarea mai multor metode de reglementare, însă principale considerăm a fi metodele dispozitivă și imperativă. *Metoda dispozitivă* acordă persoanelor dreptul de a-și alege singure conduita la raporturile din transport, iar la bază se află principiul libertății contractuale. Ca exemplu de metodă dispozitivă este norma din Codul transporturilor rutiere potrivit căreia la predarea bagajelor pasagerul poate să declare valoarea acestora (art.23 alin.(1)). Astfel, rămâne la discreția pasagerului de a declara sau nu bunurile din bagaj. Pe de altă parte, în cadrul *metodei imperative* operatorul de transport rutier se află în raporturi de subordonare juridică față autoritățile publice. Cu titlu de exemplu putem aduce legislația transporturilor din perioada URSS, în care metoda imperativă se aplica frecvent, fiind condiționată de existența unei economii planificate. În prezent, metoda imperativă se aplică mai rar, fiind mijlocul prin care autoritățile publice realizează politica de stat în sfera activității de întreprinzător. Exemplu de metodă imperativă pot servi normele din Codul transporturilor auto (abrogat) care prevedeau obligativitatea pasagerilor de a respecta ordinea publică (art.15), precum și interdicția de a prelua în bagaj substanțe interzise (art.23 alin.(2)).

Metoda coercitivă prezintă aplicabilitate redusă și se aplică cu scop de pedeapsă, iar *metoda recomandărilor* presupune că o parte recomandă celeilalte părți un anumit model de comportament [165, p.23]. Aplicarea metodei recomandărilor permite reglementarea activității de transport rutier într-o formă liberă, mai flexibilă. Reguli cu caracter recomandat se conțin în anexele unor acte normative oferite întreprinzătorilor cu titlu de model (contracte-tip, cereri, acte de procedură etc.), cum este contractul de transport și expediție anexat la Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție nr.9/12 din 09.12.99 [209]. Normele respective, însă, necesită a fi deosebite de formularele tipizate cu regim special aprobate de Ministerul Finanțelor (și emise de către

inspectoratul fiscal) sub forma unor documente primare de strictă evidență, cum sunt: facturile fiscale, actele de achiziție a mărfurilor, foile de parcurs, licențele, declarațiile vamale, delegațiile, mandatele avocaților [176]. Acestea din urmă poartă caracter obligatoriu.

Fundamente doctrinare în materia dreptului transporturilor. La etapa actuală, dreptul transporturilor din Republica Moldova este în proces de formare, iar prima lucrare în acest sens, intitulată „Dreptul transporturilor”, a fost editată în anul 2012 de autorul prezentei teze.

Deși în doctrina altor state pot fi întâlnite păreri *pro* și *contra* existenței dreptului transporturilor ca ramură de drept aparte, în ce ne privește, faptul de a susține cu fermitate că dreptul transporturilor constituie ramură distinctă de drept, ar însemna discuții contradictorii cu adepții dreptului civil [163]. Doctrina moldovenească abordează cu intransigență delimitarea ramurilor din cadrul sistemului de drept privat, focalizând totul în ramura dreptului civil, iar celelalte direcții de cercetare considerându-le ca instituții juridice, ceea ce nu este corect. Luând în considerație că importanța și valoarea științifico-practică a dreptului transporturilor sunt în creștere, perspectiva separării lui de ramura dreptului civil devine tot mai evidentă.

În literatura de specialitate există numeroase definiții acordate dreptului transporturilor. Profesorul francez *C.Lagros* definește dreptul transporturilor ca fiind un ansamblu de norme juridice ce reglementează relațiile sociale care apar în legătură cu organizarea și activitatea operatorilor de transport, precum și raporturile dintre operatorii de transport și clientelă [246, [p.15]. Un alt profesor francez, *I.Bon-Garcin*, susține că dreptul transporturilor este o ramură complexă a dreptului formată din totalitatea regulilor ce reglementează relațiile din transport. Aceste norme se cuprind atât în legislația din transport, cât și în actele normative ce aparțin altor ramuri de drept [267, p.37]. În opinia cercetătorilor *H.Tiberg* și *J.Schelin*, dreptul transporturilor ar fi ansamblul de reglementări privitoare la activitatea profesională organizată de operatorii de transport, cu vehicule corespunzătoare, pentru a deplasa pe baze contractuale și în condiții legale persoane și/sau bunuri [259, p.32]. Într-o altă definiție formulată de profesorul *Gh.Filip*, dreptul transporturilor constituie ramura de drept formată din totalitatea normelor juridice care reglementează relațiile născute prin încheierea unui contract de transport între operatorii de transport organizați în acest scop și clientelă (beneficiari) [102, p.13].

Analizând esența acestor definiții și disociind componentele lor, distingem anumite trăsături: *în primul rând*, dreptul transporturilor se referă la anumite subiecte de drept, care sunt pe de o parte operatorii de transport, iar pe de altă parte sunt pasagerii; *în al doilea rând*, orice transport constă dintr-o *prestare de servicii* care se exprimă prin deplasarea pasagerilor din punctul de pornire către cel de destinație, cu vehicule corespunzătoare și în condiții de siguranță deplină; *în al treilea rând*, pentru operatorul de transport prestarea serviciilor constituie activitate profesională, se face în baza unui contract și în scop de profit. Generalizând cele expuse, dintr-o perspectivă proprie definim

dreptul transporturilor ca fiind o *subramură a dreptului civil, alcătuită dintr-un ansamblu de norme juridice care reglementează relațiile sociale stabilite între operatorii de transport și beneficiarii serviciilor de transport în legătură cu încheierea și executarea contractelor de transport de pasageri, bagaje și mărfuri.*

Problema identificării locului pe care îl are dreptul transporturilor în sistemul de drept rămâne a fi nesoluționată, iar în doctrina de specialitate părerile sunt împărțite. Cercetătoarea română *C.Stanciu* susține că dreptul transporturilor este ramură de drept autonomă cu o puternică influență asupra dezvoltării economice și sociale [226, p.79]. Pe de altă parte, profesorul *Gh.Piperea* manifestă părerea că dreptul transporturilor nu ar fi ramură de drept, ci doar o subramură (instituție) de drept [190, p.11]. Doctrinarul *V.Eghiazarov* susține că dreptul transporturilor ar fi doar un curs universitar, creat din considerente didactice și nu poate fi cercetat ca ramură separată de drept pe motiv că este alcătuit din norme ce aparțin unor ramuri de drept diferite – civil, administrativ, internațional și altele [342, p.11]. Alți doctrinari (*D.Gency-Tandonnet* și *S.Piedelièvre*) propun de a recunoaște ca ramuri de drept anumite instituții din componența dreptului transporturilor, precum: dreptul aerian și dreptul maritim [275, p.132].

Subliniem că legislația națională din sfera dreptului transporturilor cuprinde norme de drept privat, cât și reguli de organizare și administrare a transporturilor, motiv pentru care apar două soluții: *prima*, să distingem între dreptul privat și dreptul public al transporturilor; *a doua*, să diferențiem mai multe instituții juridice în cadrul subramurii dreptului transporturilor (de exemplu, dreptul transportului feroviar, dreptul aerian, dreptul transporturilor rutiere, dreptul maritim).

1.3. Sinteza materialelor științifice referitoare la activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri

În prezent, situația din sfera transportului rutier de pasageri diferă esențial comparativ cu cea existentă cu câteva decenii în urmă. Relațiile din transportul rutier cunosc o perfecționare continuă, iar în consecință, survine discrepanța între evoluția legislației și jurisprudenței, pe de o parte, și ritmurile adeseori lente de dezvoltare a doctrinei de specialitate, pe de altă parte.

Studiind literatura juridică de specialitate am constatat că în Republica Moldova există puține lucrări științifice (monografii, articole științifice, ș.a.) dedicate activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de persoane. Motivul ar fi că în perioada U.R.S.S., dar și după proclamarea independenței Republicii Moldova, nu a existat un cadru juridic adecvat de reglementare a raporturilor din transportul rutier. În schimb, problematica transportului rutier de pasageri a fost pe larg abordată în doctrina altor state la nivelul unor publicații ce aparțin cu prioritate savanților ruși, englezi, francezi, români etc. Totodată, un număr mare de lucrări științifice au fost consacrate

transportului rutier de mărfuri, iar acest fapt este explicabil, deoarece transportul de mărfuri are o pondere mai mare în relațiile economice aducătoare de profit.

Pornind de la faptul că raporturile juridice din sfera transportului rutier de pasageri au fost puțin abordate, am apelat la lucrările de drept civil elaborate de profesorii *Gh.Chibac* [26; 27], *A.Bloșenco* [19], *E.Suhanov* [328], *M.Braghinskii*, *V.Vitreanskii* [303], *A.Sergheev* și *I.Tolstoi* [329] în care compartimente separate sunt consacrate analizei contractului de transport. De asemenea, o tratare aprofundată a raporturilor juridice din domeniul transportului rutier găsim în cursurile de dreptul transporturilor ale doctinarilor *Gh.Filip* [102], *G.Paillet* [284], *R.Rodière* [285], *F.Maiani* și *R.Bieber* [282].

Am constatat că lucrări științifice fundamentale în sfera transportului rutier au autorii ruși *M.Tarasov* [433;435], *I.Spirin* [424; 425; 426] și *V.Vitreanskii* [303; 312], iar *A.Kasatkina* a susținut teza de candidat în științe pe acest segment de cercetare [356]. În egală măsură s-au evidențiat cercetătorii români – *O.Căpățînă*, *Gh.Stancu*, *A.Cotutiu* și *C.Stanciu* cu diverse lucrări în care au abordat fundamentele civile ale contractului de transport, regimul juridic al operatorilor de transport și răspunderea acestora pentru neexecutarea obligațiilor contractuale [24; 61; 223; 224; 225; 226].

Până la proclamarea independenței Republicii Moldova, un rol însemnat în promovarea regimului juridic al transporturilor rutiere l-a avut cercetătoarea *O.V.Ovcinikova*, prin lucrările „Transportul rutier din Moldova. Legislație și organizare” (1969) [400] și „Comentariul Codului civil al R.S.S.M.” (1971), participând în calitate de autor la comentarea articolelor Capitolului 31 „Transportul” din Codul civil al R.S.S.M. [41]. Autoarea ajunge la concluzia că în R.S.S.M., transportul rutier de pasageri a progresat considerabil în perioada 1960-1965, datorită dezvoltării insuficiente a rețelei de cale ferată, iar cu titlu de comparație, aduce exemplul că numărul de pasageri transportați cu autobuzele în anul 1965 a fost de 10 de ori mai mare decât cifra statistică a pasagerilor transportați în anul 1955.

Un aport considerabil în dezvoltarea doctrinei naționale cu privire la transportul rutier de persoane aduce profesorul universitar *Gh.Chibac*. Contribuția sa remarcabilă în cercetarea științifică a raporturilor juridice din sfera transportului se manifestă printr-o interpretare profundă a legislației civile. În „Comentariul Codului Civil al Republicii Moldova” [28; 29] autorul realizează o analiză completă în plan comparativ a reglementărilor Codului civil al R.S.S.M. din 1964 și a Codului civil al R.M. în vigoare, însoțite de concluzii și propuneri legislative eficiente. De asemenea, autorul distinge regula potrivit căreia transportarea gratuită de pasageri nu este reglementată de normele Codului civil. Totodată, cercetătorul subliniază prezența unei excepții și indică asupra faptului că normele stipulate în Codul civil se vor aplica și transportului gratuit de pasageri dacă transportarea se efectuează în cadrul activității de întreprinzător de către o persoană care oferă public servicii de transport.

În manualele „Drept civil. Contracte speciale” (2005) [26] și „Drept civil. Contracte și succesiuni” (2014) [27] profesorul *Gh.Chibac* analizează structura contractului de transport prin prisma reglementărilor Codului civil al R.M. și ale actelor normative în vigoare. Atenție sporită autorul acordă caracterelor juridice, modului de încheiere a contractului, drepturilor și obligațiilor ce revin părților, termenului de înaintare a pretențiilor, răspunderii operatorului de transport pentru neexecutarea obligațiilor contractuale.

Numeroase publicații consacrate domeniului de cercetare a legislației din sfera transportului rutier aparțin cercetătoarei *N.Garștea*, care vine cu o serie de articole științifice: „Analiza lacunelor existente în legislația transporturilor din Republica Moldova” [35], „Analiza desfășurării activității de transport în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova” [104], „Imperfecțiuni legislative în procedura licențierii activității transportului auto în Republica Moldova” [106], „Administrarea publică în sistemul de transport” [105]. În cadrul lucrărilor elaborate cercetătoarea ajunge la concluzia că modalitatea de inițiere și desfășurare a afacerii în domeniul transporturilor rutiere din Republica Moldova este una extrem de complexă, deoarece pentru inițierea afacerii sunt necesare trei acte administrative care se eliberează de trei autorități publice diferite. Problema dată a fost reliefată pe larg și de profesorii Academiei de Transporturi, Informatică și Comunicații – *B.Corețchi* și *O.Sârbu* [52]. Autorii descriu că licența pentru activitate de transport se obține la Camera de Licențiere, dreptul de deservire a rutelor regulate se obține la MTID, iar autorizația de transport la A.A. „ANTA”. În concluzie, cercetătorii propun simplificarea procesului birocratic de acces la activitatea de întreprinzător prin concentrarea în cadrul A.A. „ANTA” a procedurilor de eliberare a actelor permissive.

Prezintă interes lucrările conferențiarului universitar *D.Cimil* care, în coautorat cu cercetătorii *E.Bejenaru* [30], *O.Negru* [31; 32] și *A.Bot* [33], a analizat conținutul contractului de transport, calificarea contractelor de locațiune în raporturile de transport, obligația de transport rutier, regimul juridic al mijlocului de transport etc.

Un alt cercetător autohton, *V.Bucur*, a studiat problemele aferente contabilității din transportul rutier. În cursul universitar intitulat „Particularități ale contabilității în transportul auto” [21], dar și în articolul științific „Unele probleme aferente contabilității costurilor în transportul auto” [20], autorul descrie mecanismele evidenței contabile în cadrul întreprinderilor de transport rutier și în special contabilitatea serviciilor prestate, a pierderilor condiționate de accidente rutiere, a asigurării pasagerilor, a restituirii biletelor de călătorie etc.

Contabilitatea veniturilor și a cheltuielilor la întreprinderile de transport rutier a fost pe larg analizată în tezele de doctor în economie susținute de cercetătorii: *M.Gherasimov*, cu tema „Particularitățile contabilității veniturilor și cheltuielilor la întreprinderile de transport auto” și *S.Taran*, intitulată „Perfecționarea managementului transportului auto în promovarea relațiilor

economice externe ale Republicii Moldova” [108]. Autorii au cercetat din perspectivă economică relațiile din sfera transportului rutier și au recomandat măsuri pentru perfecționarea managementului întreprinderilor de transport. Luând în considerație specificul activității întreprinderilor din ramura transportului rutier, cercetătorii au propus modificarea procedurii de acordare a licențelor și demonopolizarea concurenței în acest segment.

Interes prezintă lucrarea cercetătorului *M.Cucereanu*, intitulată „Particularitățile dezvoltării business-ului mic în ramura transporturilor din Republica Moldova” [63], în care autorul a analizat practica managementului la nivelul întreprinderilor de transport rutier, a cercetat baza juridică a reformelor din sfera transportului rutier, a examinat rezervele și a determinat direcțiile principale de îmbunătățire a organizării managementului prin dezvoltarea metodelor antreprenoriale.

Din punct de vedere doctrinar nu par a fi fondate convingerile doctrinarului rus *V.Vitreanski*, că: „trimiterile care se fac la lucrările științifice din sfera transporturilor rutiere publicate acum 40-50 de ani nu ar fi relevante, pe motiv că atunci exista o altă legislație și un alt circuit economic, care acum nu există” [312, p.278]. Subliniem că legislația din domeniul transportului rutier se dovedește a fi cea mai stabilă. Regulile ce țin de încheiere și executarea contractului de transport rutier de persoane au rămas în mare parte neschimbate pe parcursul deceniilor. Din aceste considerente, utilizarea comentariilor și ideilor expuse în literatura de specialitate de până la anii '90 constituie o temelie importantă în elaborarea unor cercetări noi.

Lucrări fundamentale dedicate contractului de transport rutier aparțin autorului *M.A.Tarasov*. În monografiile „Contractul de transport în dreptul sovietic” (1954) și „Contractul de transport” (1965) autorul efectuează o analiză complexă a contractului de transport rutier conform legislației U.R.S.S. cu înaintarea unor recomandări de îmbunătățire a legislației în domeniu [433; 435]. În acest context distingem o altă monografie importantă din perioada sovietică, elaborată de profesorul *H.I.Șvarț* și denumită „Reglementarea juridică a transporturilor auto” (1966) [452].

Merită atenție cercetările efectuate de autorii ruși *A.G.Bîkov* și *D.I.Polovincic* care în anul 1986 au editat primul manual consacrat transporturilor rutiere, cu denumirea „Dreptul transporturilor auto” [300]. De asemenea, o contribuție substanțială în dezvoltarea doctrinei ruse din sfera transportului rutier aduce cercetătorul *E.A.Voitenkov* care, prin numeroase articole științifice, oferă soluții în problemele cu privire la regimul de muncă și odihnă al șoferilor, securitatea persoanelor în timpul transportului și răspunderea operatorilor de transport pentru încălcarea normelor legislației muncii [314; 315].

Alt autor rus, *S.I.Gurjei*, tratează pe larg regimul juridic al transportului rutier urban în folos public. În cadrul tezei de candidat în științe juridice autorul a efectuat cercetări ample asupra unor aspecte importante, precum: costul biletelor de călătorie și politica tarifară în transportul urban [323; 324]. În acest context, nu putem trece cu vederea cercetările efectuate de doctrinari *P.N.Ghetman*,

S.E.Heighetova și *N.P.Kabîtov*, axate pe raporturile juridice care iau naștere între autogări și operatorii de transport rutier [319; 354; 355; 444; 445; 446; 447]. În opinia autorilor, raporturile care iau naștere între autogară și operatorii de transport rutier pot fi exprimate cel mai reușit prin exemplul expediției. Contractul de prestări de servicii încheiat între autogară și operatorii de transport rutier este considerat o varietate a contractului de expediție.

Un segment important supus cercetării se referă la asigurările din transportul rutier. Studii ample în acest domeniu aparțin autorilor *S.Dedikov*, *C.D.Ișo* și *E.V.Dolgopolova*. Aprobarea investigațiilor științifice realizate de autorii menționați s-a realizat prin publicarea în Federația Rusă a unui număr mare de monografii și articole științifice dedicate asigurărilor obligatorii și facultative din transportul rutier de persoane [332; 333; 339; 340; 341; 351; 352; 353].

Apreciem faptul că cercetătorul *A.V.Odedeson* în anul 2014 a susținut teza de candidat în științe pe domeniul asigurării „Carte Verde”. Autorul a efectuat o cercetare amplă a legislației, doctrinei și jurisprudenței din Federația Rusă, S.U.A., Anglia, Franța, Australia, Germania și alte state, însoțită de analize, concluzii și propuneri. Cu toate acestea, suntem de părerea că în lucrare autorul *A.V.Odedeson* nu a elucidat pe deplin problema naturii juridice a răspunderii operatorului de transport rutier pentru vătămarea sănătății și deces, efectuând doar o simplă enumerare a unor păreri doctrinare și încheind cu afirmația că la răspunderea civilă în baza poliței „Carte Verde” delimitarea răspunderii civile în contractuală și delictuală nu ar avea importanță pe motiv că temeiul juridic al răspunderii servește textul acordurilor internaționale.

Problemele ce vizează anularea și întârzierea efectuării curselor de autocar au fost cercetate de profesorul *V.V.Zaleskii* [344; 345]. Autorul descrie mecanismul răspunderii operatorilor de transport pentru cazurile de întârziere, drepturile pasagerilor în calitate de consumatori ai serviciilor de transport, dificultățile care apar în procesul de aplicare a legislației etc.

Publicații relevante în domeniul transportului rutier internațional de pasageri și bagaje aparțin cercetătoarelor *A.S.Kasatkina* și *L.V.Zarapina*. În monografia „Contractul de transport de pasageri și bagaje în dreptul internațional privat” [356] autoarea *A.S.Kasatkina* tratează normele cu caracter conflictual din legislația cu privire la transportul rutier internațional, corelația normelor dreptului intern cu reglementările dreptului internațional, aplicarea normelor cu elemente de extraneitate în soluționarea litigiilor din sfera transportului rutier de persoane etc. Pe același palier de cercetare științifică se manifestă autoarea *L.V.Zarapina*, ale cărei lucrări științifice sunt consacrate următoarelor aspecte: încheierea contractului de transport rutier internațional de persoane; statutul juridic al operatorilor de transport rutier; răspunderea părților pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a prevederilor contractuale [346; 347; 348].

Mai multe detalii cu privire la răspunderea participanților în raporturile de transport rutier aduce cercetătoarea bielorusă *O.S.Korneeva*, care a elaborat numeroase publicații științifice, axate pe

elucidarea problemelor ce țin de vătămarea corporală a persoanelor ca rezultat al accidentelor rutiere, repararea prejudiciilor materiale și morale, achitarea despăgubirilor de asigurare, aplicarea legislației în cazul transporturilor rutiere prin servicii regulate urbane, regionale, interregionale și ocazionale. Autoarea susține că în doctrină s-au conturat două teorii cu privire la natura juridică a răspunderii civile a operatorilor de transport rutier: teoria răspunderii delictuale și contractuale [362]. Subliniem că ambele teorii au fost tratate reușit de doctrinarii *S.Calme* [270], *H.Tiberg* [259], *F.Făiniși* [101] și *F.Tănăsescu* [229], fiind reflectate în cuprinsul prezentei teze și însoțite de concluzia că natura juridică a operatorului de transport rutier este una contractuală. Totodată, în procesul cercetărilor s-a creat o situație de polemică *vis-à-vis* de părerile expuse de *O.S.Korneeva*, iar în fine am ajuns la concluzia că răspunderea operatorilor de transport rutier pentru vătămarea sănătății și decesul pasagerilor poartă caracter contractual.

Polemizând cu doctrinarii *R.Rodière*, *G.Paillet*, *Gh.Filip*, *Gh.Piperea*, *C.Stancu*, *V.Vitreanskii*, am argumentat din perspectiva teoretică și practică existența a două contracte de transport distincte, de pasageri și de bagaje, în opoziție cu opiniile doctrinare a contractului unic, susținute de cercetătorii *F.Maiani*, *R.Bieber* și *A.Abrikosov*. O atenție deosebită am acordat identificării statutului juridic al operatorului de transport rutier conform legislației Republicii Moldova, în special descrierea corelației care există între termenii „operator rutier”, „transportator” și „căraș”, apreciind care noțiune ar fi cea mai adecvată.

Cel mai discutabil, însă, este biletul electronic la autocar, în legătură cu care în doctrină au fost expuse mai multe avantaje și dezavantaje ale utilizării acestuia. Deși reprezintă o tehnologie modernă, comodă și accesibilă, pasagerul este puțin protejat, astfel încât devine necesară intervenția Inspectoratului Fiscal Principal de Stat pentru a institui un model unic de bilet electronic de autocar, pe motiv că cele care se emit în prezent sunt diferite și neclare consumatorului de rând. În opinia noastră, cea mai serioasă contribuție științifică, la acest compartiment, aparține profesorilor *M.Mezghani* [249], *J.Kos-Labedowicz* [251], *W.Augello* și *G.Pezold* [238]. Autorii menționați supra au elucidat mecanismul încheierii contractelor prin Internet și valoarea juridică a билетelor electronice la autocar, publicând mai multe monografii și articole științifice în acest domeniu de cercetare.

Aport considerabil în cercetarea legislației transportului rutier de persoane aduc cercetătoarele *C.V.Lazukina*, *N.I.Leșcinskaia* și *N.V.Kuznețova* a căror segment de investigație științifică se axează pe elucidarea problematicii cu referire la natura juridică a contractului de transport rutier, calificarea juridică a raporturilor de transport, statutul juridic al operatorilor de transport rutier, biletul de călătorie [275; 376; 377; 381; 382; 383; 383; 370; 371]. În acest context, alt autor rus, *N.I.Naidenova*, analizează delimitarea dintre contractul de transport de persoane și contractul de transport de bagaje cu argumente convingătoare preluate din literatura juridică de specialitate [395; 396].

Transportul rutier prin servicii de taxi a fost studiat de cercetătorii ucraineni *O.M.Necipurenko*, *S.V.Reznichenko* și *G.V.Samoilenko* în monografia „Reglementarea juridico-civilă a transportului de persoane prin servicii de taxi”, precum și în numeroase articole publicate în revistele de științifice de profil din Ucraina, Federația Rusă și Uniunea Europeană [458; 459; 460]. Autorii au acordat atenție sporită izvoarelor de reglementare, condițiilor de licențiere, asigurărilor obligatorii și facultative, precum și răspunderii aplicabile în transportul de taxi.

O contribuție semnificativă în formarea doctrinei dreptului transporturilor și a instituției transportului rutier de pasageri în mod special, revine profesorilor români *Gh.Piperea* [174], *A.Pandele* și *C.Stanciu* [223; 224; 225; 226]. Expunerea generalizată a cercetărilor efectuate o găsim în cursurile universitare intitulate „Dreptul transporturilor”, în care autorii au abordat problematica regimului juridic a activității de întreprinzător din perspective diferite, precum: semnificația juridică a biletelor de călătorie și de bagaj, răspunderea fiscală a operatorilor de transport, evidența contabilă în cadrul activității de transport, interacțiunea cu autoritățile publice în procesul obținerii unor acte permissive etc.

1.4. Formularea problemei de cercetare în cadrul direcției științifice nou create și căile de soluționare

Legislația cu privire la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri este într-o continuă perfecționare. Datorită faptului că obiectul de cercetare științifică a activității de întreprinzător se află la granița mai multor ramuri de drept, evoluția relațiilor sociale din cadrul unei sau altei ramuri de drept determină necesitatea unei adaptări permanente. Astfel, opiniile și concepțiile privind cadrul juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri urmează a fi reformulate în funcție de noile tendințe economice și normative în domeniu.

Realizarea studiului teoretic contribuie la soluționarea principalei *probleme de cercetare*, și anume: necesitatea consolidării cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin perfecționarea legislației pertinente. Concluziile și recomandările autorului servesc drept suport pentru optimizarea cadrului juridic de reglementare în domeniul supus cercetării.

Necesitatea adaptării și actualizării problemei de cercetare științifică relevată mai sus, a contribuit la conturarea și definitivarea *scopului* prezentei lucrări, și anume: abordarea complexă a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma prevederilor legislației naționale, instrumentelor internaționale, opiniilor doctrinare și practicii judiciare în domeniu. Soluționarea problemei respective va permite determinarea clară a normelor juridice ce urmează a fi aplicate la reglementarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de

pasageri, în special cu referire la: constituirea și autorizarea operatorilor de transport rutier, biletul de călătorie, bagaj, regimul juridic al asigurărilor, răspunderea juridică a operatorilor de transport rutier, transportul rutier prin servicii ocazionale, raporturile juridice dintre autogări, operatori de transport rutier și pasageri.

Direcția principală de cercetare a tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat o constituie cadrul normativ de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia cercetării, ne-au ajutat să elucidăm din punct de vedere științific conceptul general al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri și să recomandăm soluții teoretico-practice de optimizare a legislației în domeniu.

În vederea dezvoltării direcției principale de cercetare, dar și soluționării problemei științifice înaintate, propunem structurarea lucrării conform unor priorități de cercetare, precum: a) stabilirea formelor de realizare a dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 2); b) determinarea raporturilor contractuale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 3); c) ameliorarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației privind asigurările din transportul rutier de pasageri (Capitolul 4); d) evidențierea particularităților de reglementare a principalelor varietăți ale activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 5).

Direcția științifică nou creată. Rezultatele principial noi pentru știință și practică obținute la elaborarea prezentei lucrări au determinat crearea unei noi direcții științifice de cercetare, numită *dreptul transporturilor*. În decursul a 12 ani de cercetare științifică, autorul prezentei teze de doctor habilitat a fundamentat bazele dreptului transporturilor în Republica Moldova, fiind primul cercetător moldovean care a efectuat studii ample în acest domeniu și a editat, în anul 2012, o lucrare de proporții, numită *Dreptul transporturilor*. În cadrul acestei direcții, o importanță deosebită are analiza naturii juridice a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri, care este puțin cercetată în doctrina juridică de specialitate.

Crearea direcției științifice este determinată de faptul că legislația națională cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri necesită a fi supusă investigării științifice și corelării cu opiniile doctrinare expuse pe acest segment de cercetare. Astfel, conturarea dreptului transporturilor ca direcție științifică de cercetare reprezintă un pas important pentru dezvoltarea activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri, având o puternică influență asupra perfecționării cadrului normativ de reglementare din acest domeniu.

În Republica Moldova dreptul transporturilor reprezintă o noutate și aceasta în pofida faptului că au fost elaborate numeroase acte normative și o practică judiciară ce pot servi ca fundament

științifico-practic al dezvoltării noii direcții de cercetare. În cuprinsul lucrării s-a menționat că în plan național, dreptul transporturilor nu poate fi recunoscut ca ramură distinctă de drept, ci constituie o subramură (instituție) a dreptului civil. Cu titlu de comparație, au fost oferite exemple de state în care, spre deosebire de Republica Moldova, dreptul transporturilor a fost recunoscut ca ramură de drept, ca știință și ca disciplină de studiu, având o evoluție istorică de predare confirmată de decenii.

Importanța direcției științifice nou create la formarea bazei teoretice în cadrul sistemului de învățământ juridic din Republica Moldova este incontestabilă. Pe această cale s-a creat posibilitatea de a studia o categorie largă de norme juridice din sfera transportului rutier de pasageri, au fost identificate lacunele de reglementare, au fost analizate ideile și soluțiile propuse de literatura de specialitate. Cercetările științifice de acest fel în domeniul de reglementare a raporturilor de transport sunt oportune și contribuie la progresul științelor juridice privite în ansamblu.

Soluționarea problemei științifice și aplicative. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problemicii din sfera transportului rutier de pasageri, operatorii de transport se confruntă cu dificultăți reale legate de adoptarea celor mai potrivite măsuri în ordinea juridică internă. Astfel, problema științifică soluționată în prezenta lucrare rezidă în cercetarea complexă a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, fapt care a contribuit la perfecționarea legislației în domeniu, în vederea aplicării acesteia la desfășurarea activității de întreprinzător.

Soluțiile cu valoare aplicativă propuse în teza de doctor habilitat vizează ameliorarea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin perfecționarea legislației în domeniu și armonizarea acesteia la *acquis-ul* Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană.

În baza cercetărilor realizate, s-a constatat existența unor carențe și omisiuni de ordin teoretico-normativ, precum și lipsa unor lucrări consacrate temei cercetate. Pentru înlăturarea acestor neajunsuri, au fost formulate concluzii și recomandări menite să îmbunătățească calitatea cadrului normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier. Drept rezultat, au fost relevate recomandări de natură practică a căror implementare poate influența în mod decisiv existența și consolidarea legislației naționale din domeniul transportului rutier de pasageri.

§1.5. Concluzii la Capitolul 1

În urma analizei investigațiilor științifice în materia activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, putem formula următoarele concluzii:

1. Din punct de vedere conceptual în Republica Moldova este prezent sistemul unitar al dreptului privat, fundamentat pe normele dreptului civil care reies din prevederile Codului civil. La rândul său, dreptul civil se împarte în două categorii: (a) *dreptul civil al particularilor*, în care se includ raporturile bazate exclusiv pe normele Codului civil (persoanele, actul juridic, starea civilă, termenul de prescripție, contractele dintre particulari, succesiunea), și (b) *dreptul civil al întreprinzătorilor* (dreptul afacerilor), practicat de persoanele fizice și persoanele juridice înregistrate în calitate de întreprinzători. Normele din această ultimă categorie se regăsesc în acte normative speciale.

2. Contextul care determină dezvoltarea relațiilor aducătoare de profit poartă denumirea „activitate de întreprinzător”. Aceasta este o noțiune generică și formată dintr-un mix de reguli cu privire la: constituirea, autorizarea și funcționarea întreprinzătorilor, dezvoltarea infrastructurii de afaceri, reguli clare și nediscriminatorii privind plata de taxe și impozite, transparența în activitatea instituțiilor publice abilitate cu funcții de reglementare și control etc.

3. În pofida faptului că legislația și doctrina de specialitate utilizează noțiuni diferite pentru a denumi raporturile juridice aducătoare de profit, susținem că noțiunea corectă ce urmează a fi utilizată este „activitate de întreprinzător”, ea fiind în corespundere cu dispozițiile legislației în vigoare. Sintagma „activitate comercială” are la bază comerțul de mărfuri, astfel încât activitatea comercială (de comerț) reprezintă doar o varietate a activității de întreprinzător, fapt confirmat de art.3 al Legii cu privire la comerțul interior nr.231/2010. În consecință, termenii „activitate comercială” (de comerț) și „activitate de întreprinzător” se raportează unul față de celălalt conform regulii „parte la întreg”: activitatea comercială fiind privită ca parte din componența relațiilor de întreprinzător. Totodată, suntem de părerea că sintagma „activitate de antreprenoriat” este mai puțin relevantă și necesită a fi exclusă din uz, deoarece cuvântul „antreprenoriat” poate fi întâlnit doar în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, în timp ce majoritatea actelor normative în vigoare utilizează noțiunea „întreprinzător”.

4. În ultimii ani se remarcă tendința sporită de reglementarea amănunțită a anumitor operațiuni, luând naștere: dreptul transporturilor, dreptul asigurărilor, dreptul societăților comerciale, dreptul bancar, dreptul insolvabilității, dreptul concurenței etc. Fiecare dintre aceste subramuri dezvoltă laturi ale relațiilor de întreprinzător (societățile comerciale, transportul, concurența, insolvabilitatea etc.) și derivă din legislația civilă, dar luate în ansamblu, acestea contribuie la formarea domeniului activității de întreprinzător ca instituție cu caracter mixt.

5. Legislația civilă deține calitatea de „drept comun” pentru majoritatea instituțiilor dreptului privat și în măsura în care o instituție a activității de întreprinzător duce lipsă de norme juridice, se vor aplica în mod subsidiar prevederile din Codul civil. Faptul că în obiectul de reglementare a

activității de întreprinzător se conțin și elemente de drept public (administrativ, fiscal, vamal, etc.), nu diminuează ponderea legislației civile.

6. În mediul universitar, abordarea instituției activității de întreprinzător se efectuează în cadrul cursului denumit *Dreptul afacerilor*, cu referire la care în doctrina autohtonă se duc discuții contradictorii. În acest context, nu agreeam opiniile doctrinare potrivit cărora dreptul afacerilor ar fi ramură distinctă de drept. Subliniem că existența obiectului și a metodelor de reglementare nu poate servi ca argument în favoarea calificării dreptului afacerilor ca ramură de drept. Cu alte cuvinte, din punct de vedere doctrinar nu este dificil a identifica obiect și metode pentru a susține existența unei ramuri de drept, problema însă ține de faptul că conceptual, în Republica Moldova dreptul afacerilor nu este pregătit a fi numit ramură de drept. Mai mult, orice tentative de separare a dreptului afacerilor de ramura dreptului civil ar da posibilitatea începerii unor discuții inoportune cu privire la codificarea normelor din sfera activității de întreprinzător. Astfel de experiențe au existat deja în Ucraina în legătură cu adoptarea în anul 1994 a Codului economic, dar și în Kazahstan, prin tendința actuală de adoptare a Codului cu privire la activitatea de întreprinzător.

7. Transportul rutier de pasageri reprezintă un domeniu important al activității economico-sociale prin intermediul căruia se realizează deplasarea în spațiu a persoanelor și a bunurilor în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale populației. În procesul desfășurării activității de întreprinzător interesele publice ale societății și interesele private ale operatorului de transport rutier sunt corelate: interesul public este chemat să protejeze interesul privat, iar interesul privat se bazează pe cel public. Rolul principal în armonizarea acestor interese revine statului.

8. În Republica Moldova există puține lucrări științifice consacrate izvoarelor juridice de reglementare a transporturilor rutiere. Acesta este unul dintre motivele pentru care domeniul transporturilor rutiere nu are fundamentare științifică suficientă. În scopul consolidării domeniului de cercetare a raporturilor juridice din sfera transporturilor rutiere se impune o conlucrare între MEI și mediul academic pentru susținerea financiară a activității editoriale. Aport considerabil în acest sens poate aduce Curtea Supremă de Justiție a R.M. prin generalizarea practicii judiciare din transport.

9. În prezent, importanța și valoarea științifico-practică a *dreptului transporturilor* este de necontestat, iar perspectiva conturării lui ca domeniu separat de cercetare devine tot mai evidentă. Deși în doctrina altor state pot fi întâlnite păreri *pro* și *contra* existenței dreptului transporturilor ca ramură de drept distinctă, faptul de a susține cu fermitate că dreptul transporturilor constituie ramură separată de drept ar genera discuții contradictorii din motiv că o parte dintre doctrinarii autohtoni abordează cu intransigență delimitarea ramurilor din cadrul sistemului de drept privat, focalizând totul în ramura dreptului civil, iar alte direcții de cercetare considerându-le drept instituții juridice.

10. Legislația din transportul rutier cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și reguli administrativ-organizatorice, motiv din care există două soluții: *prima*, a distinge între dreptul privat

al transporturilor și dreptul public al transporturilor; *a doua*, de a realiza mai multe subramuri aparte care, în totalitatea lor, să reprezinte ramura transporturilor, de exemplu, din relațiile sociale reglementate de legislația transportului rutier – subramura dreptul transportului rutier, cele din sfera transportului aerian – dreptul aerian, transportul feroviar – dreptul transportului feroviar, iar transportul maritim și naval – dreptul maritim.

11. Transportul rutier de pasageri în Republica Moldova este reglementat de un ansamblu de acte normative în care se includ elemente de drept privat și de drept public, fapt ce implică utilizarea mai multor metode de reglementare: imperativă, dispozitivă, coercitivă și de recomandare. Aceste metode se deduc din felul în care legiuitorul s-a exprimat la formularea normelor juridice. Preponderente sunt metodele imperativă și dispozitivă, și doar un mic segment cuprinde reguli coercitive și de recomandare.

2. REALIZAREA DREPTULUI LA DESFĂȘURAREA ACTIVITĂȚII DE ÎNTEPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

2.1. Caracterizarea particularităților activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri

2.1.1. Natura juridică a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri

Transportul de pasageri în Republica Moldova se realizează în mod preponderent cu transportul rutier, deoarece suprafața teritorială este relativ mică, fapt ce avantajează transportul rutier și diminuează accesul altor tipuri de transport [168, p.56].

Realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător se manifestă printr-un ansamblu de acțiuni orientate spre obținerea calității de operator de transport rutier: înregistrarea, obținerea autorizației de activitate, participarea la concursul privind obținerea dreptului de deservire a rutei etc. Aceste acțiuni poartă caracter de pregătire, formând prima etapă în procesul de constituire a operatorului de transport.

Interesele comerciale ale operatorului de transport rutier se confruntă cu interesele generale ale societății, iar rolul principal în asigurarea convergenței acestor interese revine statului. Anume statul garantează fiecărui operator de transport rutier un cadru unic de realizare a drepturilor civile prin: protecția împotriva abuzului din partea autorităților publice, securitatea circulației rutiere, evitarea monopolului, asigurarea condițiilor de concurență loială, coordonarea raporturilor de colaborare cu alți operatori de transport [380, p.32]. Efectuarea transporturilor în condiții de siguranță, realizarea libertății activității de întreprinzător, libera concurență, politica tarifară și protecția împotriva monopolului reprezintă principalele interese publice protejate de stat [314, p.20-21].

Structura complexă a instituției activității de întreprinzător și lipsa unor studii fundamentale în domeniul dreptului transporturilor au generat discuții privitor la natura juridică a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri.

În literatura de specialitate a fost promovată intens teoria *naturii juridice de drept administrativ* a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. Activitatea de transport este privită ca o varietate a activității administrative, ceea ce determină aplicarea față de această varietate a unor reguli generale de reglementare, specifice dreptului public, precum înregistrarea, notificarea și autorizarea operatorilor de transport [299, p.56]. Totuși, în viziunea multor autori, o asemenea abordare este riscantă, deoarece ignoră natura privată a activității de întreprinzător și ridică interesul statului mai presus decât interesul privat al operatorilor de transport rutier [326, p.1402; 367, p.197; 437, p.61].

Oponenții teoriei privind natura juridică de drept administrativ au menționat că instituția activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri reprezintă o structură de drept

privat. În sprijinul pozițiilor expuse, autorii pornesc de la *natura juridică de drept privat* a instituției activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri și aduc argumente că activitatea de transport este destinată satisfacerii, în primul rând, a intereselor private ale subiecților activității de întreprinzător [440, p.222; 445, p.113]. Operatorul de transport rutier este un liber profesionist care desfășoară activitate de întreprinzător prin prestarea unor servicii calificate de transport [429, p.80].

Există și părerea că natura juridică a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri manifestă *caracter sui-generis*. Adepții acestei opinii au indicat că natura juridică a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri poartă caracter mixt, deoarece cuprinde elemente de drept privat și de drept public: pe de o parte, operatorul de transport rutier este un profesionist imparțial și independent, iar pe de altă parte, este obligat de a respecta cerințele impuse de stat cu privire la desfășurarea activității de întreprinzător [407, p.20; 399, p.15].

Expunându-ne punctul de vedere, considerăm că instituția activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri manifestă o natură dublă, în care se cuprind elemente de drept privat și de drept public. Legislația națională din sfera transporturilor rutiere cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și norme de organizare și administrare, motiv pentru care se pune problema de a distinge dreptul privat de cel public al transporturilor. În pofida faptului că în cadrul regimului legal al transportului rutier normele de drept public sunt preponderente, la baza desfășurării activității de întreprinzător stau regulile dreptului privat, iar rolul principal revine normelor dreptului civil [421, p.366].

Cerințele pentru desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri pot fi clasificate după mai multe criterii. Astfel, după izvorul de reglementare, se disting cerințe stabilite de Codul civil al R.M., Legea cu privire la înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007, Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001, Codul transporturilor rutiere nr.150/2014, Legea cu privire la protecția consumatorilor nr.105/2003 [146] etc. În funcție de obiectul reglementării juridice, există cerințe cu privire la: securitatea în trafic, protecția consumatorilor, concurența loială, confortul pasagerilor, respectarea obligațiilor fiscale. În dependență de stadiul desfășurării activității de întreprinzător se disting cerințe premergătoare, precum: înregistrarea de stat, obținerea licenței, deschiderea conturilor bancare, evidența fiscală etc., și cerințe impuse pe parcursul desfășurării activității: plata de taxe și impozite, testarea tehnică a vehiculelor [407, p.18].

Având ca punct de pornire definiția prevăzută în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, putem distinge o serie de particularități ale activității de întreprinzător, cu aplicabilitate în domeniul transportului rutier: a) este o activitate independentă; b) se efectuează din proprie inițiativă; c) se desfășoară sub denumire proprie; d) pe riscul și sub răspunderea celui care o desfășoară; e) prin intermediul ei se asigură o sursă permanentă de venituri.

a) Activitatea de întreprinzător este considerată o activitate independentă. Prin independență se înțelege că nimeni nu-i poate dicta operatorului de transport rutier cât să presteze, cum să o facă și unde să-și desfășoare activitatea [247]. Independența acordă operatorului de transport libertate, el activează din voința liberă și în interesul propriu. Cu toate acestea, operatorului de transport rutier i se impun o serie de cerințe: să fie înregistrat, să dețină licență și autorizații, să achite taxe și impozite, să respecte normele de concurență etc.

b) Operatorul de transport rutier își desfășoară activitatea din proprie inițiativă. Nimeni nu poate fi obligat să practice activitatea de întreprinzător. Doar proprietarul decide în privința fondării unei întreprinderi, alege de sine stătător genul de activitate, forma juridică de organizare și denumirea. La fel, proprietarul hotărăște ce volum de investiții să efectueze, cu cine să încheie contracte, la ce preț etc.

c) Oricine dorește să inițieze o afacere în domeniul transportului rutier de pasageri, trebuie să fie înregistrat în una din formele de organizare juridică prevăzute de lege. La data înregistrării apare un nou subiect de drept, care participă la relațiile comerciale de transport cu denumire proprie. De exemplu, Î.I. „Ion Vasilașcu”, Î.M. „Eurolines Moldova” SRL, Î.M. „Regia Transport Electric” etc. În cazul modificării denumirii, operatorul de transport rutier este obligat să publice un avis în Monitorul Oficial al R.M. și să opereze modificările necesare în Registrul de stat [168, p.116].

d) Expresia „pe riscul și sub răspunderea celui care o desfășoară” se explică în felul următor: oricine începe o afacere, pune în circulație anumite valori patrimoniale și depune eforturi pentru a majora costul lor. Dacă calculele întreprinderii sunt greșite, aceasta riscă să nu câștige nimic, dar și să piardă bunurile pe care le-a pus în circulație [283, p.74]. În transportul rutier de pasageri pot exista riscuri de prestare a serviciilor (diminuarea nejustificată a tarifelor, întocmirea unui itinerar neprofitabil, încheierea unor contracte nereușite), de contabilitate, de exploatare a vehiculelor, riscuri care survin din interacțiunea cu autogările și stațiile auto etc. [370, p.81]

e) Prin intermediul activității de întreprinzător se asigură o sursă permanentă de venituri. Scopul celui care desfășoară o afacere este de a acumula câștiguri stabile pentru a-și acoperi cheltuielile, a plăti salariile angajaților, a achita impozite și în sfârșit, de a avea un profit [267, p.56]. O activitate desfășurată ocazional nu va aduce operatorului de transport câștiguri suficiente.

2.1.2. Corelația activității de transport rutier de pasageri cu activitatea de întreprinzător

În literatura de specialitate pot fi întâlnite mai multe puncte de vedere cu referire la cerințele pe care trebuie să le întrunească o relație de transport rutier pentru a fi calificată drept activitate de întreprinzător. Conform opiniei expuse de cercetătoarea rusă *O.Strebkova*, este necesar ca: a) să fie prezente anumite subiecte de drept: operatorul de transport și pasagerii; b) să existe deplasarea pasagerilor de la punctul de pornire la cel de destinație, cu vehicule corespunzătoare și în condiții de

siguranță; c) prestarea serviciilor să fie efectuată doar în baza unui contract de transport care, de regulă, se încheie în formă verbală [423, p.35-36]. Autoarea *E.Krotova* susține că pentru operatorul de transport rutier, activitatea de transport rutier trebuie să fie una profesionistă, în scopul obținerii de profit [372, p.79]. Mai multe detalii găsim la doctrinarul român *C.Stanciu*, care susține că operatorul de transport este un profesionist, în sensul că exercită o activitate în mod continuu, asumându-și un risc; are un patrimoniu distinct; este supus unor înmatriculări, autorizări și înscrieri în registrele publice [225, p.172].

Pentru ca o deplasare să fie considerată activitate de întreprinzător, operatorul de transport rutier trebuie: să fie înregistrat ca subiect al activității de întreprinzător, să aibă licență de activitate, să dețină autorizații și să respecte normele legale cu privire la siguranța și securitatea transportului [168, p.125].

Până la data de 26 octombrie 2017, licențierea activității de transport rutier în Republica Moldova era de competența Camerei de Licențiere. În funcție de tipul activității pe care dorea să o desfășoare, pretendentul putea solicita licență pentru: servicii regulate, ocazionale (inclusiv turistice), regulate speciale, în regim de taxi sau transport rutier de colete. În prealabil, autoritatea de licențiere verifica dacă: a) pretendentul este înregistrat (art.10 alin.(2) lit.(a) din Legea nr.451/2001); b) are angajat un manager de transport rutier (art.23 alin.(2) lit.(a) și art.48 lit.(j) din Codul transporturilor rutiere), care să corespundă condiției de bună reputație (se confirmă prin declarație scrisă, art.18 și art.23 alin.(2) lit.(a)); c) deține certificat de competență profesională eliberat de A.A. „ANTA” (art.23 alin.(2) lit.(a) și art.44); d) dispune de sediu real și efectiv (art.16, art.17 lit.(a) și art.23 alin.(2) lit.(c)); e) deține în proprietate, locațiune sau în leasing vehicule pentru desfășurarea activității de transport (art.17 lit.(b) și lit.(c), art.23 alin.(2) lit.(d) și art.48 lit.(f)). În conformitate cu art.153 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere, licențele care au fost eliberate până la data de 26 octombrie 2017 își păstrează valabilitatea, iar competențele de autorizare a noilor operatori de transport rutier au fost atribuite A.A. „ANTA”.

Autorizațiile pentru transportul rutier de pasager prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional se eliberează de către A.A. „ANTA” (art.32 din Codul transporturilor rutiere). Autorizația se oferă doar acelui operator de transport rutier care a obținut prin concurs dreptul de deservire a rutei. Pentru rutele în trafic local, municipal și raional, competența organizării și desfășurării concursului revine autorităților publice locale, iar la rutele în trafic interraional și internațional – autorităților publice centrale. În transportul de pasageri prin servicii ocazionale, autorizații nu există, locul lor fiind preluat de carnetul Interbus (pentru statele Uniunii Europene) și carnetul foi de parcurs (pentru statele din Uniunea Vamală), de eliberarea cărora este responsabilă A.A. „ANTA”.

Altă categorie de cerințe ține de siguranța și securitatea transportului. În temeiul prevederilor Codului transporturilor rutiere, A.A. „ANTA” verifică ca operatorul de transport rutier să dispună de: registre de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere, certificat de conformitate, contracte de asigurare pentru persoanele transportate și bagajele acestora (art.48 lit.(e), (m) și (o)), vehiculele rutiere să fie dotate cu tahografe și limitatoare de viteză (art.18 alin.(3) lit.(c), art.46 alin.(2), art.49 lit.(l) din Codul transporturilor rutiere).

Pe lângă obligațiile specifice, operatorul de transport rutier are obligații generale, valabile pentru toți agenții economici, cum sunt: punerea la evidență în cadrul inspectoratului fiscal teritorial; obținerea certificatului (codul numeric) de la Biroul Național de Statistică cu privire la corespunderea genului de activitate cu prevederile Clasificatorului Activităților din Economia Moldovei; înregistrarea la oficiul teritorial al Casei Naționale de Asigurări Sociale în calitate de plătitor al contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii; înregistrarea la oficiul teritorial al Companiei Naționale de Asigurări în Medicină în calitate de plătitor al primelor de asigurare obligatorie de asistență medicală; deschiderea contului bancar; obținerea autorizațiilor de funcționare (autorizație sanitară eliberată de Centrul de Sănătate Publică; autorizație de prevenire și stingere a incendiilor eliberată de Serviciul Protecției Civile și Situațiilor Excepționale, cu avizul de la serviciul pompieri referitor la respectarea cerințelor antiincendiar); achitarea de taxe și impozite; dări de seamă periodice către inspectoratul fiscal, biroul de statistică etc.

A doua condiție pentru calificarea unui raport de transport ca fiind activitate de întreprinzător constă în existența contractului de transport. Acesta se încheie doar în cazul transportului efectuat în scopuri comerciale (transportul public). Activitatea de transport este o activitate comercială prin esență, respectiv contractul de transport este comercial prin natura sa. Operatorul de transport rutier este întotdeauna un comerciant, având posibilitatea de a-și alege singur mijloacele de transport, personalul, itinerarele etc. Cu această ocazie, doctrina de specialitate (*O.Baranov, E.Matișova, I.Mreasova, A.Novik*) enumeră trei criterii pentru ca încheierea contractului de transport rutier să fie posibilă: a) să fie prezentă deplasarea pasagerilor împreună cu bagajele; b) deplasarea să fie efectuată de către un transportator profesionist, denumit operator de transport rutier; c) transportatorul să presteze serviciile în scop comercial [295, p.289; 390, p.382; 399, p.10].

Luând în considerație că contractul de transport se încheie doar la efectuarea transportului în scopuri comerciale, rămâne să delimităm care dintre raporturi se efectuează în scop comercial și care în interes personal. În acest context, Codul transporturilor rutiere face deosebirea între trei categorii de transporturi rutiere: contra cost, în cont propriu și în interes personal. Transportul rutier contra cost este operațiunea care se efectuează prin încasarea unui tarif, iar transporturile în cont propriu și în interes personal se efectuează în scopuri necomerciale (art.42 alin.(1)).

Corelația dintre legislația din domeniul transportului și legislația privind protecția consumatorilor. Pasagerul deține întotdeauna calitatea de consumator, fapt ce impune aplicarea în raporturile de transport a legislației cu privire la protecția consumatorilor.

Discuții există cu referire la salariații operatorului de transport rutier, precum șoferul, dispecerul, taxatorul și controlorul de bilete. Relațiile dintre angajator și salariați se reglementează de normele Codului muncii, iar în anumite situații, și de normele Codului civil (Capitolul XXXIV „Obligațiile care apar din cauzarea de daune”, art.1398-1424). Din acest punct de vedere, în doctrina de specialitate s-a menționat că între noțiunile de „consumator” și „pasager” nu putem pune semnul egalității. Conform opiniei expuse de cercetătoarea *S.Heighetova*, șoferii, dispecerii și taxatorii pot fi numiți pasageri, deoarece sunt prezenți în mijlocul de transport pe parcursul deplasării, dar nu pot fi numiți consumatori [445, p.85].

Efectuând o analiză a legislației naționale, deducem că noțiunea de călător este definită într-un singur act normativ, Regulamentul cu privire la autogară nr.9/12 din 09.12.1999 [210]. Conform Regulamentului, *călătorii* sunt persoanele transportate cu un autovehicul și care nu participă la conducerea acestuia (pct.2.1). Astfel, putem conchide că legislația cu privire la protecția consumatorilor se aplică doar în privința pasagerilor. Membrii personalului auxiliar din autovehicul (șoferul, taxatorul etc.) se consideră salariați ai operatorului de transport rutier și în privința lor nu se extinde legislația cu privire la protecția consumatorilor.

În raporturile juridice de transport (de altfel, și în situația altor raporturi cu participarea consumatorului) se aplică atât legislația din transport, cât și legislația cu privire la protecția consumatorilor. Întrebarea este care dintre legislații se aplică în mod prioritar? În problema dată explicații găsim în HPCSJ nr.7 din 09.10.2006 „Cu privire la practica aplicării legislației despre protecția consumatorilor la judecarea cauzelor civile” că: *instanțele judecătorești vor aplica Legea privind protecția consumatorilor în măsura în care aceasta nu contravine Codului civil; dacă prevederile actelor normative ierarhic inferioare (instrucțiuni, regulamente) vin în contradicție cu legile în vigoare, instanțele urmează să se călăuzească de legi; dacă în legislație lipsește norma specială, se aplică normele generale privind obligațiile prevăzute în cartea a treia a Codului civil* (pct.1). Rațiunea legiuitorului este că la apariția unor conflicte între normele de drept ce reglementează domenii speciale și generale, prioritate se acordă actului normativ cu aplicare specială.

Legislația cu privire la protecția consumatorilor reglementează un spectru larg de relații din care fac parte: transportul de pasageri, furnizarea de energie electrică, vânzarea-cumpărarea, asigurarea, antrepriza, prestarea de servicii etc. Prin urmare, distingem două abordări diferite. *Prima abordare* se bazează pe supremația legislației din transport asupra legislației cu privire la protecția drepturilor consumatorilor. Explicația este acordată de HPCSJ nr.7/2006 din care se deduce că legislația din domeniul protecției consumatorilor reglementează toate relațiile sociale în care apare

consumatorul, pe când legislația din transport are o sferă mai restrânsă de aplicare – relațiile cu participarea operatorilor de transport. Transportul prezintă un izvor sporit de pericol astfel că nu poate fi pusă pe același cântar cu alte activități de întreprinzător. *A doua abordare* se fundamentează pe supremația legislației privind protecția consumatorilor asupra legislației din transport [318, p.45].

Ca gen al activității de întreprinzător, transportul presupune un risc mai sporit decât alte activități. Există factori care influențează executarea contractului de transport, dar în privința cărora operatorul de transport rutier nu poartă răspundere, precum: condiții climaterice, cutremure etc. În acest context, tragerea la răspundere juridico-civilă a operatorului de transport se bazează în exclusivitate pe dispozițiile Legii cu privire la protecția consumatorilor, care acordă consumatorului posibilități largi de protejare a drepturilor sale. De exemplu, pasagerul are opțiunea de a înainta o reclamație în adresa prestatorului, a depune plângere la Agenția pentru Protecția Consumatorilor ori de a înainta cerere de chemare în judecată. În situația în care pasagerul înaintează reclamație, operatorul de transport este obligat să respecte art.18 alin.(1) din Legea privind protecția consumatorilor care stabilește că remedierea deficiențelor se face în termen de cel mult 14 zile calendaristice de la data înaintării reclamației de către consumator. Dacă operatorul de transport neglijează acest termen, la sesizare, Agenția pentru Protecția Consumatorilor poate aplica în privința agentului economic o amendă (art.278 alin.(1) din Codul contravențional). Alt exemplu care dovedește că consumatorul deține posibilități largi de apărare a drepturilor sale servește scutirea de la plata taxei de stat la depunerea acțiunii în judecată (art.85 alin.(1) lit.(a) din Codul de Procedură Civilă), precum și dreptul consumatorului de a alege competența teritorială la depunerea acțiunii în judecată (art.39 pct.(10)).

Practica judiciară cunoaște situații speciale de aplicare a legislației cu privire la protecția consumatorilor în raporturile de transport. Exemplu poate servi cazul examinat de Judecătoria din Celeabinsk, Federația Rusă. În timpul deplasării, șoferul a anunțat că troleibuzul își va schimba itinerarul. Fiind lipsit de posibilitatea de a ajunge la destinație, unul dintre pasageri a solicitat restituirea costului biletului, dar a primit refuz din partea taxatorului. Pasagerul a depus reclamație către administrația parcului de troleibuze, solicitând restituirea costului pentru bilet, penalități și despăgubiri morale. Pasagerul a insistat asupra faptului că operatorul de transport era obligat să asigure îmbarcarea gratuită în alt troleibuz pentru a nu achita în mod repetat costul călătoriei. Operatorul de transport rutier a solicitat exonerarea de răspundere, motivând că mijlocul de transport și-a schimbat itinerarul de circulație din cauza unor situații ce nu au depins de părți (accident). Instanța de judecată a dat câștig de cauză pasagerului [311, p.34].

Se constată și cazuri inverse, în care consumatorii fac abuz în poziția pe care o dețin. De exemplu, M.D. s-a adresat cu cerere de chemare în judecată către SRL „Mitrocar Prim” cu privire la repararea prejudiciului material și moral. În motivarea acțiunii reclamantul a indicat că la data de

28.11.2010, în jurul orelor 02.00 dimineața, a solicitat un taxi în localitatea Dumbrava de la agenția „Taxi-1474” pentru a se deplasa în sectorul Râșcani, mun. Chișinău. Ajungând în oraș, M.D. a solicitat schimbarea tarifului aplicat cu cel care se folosește în oraș, însă taximetristul a refuzat. Reclamantul a coborât din taxi plătiind pentru distanța efectiv parcursă, dar ulterior a expediat o reclamație în adresa pârâtului, SRL „Mitrocar Prim”, solicitând repararea prejudiciului material în mărime de 23,80 lei, a prejudiciului moral în sumă de 11.000 lei și 3240 lei cheltuieli de judecată. Prin hotărârea Judecătoriei Chișinău acțiunea reclamantului a fost respinsă ca neîntemeiată. Curtea de Apel Chișinău și Curtea Supremă de Justiție au menținut hotărârea instanței de fond. Instanța supremă a argumentat că recurentul nu a prezentat careva probe concludente în sprijinul pretențiilor sale referitor la tarifele aplicabile [67].

Aplicarea normelor din Codul civil și Codul transporturilor rutiere asupra relațiilor din transport. Normele din Codul civil au aplicabilitate mai restrânsă asupra raporturilor de transport. Pentru ca normele Codului civil să-și găsească aplicarea este necesar ca deplasarea să fie efectuată în baza contractului de transport. Nu vor fi aplicabile normele legislației civile în situația când transportarea se face în baza relațiilor de muncă. De exemplu, Uzina de Ciment din Rezina este amplasată la 12 kilometri distanță de oraș. În scopul bunei asigurări a procesului de muncă, administrația uzinei asigură deplasarea gratuită a salariaților. Raporturile respective sunt reglementate de normele Codului muncii.

De asemenea, nu cade sub incidența normelor din Codul civil transportul gratuit. De la regula respectivă există o excepție: când transportarea gratuită este efectuată în activitatea de întreprinzător de operatorul de transport care oferă public serviciile de transport (art.980 alin.(2) din Codul civil). De exemplu, transportarea gratuită a persoanelor care beneficiază de înlesniri la transportul public, precum: veteranii, polițiștii, militarii etc. La fel, prevederile Codului civil nu se vor aplica în cazul transportului realizat pentru necesități personale, familiale și de uz casnic.

Pe de altă parte, normele din Codul transporturilor rutiere au un domeniu mai larg de aplicare, deoarece cuprind și transporturile în cont propriu, și activitățile conexe de transport, cum sunt cele de autogară, de autoservice, de montare, de reparare și verificare a tahografelor, a limitatoarelor de viteză, de cântărire a vehiculelor rutiere, de inspecție tehnică. Normele Codului transporturilor rutiere nu vor fi aplicabile dacă transportul se efectuează *în interes personal*. De asemenea, dispozițiile codului nu-și vor avea aplicare dacă transporturile se efectuează cu vehicule rutiere a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 kilometri per oră; utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri, de misiunile medicale, de forțele responsabile de menținerea ordinii publice; care sunt utilizate pentru transportul de persoane sau de mărfuri în interes personal; agricole și forestiere (art.5). *Astfel, în timp ce Codul civil se axează asupra raporturilor de deplasare*

care izvorăsc din contractul de transport, Codul transporturilor rutiere reglementează și deplasările efectuate fără de contract.

2.2. Constituirea și structura organizatorico-juridică a operatorilor de transport rutier

Definiția noțiunii „operator de transport rutier” este redată în Codul transporturilor rutiere. Potrivit art.1 din Cod, *operatorul de transport rutier* este orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este supusă regimului de licențiere. Fără a ne opri la analiza contradicțiilor care iau naștere în legătură cu denumirea diferită în legislația națională a termenilor „transportator”, „cărăuș”, „operator de transport”, „agent transportator” etc., menționăm că legea nu specifică forma juridică de organizare pe care o poate avea operatorul de transport. Bazându-ne pe interpretarea noțiunii *întreprindere* din Codul transporturilor rutiere (art.1), deducem că în calitate de operator de transport rutier poate fi și întreprinzătorul individual. Indiferent de forma juridică de organizare pe care o poate avea operatorul de transport rutier, cert este că pentru inițierea unei afaceri în domeniul transportului rutier, persoana trebuie să fie înregistrată în calitate de subiect de drept, să dețină licență de activitate și autorizații prevăzute de Codul transporturilor rutiere.

Cel dintâi pas în inițierea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane ține de constituirea conform legii a subiectului de drept, în caz contrar, desfășurarea ilegală a activității de întreprinzător (fără a fi înregistrată) se sancționează conform prevederilor Codului contravențional (art.263 alin.(1)) și Codului penal (art.125 lit.(a)).

Întreprinderea se consideră a fi constituită din momentul înregistrării de stat. Înregistrarea urmează a fi înțeleasă ca o recunoaștere (certificare) din partea statului, prin intermediul organelor sale abilitate, a dreptului de a practica o afacere aducătoare de venit [165, p.45]. Prin exigența înregistrării de stat a entităților din domeniul transportului rutier, statul urmărește mai multe scopuri: efectuarea unui control asupra persoanelor care desfășoară activitate de întreprinzător în domeniul transportului rutier; prevenirea și combaterea activităților ilegale din transport; ținerea evidenței statistice cu privire la numărul de pasageri transportați etc. [381, p.66]

Instituția publică care efectuează înregistrarea persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali este Agenția Servicii Publice. La înregistrare, persoanei juridice și întreprinzătorului individual li se atribuie număr unic de identificare. Momentul înregistrării se consideră data adoptării deciziei de înregistrare. De la data respectivă, întreprinderea este în drept să-și înceapă activitatea, iar orice modificări care survin pe parcurs în actele de constituire trebuie comunicate imediat organului de înregistrare, în caz contrar, întreprinderea riscă achitarea de amenzi.

Regulile de înregistrare a operatorilor de transport rutier sunt similare cu ale altor subiecți de drept. Conform Legii nr.220/2007, solicitantul depune la organul de înregistrare: a) cererea de

înregistrare; b) actul de constituire; c) documentul ce confirmă achitarea taxei de stat. Alături de aceste documente, organul de înregistrare solicită și dovada depunerii de către fondatori a cotei-părți în capitalul social. Aporturile depuse în bani la capitalul social se confirmă prin certificatul bancar, iar aporturile depuse în natură (construcții, terenuri, mașini, tractoare, aparate de lucru etc.) – prin actul de evaluare a bunurilor în care este indicat costul fiecărui bun (art.144 din Codul civil). Asociatul care nu a vărsat aportul în termen răspunde pentru daune-interese și poate fi sancționat cu excluderea din societate (art.113 și 114).

În cazul înregistrării unor societăți comerciale cu capital integral sau parțial de stat, se prezintă avizul Guvernului (art.6 alin.(1) lit.(e) din Legea privind administrarea și deținutarea proprietății publice nr.121/2007 [148]), iar la înregistrarea întreprinderilor de stat – hotărârea de Guvern cu privire la fondarea întreprinderii (art.2 alin.(1) din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr.146/1994 [149]). În situația în care fondator al întreprinderii de transport este unitatea administrativ-teritorială, organului de înregistrare se prezintă hotărârea consiliului local (art.14 alin.(1) lit.(i) și art.80 a Legii privind administrația publică locală nr.436/2006).

Pot fonda întreprinderi de transport atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice, inclusiv statul și unitățile administrativ-teritoriale. Până la data înregistrării de stat persoana se numește fondator, ulterior devenind asociat, acționar, comanditar, comanditat etc., în funcție de forma de organizare solicitată. O situație aparte există în cazul persoanelor cu funcție de demnitate publică, precum: președintele republicii, deputați, miniștri, viceministri, primari, funcționari publici, judecători, procurori și polițiști. Aceștea nu pot desfășura activitate de întreprinzător, în schimb pot avea calitatea de fondator al unor persoane juridice cu scop lucrativ, inclusiv întreprinderi de transport. Această concluzie rezultă din coroborarea mai multor dispoziții legale, precum: art.8 alin.(1) lit.(d) din Legea cu privire la statutul judecătorului nr.544/1995 (M.O., 2002, nr.117-119); art.35 alin.(1) lit.(e) al Legii cu privire la procuratură nr.3/2016 (M.O., 2016, nr.69-77); art.29 alin.(1) și (2) din Legea cu privire la activitatea poliției și statutul polițistului nr.320/2012 (M.O., 2013, nr.42-47); Legea cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică nr.199/2010 (M.O., 2010, nr.194-196); art.25 alin.(2) din Legea cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public nr.158/2008 (M.O., 2008, nr.230-232).

Persoanele cu funcții de răspundere pot participa liber la fondarea de societăți pe acțiuni, societăți cu răspundere limitată, societăți în comandită (doar în calitate de comanditar). Având calitatea de fondator, sunt în drept de a vota la ședințele adunării generale și de a participa la repartizarea beneficiilor. În acest context, primirea dividendelor nu se consideră activitate de întreprinzător. Prin excepție, în anumite situații chiar și calitatea de fondator se consideră a fi o activitate de întreprinzător. Este vorba de calitatea de fondator în cadrul societăților în nume colectiv

(art.121), cooperativelor de producție (art.1 din Legea privind cooperativele de producție nr.1007/2002) și societăților în comandită (art.136).

Legislația permite și organizațiilor necomerciale (asociații, fundații, instituții etc.) de a fonda întreprinderi de transport. În context, Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992 stabilește că „pentru realizarea sarcinilor lor statutare, organizațiile obștești și cele religioase au dreptul să fondeze sau să participe la fondarea și coposedarea de societăți în nume colectiv și în comandită, societăți cu răspundere limitată și societăți pe acțiuni” (art.13 alin.(6)). Dispoziții similare se conțin în: art.188 alin.(2) și (3) din Codul civil; art.26 din Legea cu privire la asociațiile obștești nr.837/1996; art.23 din Legea cu privire la fundații nr.581/1999; art.25 din Legea sindicatelor nr.1129/2000; art.39-40 din Legea privind cultele religioase și părțile lor componente nr.125/2007. Cerința principală este ca veniturile obținute din activitatea întreprinderii de transport să fie vărsate în patrimoniul organizației necomerciale și să fie utilizate doar pentru atingerea scopurilor ei statutare.

Întreprinderile de transport pot fi fondate și de autoritățile administrației publice cărora prin act normativ sau act administrativ le sunt delegate asemenea competențe. De exemplu, MEI gestionează activitatea Î.S. „Gărilor și Stațiile Auto”, Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor”, S.A. „Gara Nord” etc., iar Primăria municipiului Chișinău este fondator al Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”, Î.M. „Regia Transport Electric” etc.

Poate deveni operator de transport rutier și întreprinzătorul individual. Activitatea pe care o desfășoară întreprinzătorul individual este o afacere mică și simplu de administrat în care întreprinzătorul își cunoaște personal beneficiarii, poate reacționa rapid la cerințele lor, adoptă decizii în mod independent, fără a se consulta cu cineva. Înregistrarea întreprinzătorilor individuali se face la Agenția Servicii Publice, conform regulilor stabilite în art.28 din Legea nr.220/2007.

Ținând cont că capitalul de pornire a afacerii sunt banii proprii ori banii familiei, întreprinzătorul individual are puține resurse financiare, iar de aici rezultă și valoarea mică a afacerilor sale. Fiind de unul singur, întreprinzătorului individual deseori nu-i ajung capacități și nici cunoștințele necesare, de aceea, pe măsură ce afacerea de transport se extinde, are nevoie de o formă de organizare juridică superioară, care i-ar permite o gestionare mai eficientă a afacerii. În astfel de situații, întreprinzătorii individuali optează pentru trecerea la altă formă de organizare, cum este societatea cu răspundere limitată sau societatea pe acțiuni.

Actul de constituire. Natura juridică contractuală a întreprinderii de transport își găsește rațiunea în acordul de voință al părților de a se asocia și de a obține, pe această cale, un profit pe care să și-l împartă. Deși principiul libertății de asociere permite fondatorilor să își aleagă în mod liber tipul de persoană juridică, opțiunea lor de a constitui o întreprindere de transport este supusă cerinței formale de a încheia un înscris, denumit generic, act de constituire. Actul de constituire devine opozabil semnatarilor de la data semnării, indiferent de faptul dacă a fost sau nu înregistrat.

În dependență de forma de organizare, actele de constituire pot fi: contractul de constituire, în cazul societății cu răspundere limitată care este fondată din două sau mai multe persoane și statutul, în situația societății cu răspundere limitată constituită de un singur fondator (art.12 din Legea nr.135/2007); act de constituire – societățile pe acțiuni (art.107, art.108 și art.157 din Codul civil), societățile în nume colectiv și societățile în comandită (art.122 și art.137 din Codul civil); statut – cooperativa de producție (art.172 din Codul civil; art.7 al Legii cu privire la cooperativa de producție nr.1007/2002); contract de constituire și statut – cooperativa de întreprinzător (art.15-17 din Legea cu privire la cooperativele de întreprinzător nr.73/2001); decizia fondatorului (hotărârea de guvern) și statutul întreprinderii – întreprinderea de stat (art.2 din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr.146/1994); decizia fondatorului (administrația publică locală) și statutul întreprinderii (pct.9-10 din Regulamentul model al întreprinderii municipale, aprobat prin H.G. nr.387/1994) – întreprinderea municipală. În actul de constituire urmează a fi indicat genul de activitate, conform Clasificatorului Activităților din Economia Moldovei.

Regula care guvernează actul de constituire este că toți asociații trebuie să participe la împărțirea profitului și la suportarea pierderilor. În acest sens, Codul civil prevede că asociații participă la repartizarea beneficiilor în mod proporțional cotei-părți pe care o dețin în capitalul social (art.115 alin.(1) lit.(c)). Menționăm și faptul că clauza leonină este interzisă: nimeni dintre asociați nu are dreptul la întregul profit realizat de întreprindere și nu poate fi absolvit de pierderile suferite de ea.

2.3. Regimul de notificare și autorizare în activitatea operatorilor de transport rutier

Până la data de 26 octombrie 2017, activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri a fost supus procedurii de licențiere, autoritatea competentă de a elibera licențe fiind Camera de Licențiere a R.M. Potrivit datelor statistice, numărul licențelor pentru activitatea de transport rutier eliberate de Camera de Licențiere în decursul anilor 1991 – 2017 a fost de 995, astfel încât activitatea de transport rutier, sub aspectul licențierii, era plasată pe locul secund, pe primul loc fiind activitatea din domeniul construcțiilor. Cu această ocazie, în doctrină s-a menționat că licența pentru activitatea de transport rutier este cea mai răspândită, deoarece numărul unităților de transport utilizate în transporturile rutiere de mărfuri și pasageri excede de sute de ori numărul navelor aeriene, maritime și navale [305; 306].

În literatura de specialitate au existat numeroase accepțiuni ale noțiunii de licență. Conform opiniei cercetătorilor *N.Garștea* și *V.Vrîncean*, licența din transport reprezintă un act ce atestă dreptul titularului de a desfășura pentru o perioadă determinată de timp activitatea în domeniul transportului cu respectarea obligatorie a condițiilor de licențiere stipulate în legislația cu privire la licențiere [106]. Autorul rus *E.Popov* consideră licența ca fiind prerogativa pe care o dețin autoritățile publice

în scopul de a proteja interesele statului împotriva unor eventuale consecințe negative cu caracter comercial ce pot lua naștere din partea întreprinzătorilor [412]. În doctrina română, noțiunea de „licență” a fost definită ca fiind un permis special în baza căruia persoana poate să desfășoare o activitate care îi aduce profit [230].

Legea nr.451/2001 definește *licența* ca fiind un act administrativ cu caracter permisiv, eliberat de autoritatea de licențiere, ce atestă dreptul titularului de licență de a desfășura genul de activitate indicat, cu respectarea condițiilor de licențiere (art.2).

În temeiul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere și Legea nr.451/2001, competențele de licențiere în transportul rutier au fost transferate către A.A. „ANTA”. Totodată, termenul *licențiere* a fost substituit prin cuvântul *notificare*. Art.22 din Codul transporturilor rutiere stabilește că operatorii de transport rutier au dreptul să inițieze activitatea de transport rutier după expirarea a 10 zile lucrătoare de la data notificării. În conformitate cu art.23 alin.(2) din Cod, la notificare se anexează un set de acte, identice cu cele pe care pretendentul le înainta, până la intrarea în vigoare a modificărilor, pentru obținerea licenței de activitate. În temeiul notificării efectuate, solicitantul urmează a fi înscris în Registrul operatorilor de transport rutier. Astfel, putem concluziona că înscrierea în Registrul operatorilor de transport rutier reprezintă, pentru operatorii de transport rutier, un act echivalent licenței.

Potrivit jurisprudenței CEDO licența reprezintă un bun, deoarece deținătorul își pune anumite speranțe cu referire la valabilitatea în timp a licenței și posibilității de a obține beneficii din exercitarea unor activități. Retragerea licenței are ca efect încetarea unei afaceri și constituie o interferență în dreptul persoanei de a se bucura de proprietate (cauza Bimer S.A. vs. Moldova, Hotărârea CEDO nr.15084/03 din 10.07.2007).

Procedura de licențiere din transportul rutier a fost pe larg abordată de A.Pozdneakova în opinia căreia licențierea reprezintă mijlocul de atingere a echilibrului dintre interesele publice și private, fiind condiția de bază pentru realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane [407; 408]. Totodată, licențierea are scopul de a preîntâmpina prejudicierea drepturilor și intereselor legale ale cetățenilor [288, p.12]. Așadar, licențierea este chemată să asigure securitatea transportului prin introducerea unor parametri calitativi, însă fixarea anumitor cerințe exagerate față de operatorii de transport poate împiedica activitatea acestora, creând o barieră administrativă [390, p.382]. Autorul rus E.Voitenkov distinge două categorii de cerințe impuse operatorilor de transport la etapa de obținere a licenței: prima se referă la desfășurarea activității de întreprinzător, iar cea de-a doua – la securitatea în traficul rutier. În scopul de a nu fi limitat accesul operatorilor de transport la activitatea de întreprinzător, autorul recomandă excluderea din rândul condițiilor de licențiere a cerințelor cu privire la securitatea în traficul rutier [314, p.20-21].

Întreprinderea ce intenționează să presteze servicii de transport rutier poate obține acest drept dacă întrunește cumulativ patru condiții: a) baza tehnico-materială; b) buna reputație; c) competența profesională; d) capacitatea financiară (art.16 din Codul transporturilor rutiere).

Cerința privind *baza tehnico-materială* se consideră a fi îndeplinită dacă întreprinderea are un sediu real și stabil, dispune de cel puțin un vehicul rutier și o treime dintre autovehiculele le deține în proprietatea ori în leasing (art.17). *Buna reputație* a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul sau întreprinderea nu au fost condamnați contravențional (de 3 ori, în interval de 12 luni) sau penal și nu au comis alte încălcări stabilite la art.19 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere. Cerința privind *competența profesională* a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul deține certificat de atestare a pregătirii profesionale (art.21).

Cea mai dificilă condiție ține de *capacitatea financiară*. În lumina art.19 din Codul transporturilor rutiere, capacitatea financiară a operatorilor de transport rutier în trafic internațional se rezumă la prezența unui capital în valoare de 9000 euro pentru primul autovehicul și 5000 euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule.

În scopul obținerii dreptului de activitate, solicitantul depune o notificare la A.A. „ANTA” conform art.23 din Codul transporturilor rutiere. O condiție prealabilă ce necesită a fi respectată este ca solicitantul să fie înregistrat în una din formele de organizare juridică. Legea nu stabilește o formă aparte, iar operatorii de transport rutier preferă societatea cu răspundere limitată, aceasta fiind cea mai convenabilă formă de organizare din Republica Moldova, indiferent de genul de activitate ce urmează a fi desfășurat.

Art.23 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere stabilește că la notificare se anexează: actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier (certificatul de competență profesională, contractul individual de muncă, declarația pe propria răspundere cu privire la buna reputație); declarația pe propria răspundere privind îndeplinirea condiției de capacitate financiară; titlul de proprietate sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu; certificatele de înmatriculare ale vehiculelor rutiere.

În doctrina de specialitate s-a menționat că unele acte solicitate de autoritatea de licențiere nu ar fi relevante. Conform opiniei cercetătorilor *S.Bratonovskii* și *O.Ostapeț*, numărul sporit al actelor de licențiere solicitate creează sarcini în plus și premize de proliferare a birocrăției. Autorii recomandă ca setul de acte pentru eliberarea licenței să fie format din cerere și anexe. După recepționarea setului de acte, funcționarii autorității de licențiere să fie obligați de a verifica corectitudinea informațiilor prezentate de solicitant [306, p.24].

În scopul acordării dreptului privind desfășurarea activității de transport rutier de pasageri, A.A. „ANTA” impune o serie de exigențe. Conform art.17 lit.(a) și art.48 din Codul transporturilor rutiere, operatorul de transport rutier trebuie să dețină un sediu în incinta căruia să efectueze

operațiunile tehnologice, să dirijeze activitatea de transport, să păstreze documentele contabile, autorizațiile și certificatele. Altă cerință, greu de realizat pentru operatorii de transport rutier, se referă la deținerea în proprietate sau în leasing financiar a cel puțin o treime din vehiculele rutiere (art.17 lit.(c) și art.153 lit.(c) din Codul transporturilor rutiere). Fiecare vehicul trebuie să dispună de certificat de înmatriculare și de raport de verificare tehnică (art.17 lit.(b) și lit.(c), art.23 alin.(2) lit.(d) și art.48 lit.(f); pct.126 lit.(b) din H.G. nr.357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere).

Operatorii de transport rutier sunt obligați a dispune de: registre de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere (art.48 lit.(m)); tahografe (în vigoare din 15.09.2019) (art.18 alin.(3) lit.(c), art.46 alin.(2), art.49 lit.(l), art.153 lit.(b)); contracte de asigurare a pasagerilor și bagajelor (art.48 lit.(e)); limitatoare de viteză – cu excepția rutelor regulate de până la 50 kilometri (art.18 alin.(3) lit.(c), art.46 alin.(2), art.49 lit.(l) din Codul transporturilor rutiere).

Fiecare operator de transport rutier trebuie să angajeze: manager de transport rutier, persoane responsabile de starea tehnică a unităților de transport (*mecanic*) și de controlul medical al șoferilor (*medic*). Zilnic, înainte de ieșirea în cursă, mecanicul efectuează controlul tehnic al unității de transport, iar medicul – controlul medical al șoferilor, cu înscrierea rezultatelor în registre (pct.16 lit.(l) din Regulamentul nr.854/2006). Din nefericire, legea nu se specifică ce fel de studii de specialitate trebuie să aibă medicul (medii sau superioare) și nici profilul medical în care să fie specializat.

Suspendarea înregistrării sau radierea din Registrul operatorilor de transport rutier se inițiază de către A.A. „ANTA” în conformitate cu Legea privind principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006, printr-o procedură similară celei de suspendare sau retragere a actelor permise.

Practica judiciară cu referire la retragerea dreptului de desfășurare a activității de transport rutier este în proces de formare, iar pricinile aflate în examinare poartă caracter controversat și de lungă durată. Cel mai relevant exemplu în acest context servește cauza Camera de Licențiere vs. „AutoInterBus-Tur” SRL, în care autoritatea de licențiere a emis decizia de retragere a licenței de activitate operatorului de transport în anul 2011, până în prezent dosarul fiind în curs de examinare. În fapt, la 14 martie 2011, Camera de Licențiere a efectuat un control inopinat cu referire la respectarea condițiilor de licențiere la operatorul de transport „AutoInterBus-Tur” SRL. În rezultatul controlului s-a constatat că persoana responsabilă de controlul medical și persoana responsabilă de controlul tehnic al unităților de transport, la întreprindere nu au activat niciodată, acest fapt constituind temei de retragere a licenței. De asemenea, s-a stabilit că registrele de evidență a controalelor medicale și tehnice a unităților de transport nu au fost completate din anul 2008. În

consecință, Camera de Licențiere s-a adresat cu acțiune în judecată prin care a solicitat retragerea licenței în baza deciziei nr.977 din 28.03.2011.

Prin hotărârea Judecătorei Chișinău din 11.06.2012 a fost dispusă respingerea ca neîntemeiată a cererii de chemare în judecată înaintate de Camera de Licențiere către „AutoInterBus-Tur” SRL cu privire la retragerea licenței. Colegiul civil al Curții de Apel Chișinău a menținut în vigoare hotărârea primei instanțe. Colegiul civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție ajunge la concluzia că decizia instanței de apel este neîntemeiată, din care considerente recursul declarat de „AutoInterBus-Tur” SRL a fost admis, cu anularea deciziei instanței de apel și remiterea pricinii la rejudecare [65] .

Regimul juridic al autorizării în transportul rutier de pasageri. În conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate este documentul care atestă dreptul operatorului de transport rutier de a efectua transport contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic național sau internațional pe un anumit traseu, conform graficului de circulație prestabilit și programului de transport rutier, pe perioada sa de valabilitate (art.5). Această autorizație se eliberează pe un termen de 8 ani (art.38 alin.(16)) și reprezintă un act nominal, de strictă evidență, ce nu poate fi transferat altui operator de transport rutier (art.38 alin.(19) și art.39 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere).

Autorizația de transport rutier se eliberează doar pentru rutele/cursele incluse în programele de transport rutier. Potrivit Codului transporturilor rutiere, *program de transport rutier* este programul care stabilește rutele și cursele necesare, graficele de circulație, capetele de rută, gările auto, stațiile publice, numărul necesar de vehicule și capacitatea minimă a acestora în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate (art.5). În Republica Moldova există cinci tipuri de programe de transport rutier: a) local; b) municipal; c) raional; d) interraional și e) internațional (art.33). Elaborarea, aprobarea și modificarea programelor de transport rutier interraional și internațional se efectuează de către organul central de specialitate [188], raionale – de către consiliile raionale, locale – de consiliile locale și municipale – de consiliile municipale. În vederea corelării programelor de transport rutier interraionale cu cele raionale, aprobarea și modificarea acestora se face numai după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate (art.35 din Codul transporturilor rutiere).

Transportul rutier de pasageri prin servicii regulate în trafic local, raional, interraional și municipal. Cursele de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, raional, interraional și municipal se atribuie prin concurs, în ședințe publice, de către comisii special create. Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier se instituie, după competență, de către organul central de specialitate, de consiliile locale (sătești, comunale sau orășenești), municipale sau raionale. În cazul în care pentru o rută a fost depusă o singură solicitare,

cursa se atribuie operatorului de transport rutier respectiv. Dacă au fost depuse mai multe solicitări, operatorii de transport vor fi departajați pe bază de punctaj (art.38 din Codul transporturilor rutiere). Procedura de certificare a operatorilor de transport rutier, criteriile de evaluare, precum și metodologia de punctare sunt prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.

Transportul rutier de pasageri prin servicii regulate în trafic internațional se efectuează de către operatorii de transport autohtoni în baza autorizațiilor de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic internațional, eliberate de A.A. „ANTA”, a deciziei organului central de specialitate, precum și a autorizațiilor de capăt și de tranzit eliberate de autoritățile competente ale altor state (art.39 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere). În scopul deschiderii unei rute regulate internaționale de pasageri, operatorul de transport rutier trebuie mai întâi să identifice un operator de transport rutier partener în țara de destinație, cu care să încheie contract de colaborare (de efectuare a curselor în regim de paritate). Paritatea conferă certitudine că cursele se vor realiza fără de întreruperi, deoarece în cazuri excepționale (accidente, defecțiuni ale autocarului, calamități naturale ș.a.), partenerul străin intervine pentru a salva situația [418, p.104-105]. Partenerii trebuie să semneze și o serie de acte, precum: orarul de circulație, schema rutei, regimul de muncă și odihnă a conducătorilor auto, tarifele, în temeiul cărora ministerele de resort din Republica Moldova și din statul de destinație vor elibera autorizații de efectuare a rutei solicitate. În situația în care ruta traversează și teritoriul altor state, vor fi necesare autorizații de tranzit.

Deschiderea rutelor internaționale, modificarea sau închiderea celor existente se face prin decizia MEI, în colaborare cu ministerul de resort din statele partenere. Actualmente, Republica Moldova are încheiate acorduri bilaterale privind transportul rutier internațional de pasageri cu multiple state, precum: România [3], Elveția [4], Regatul Țărilor de Jos [7], Germania [8], Turcia [9], Spania [10], Polonia [11], Slovenia [12] etc.

Sistemul de transport bazat pe acorduri bilaterale prezintă avantaje, fiindcă orice întreprindere de transport poate obține în propria țară autorizația necesară pentru acces la folosirea drumurilor publice ale altui stat. Periodic, statele contractante stabilesc condițiile de autorizare, sarcina respectivă fiind pe seama comisiilor mixte (moldo-române, moldo-ucrainene etc.), care negociază schimbul de autorizații (pct.1.1 lit.(a) din Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidență a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional, aprobată prin ordinul MTID nr.11 din 16.01.2010) [131].

Eliberarea autorizațiilor pentru transportul prin servicii regulate în trafic internațional se face contra plată, mărimea taxei fiind stabilită în anexa nr.3 la Legea fondului rutier nr.720/1996 [153]. Autorizația poate fi folosită numai de operatorul de transport rutier pe numele căruia a fost eliberată, respectiv nu poate fi transmisă unei alte persoane. Mai mult decât atât, în autorizație se înscrie numărul de înmatriculare al autovehiculului cu care se va efectua ruta, motiv din care, operatorii de

transport preiau mai multe autorizații (câte 4-5), pentru fiecare autovehicul în parte. Modelul autorizației de transport rutier de pasageri prin servicii regulate în trafic internațional este aprobat prin ordinul MTID nr.3 din 26.01.2015 [178], iar controlul asupra modului de utilizare a autorizațiilor se efectuează de A.A. „ANTA”.

În scopul obținerii autorizațiilor pentru efectuarea rutelor regulate de pasageri în trafic internațional, operatorul de transport rutier depune în adresa MEI un dosar, cu actele prevăzute la art.39 alin.(7) din Codul transporturilor rutiere, coordonate de ambii operatori de transport rutier. Primind dosarul, MEI înaintează autorităților competente ale statelor de destinație și de tranzit decizia privind deschiderea cursei și copiile documentelor relevante, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care Republica Moldova este parte.

Cerința de bază impusă operatorilor de transport pentru obținerea autorizațiilor de transport rutier regulat de pasageri în trafic internațional constă în deținerea numărului necesar de autovehicule. În acest scop, solicitantul trebuie să aibă în proprietate sau în folosință autocare care să fie înscrise Registrul de stat al transporturilor și în Sistemul informațional „Automobilul” [115]. De menționat că, potrivit art.39 alin.(10) și (11) din Codul transporturilor rutiere, dosarul de obținere a autorizațiilor poate fi respins dacă numărul de vehicule nu este suficient.

Neclarități există cu referire la regimul de muncă și odihnă al conducătorilor auto. Importanța acordată acestui segment se explică prin responsabilitatea majoră ce incumbă conducătorului auto pentru viața și sănătatea pasagerilor în timpul deplasării [402, p.18]. Autovehiculele se consideră izvoare de pericol sporit, iar conform art.1410 din Codul civil, persoanele a căror activitate este legată de izvor de pericol sporit (exploatarea vehiculelor) au obligația să repare prejudiciul cauzat. Acest fapt justifică introducerea unor exigențe speciale pentru conducătorii auto, cum ar fi vârsta, deținerea permisului de conducere și a legitimației de șofer în trafic internațional, obligația de a respecta regimul de muncă și de odihnă [453, p.5].

Conform art.294 din Codul muncii, regimul de muncă și de odihnă al salariaților a căror muncă este legată nemijlocit de circulația mijloacelor de transport se stabilește prin acte normative, precum și acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte. Analizând prevederile Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele din 01.07.1970 [13], deducem că perioada zilnică de aflare a conducătorului auto la volan nu trebuie să depășească 9 ore, iar după 4 ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză de cel puțin 45 de minute. Cu titlu de excepție, se permite ca de două ori pe săptămână perioada de conducere zilnică să fie prelungită până la 10 ore (art.6 și art.7).

Cu regret, în Republica Moldova nu există un act normativ cu referire la regimul de muncă și odihnă a conducătorilor auto. Conform pct.3.3.2 din Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții și organizații ce efectuează transporturi de pasageri și

mărfuri nr.9/12 din 09.12.1999 [208], regimul de muncă și odihnă al șoferilor se întocmește în corespundere cu normele din legislația muncii și din Regulamentul cu privire la timpul de muncă și timpul de odihnă al șoferilor. Paradoxul constă în faptul că deși actele normative fac trimitere la Regulamentul cu privire la timpul de muncă și odihnă al șoferilor, un astfel de act normativ în ordinea juridică națională încă nu este aprobat.

Subliniem că legislația națională nu prevede obligativitatea dotării vehiculelor rutiere cu tahografe, motiv din care, mecanismul actual de evidență și control al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto pe teritoriul Republicii Moldova este inefficient. În conformitate cu art.144 din Codul transporturilor rutiere, evidența timpului de muncă și odihnă se efectuează de fiecare membru al echipajului, în scris, pe foaia de parcurs, cu folosirea simbolurilor grafice adecvate și cu indicarea perioadelor de conducere și de repaus. Cu titlu de comparație, menționăm că în majoritatea statelor există obligativitatea dotării autovehiculelor cu tahografe digitale, iar evidența timpului de muncă și de odihnă pe foile de parcurs nu mai există.

Practica dovedește că conducătorii auto încalcă frecvent regimul de muncă și odihnă în timpul efectuării rutelor în trafic internațional pe distanțe mari. De exemplu, pentru efectuarea rutei Chișinău – Paris, conform Acordului european din 01.07.1970, operatorul de transport rutier trebuie să antreneze cinci conducători auto, condiție greu de respectat. Combaterea fenomenului devine dificilă de realizat din motiv că operatorii de transport și conducătorii auto ajung la o înțelegere tacită, prin care operatorul manifestă dorința de a angaja puțini salariați, iar conducătorul auto primește întreaga retribuție din efectuarea cursei [438, p.129]. În Uniunea Europeană, asemenea probleme lipsesc, deoarece transportul rutier de persoane este acceptat pentru distanțe relativ mici, ca alternativă fiind utilizat transportul aerian [315, p.6].

Anumite dificultăți pentru operatorii de transport rutier apar în legătură cu respectarea graficului de circulație, care trebuie să conțină: punctul de pornire și sosire; localitățile în care sunt prevăzute staționări; durata de staționare; distanțele; ora de pornire și de ajungere la destinație; punctele de trecere a frontierei de stat. Graficul necesită a fi întocmit cu exactitate, iar conducătorii auto să nu admită întârzieri, în caz contrar, cele mai mici devieri (chiar și până la 20 de minute) pot fi sancționate de organele de control ale statelor Uniunii Europene. Din cauza incorectitudinii graficelor de circulație, dar și a tergiversării trecerii frontierei de stat, conducătorii auto nu se încadrează în limitele duratei de conducere și a graficului de circulație, iar organele de control aplică amenzi pe traseu. În consecință, numeroși operatori de transport rutier au renunțat la rute regulate de pasageri, optând pentru rute neregulate, care prezintă mai puține formalități.

Problemele regimului juridic al autorizării. Numărul sporit al operatorilor de transport rutier pe piața autohtonă duce la scăderea calității serviciilor prestate. Cea mai dificilă este situația din transportul rutier pe rute regulate în trafic național, unde concurează 90% din numărul total al

operatorilor de transport. Pentru comparație, o situație total diferită există în Belarus, unde transportul este administrat de către stat (95%) [294, p.34].

Cele mai frecvente conflicte din transportul rutier de pasageri se înregistrează între MEI și operatorii de transport rutier în legătură cu deschiderea, suspendarea și închiderea curselor. Or, numărul mare de operatori de transport, tarifele relativ joase (0,48 lei/kilometru/pasager) și fluxul de pasageri aflat în descreștere generează nemulțumiri în rândul operatorilor de transport, respectiv noi procese de judecată împotriva MEI. Cu titlu de exemplu, în perioada ianuarie 2015 – septembrie 2016, Curtea de Apel Chișinău a examinat 45 dosare de acest fel, iar Curtea Supremă de Justiție – 27 de dosare [171, p.79].

Baza normativă ce vizează deschiderea noilor rute sau închiderea celor existente este constituită din Codul transporturilor rutiere, Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 și Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidență a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional [131]. La apariția unor litigii, se recomandă ca, până la adresarea în instanța de judecată, operatorii de transport rutier să depună o cerere prealabilă către organul care a emis actul administrativ contestat în conformitate cu prevederile art.14 al Legii contenciosului administrativ nr.793/2000 [154]. În caz contrar, dacă operatorii de transport neglijează calea respectivă și se adresează direct cu acțiune în judecată, judecătorul va dispune restituirea cererii în conformitate cu art.170 alin.(1) lit.(a) din Codul de Procedură Civilă [45] pe motiv că reclamantul nu a respectat procedura prealabilă de soluționare a pricinii.

Potrivit Regulamentului nr.854/2006, temei pentru organizarea transporturilor regulate de pasageri îl constituie analiza cerințelor populației, agenților economici, autorităților administrației publice, situației existente și a altor factori (pct.17). În așa mod, temeiul de bază la deschiderea rutelor constă în satisfacerea nevoilor de transport a populației. Pentru început însă, trebuie să existe o cerere a operatorului de transport, deoarece fără cerere nu există temei de a deschide ruta (cursa). Autoritatea publică locală poate interveni cu o cerere din numele primarului ori a consiliului local, dar numai în susținerea intereselor populației locale. Subliniem că temeiurile expuse la pct.17 din Regulamentul nr.854/2006 sunt relative. În decursul anilor au fost deschise numeroase rute regulate în trafic național, în timp ce fluxul de pasageri era în descreștere.

Deschiderea și închiderea rutelor nu poate fi efectuată oricum, ci trebuie să se țină cont de interesele populației. Cu titlu de exemplu, aducem o speță în care prin ordinul MTID au fost deschise două curse regulate Chioselia – Cahul. În scurt timp, ministrul transporturilor și-a anulat ordinul emis inițial invocând faptul că pe ruta respectivă activează un alt operator de transport, care satisface pe deplin cerințele populației. Nemulțumit, operatorul de transport s-a adresat cu acțiune în judecată. Curtea de Apel Chișinău și Curtea Supremă de Justiție au dat câștig de cauză operatorului de transport, motivând că populația din satul Chioselia este interesată în existența cursei respective, iar

motivele invocate de MTID nu pot servi drept temei pentru închiderea rutei. În favoarea menținerii rutei Chioselia – Cahul s-a pronunțat populația din localitățile respective, consiliul local din satul Doina, primarii satelor Chioselia, Cîșla și Coștangalia. În asemenea circumstanțe, Curtea Supremă de Justiție a decis că ordinul MTID este emis cu încălcarea legislației și urmează a fi anulat, iar ruta Chioselia – Cahul să fie restabilită [68].

La deschiderea rutelor regulate, organul de resort și operatorii de transport sunt obligați să ia în considerare frecvența deplasării populației, dar și interesele altor operatori de transport rutier, autorizați să efectueze curse în aceeași direcție. Astfel, într-o situație de caz MTID a emis ordinul nr.212 din 22.10.07 prin care a permis perfectarea documentelor pentru SRL „AutoInterBus-Tur” privind deschiderea rutei Chișinău – Hamburg (Germania), însă ulterior, printr-un alt ordin, nr.213 din 18.09.08, a retras dreptul de perfectare a documentelor. Operatorul de transport a contestat actul administrativ în instanța de judecată. Judecătoria Centru și Curtea de Apel Chișinău au dat câștig de cauză operatorului de transport, în schimb Curtea Supremă de Justiție a casat hotărârea instanței de apel, motivând că frecvența deplasării populației pe segmentul Chișinău – Hamburg este redusă, astfel încât ordinul MTID nr.213 din 18.09.08 de retragere a dreptului în perfectarea documentelor este întemeiat [69].

Curtea Supremă de Justiție motivează că la ceilalți operatori de transport rutier, care efectuează rute regulate spre Germania, coeficientul de îmbarcare este de 29% din capacitatea totală a autocarului, iar acest lucru dovedește lipsa necesității de a antrena alți operatori de transport la ruta dată. Subliniem că în cazul rutelor în trafic internațional, pentru a stabili coeficientul de îmbarcare instanțele judecătorești solicită de la Poliția de Frontieră a R.M. prezentarea informației cu privire la numărul de persoane care au traversat frontiera de stat. Coeficientul de îmbarcare poate fi calculat și în baza informației preluate din foile de parcurs, însă practica dovedește că aceste informații nu reflectă realitatea [164].

Într-un alt caz similar, MTID a permis deschiderea rutei regulate Chișinău – Sankt Petersburg, dar fără a ține cont de drepturile altor operatori de transport rutier care operau pe acea linie. Operatorii de transport au contestat în instanță ordinul MTID. Judecătoria Buiucani a anulat ordinul MTID, motivând că transportul regulat de pasageri pe segmentul Chișinău – Sankt Petersburg este deservit de către cinci operatori de transport rutier, iar apariția celui de-al șaselea ar falimenta activitatea celor existenți. Mai mult, la pornirea din Sankt-Petersburg cursa solicitată se suprapune cu altă rută, nefiind respectat intervalul de o oră prevăzut de lege. Curtea de Apel Chișinău a menținut hotărârea primei instanțe, adăugând că prin prisma art.20 lit.(b) din Regulamentul nr.854/2006, MTID era obligat să refuze deschiderea unei rute noi [70].

Altă categorie de dosare dintre organul de resort și operatorii de transport se referă la nerespectarea obligației de atribuire a rutelor în bază de concurs. În conformitate cu prevederile

Regulamentului nr.854/2006, desfășurarea concursului pentru atribuirea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate este obligatorie numai în situația când la aceeași rută pretind doi sau mai mulți operatori de transport. Dacă pretendent este doar unul, concursul nu se va desfășura (pct.19). Problema este că alți operatori de transport, care la fel ar dori să participe la concursul pentru aceeași rută, nu cunosc despre faptul că o cerere în acest sens a fost depusă deja. Astfel încât după expirarea a 30 de zile, solicitantului i se atribuie dreptul de deservire a rutei (cursei), în timp ce ceilalți doritori nu au cunoscut despre aceasta, respectiv nu mai pot participa la concurs.

Cu titlu de exemplu aducem cazul în care un grup de operatori de transport rutier au acționat în judecată fostul MTID, din motiv că, prin ordinul ministrului, au fost deschise două curse regulate Chișinău – Taraclia, fără a fi respectate cerințele Regulamentului nr.854/2006 cu privire la desfășurarea concursului. Curtea Supremă de Justiție a dat câștig de cauză MTID, motivând că ordinul de deschidere a noilor curse a fost emis cu respectarea cerințelor legale: „Contrar argumentelor aduse de către recurenți (n.n. – *operatorii de transport rutier*), prima instanță a statuat just că la caz, organizarea unui concurs nu era necesară. Or, reieșind din prevederile pct.19 al Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, atribuirea prin concurs a dreptului de deservire a rutelor regulate de pasageri este prevăzută doar în cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru obținerea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate de pasageri, condiții care la caz nu au fost stabilite” [72]. Interpretarea oferită de instanța supremă la pct.19 din Regulamentul nr.854/2006 este binevenită prin faptul că a oferit un răspuns la întrebarea când trebuie organizat concurs. Astfel, dacă cel puțin doi operatori de transport vor depune cereri pentru deschiderea aceleiași rute, concursul urmează a fi organizat. În schimb, dacă un singur operator de transport depune cerere pentru ruta respectivă, organizarea concursului nu va fi necesară.

Din nefericire, există și cazuri de aplicare greșită de către instanțele judecătorești a pct.19 din Regulamentul nr.854/2006. Astfel, operatorul de transport ÎI „Autoservice - Zamfir” a depus cerere de chemare în judecată împotriva fostului MTID cu privire la contestarea actului administrativ. În motivarea acțiunii, reclamantul a invocat faptul că s-a adresat cu cerere către pârât prin care a solicitat atribuirea dreptului de deservire a rutei Chișinău – Coșcalia, dar a primit refuz. Prin răspunsul MTID i s-a explicat că în direcția solicitată existau rute regulate similare, fluxul de pasageri era redus și deschiderea unei rute noi va afecta activitatea operatorilor de transport existenți. Paradoxul este că peste două luni, MTID a acordat ruta respectivă altui operator de transport.

Prin hotărârea Judecătoriei Chișinău acțiunea a fost respinsă. În mod similar a procedat Curtea de Apel Chișinău, care a respins apelul declarat de reclamant și a menținut hotărârea primei instanțe. În schimb Curtea Supremă de Justiție casează integral decizia Curții de Apel Chișinău și hotărârea Judecătoriei Buiucani, și emite o hotărâre nouă prin care admite acțiunea înaintată de ÎI „Autoservice - Zamfir”, respectiv anulează ordinul MTID ca fiind ilegal. Instanța supremă aduce explicații că în

cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru obținerea dreptului de deservire a rutei regulate de pasageri, atribuirea se efectuează în conformitate cu Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a rutelor regulate de pasageri, anexa nr.3 la Regulamentului nr.854/2006. În speță cert este faptul că pentru deschiderea aceleași curse Chișinău – Coșcalia a fost depusă cerere și de către reclamant cu solicitarea ca ruta să fie atribuită lui spre deservire, care, însă, a rămas fără soluționare. Astfel fiind, Curtea Supremă de Justiție conchide că, existând înregistrate două cereri cu privire la deschiderea aceleiași rute, era necesară organizarea și desfășurarea concursului [73].

Desfășurarea concursului este necesară și în cazul în care ministerul decide retragerea dreptului de deservire a rutei de la un operator de transport cu acordarea acestui drept la alt operator de transport. Dacă cerința respectivă nu este respectată, operatorul de transport căruia i s-a retras dreptul de deservire a rutei poate înainta acțiune în judecată și obține câștig de cauză. Nu are relevanță faptul câți pretendenți vor participa la concurs (poate fi și un singur pretendent), important este ca concursul să fie desfășurat conform regulilor stabilite de Regulament.

Pentru a nu genera întreruperi în prestarea serviciilor, până la alegerea noului operator de transport ruta va fi deservită de operatorul existent. Dreptul de deservire a rutei poate fi acordat acelui operator dacă acesta depune efort pentru a înlătura neajunsurile care i s-au invocat (pct.30 din Regulamentul nr.854/2006). Norma respectivă constituie un drept și nu o obligație. Totodată, nu putem vorbi despre dreptul de prioritate al fostului operator de transport. Or, dacă la concurs va participa un operator de transport mai bun, acesta poate obține dreptul de a deservi ruta scoasă la concurs. Ca exemplu, aducem situația în care prin ordinul ministrului transporturilor a fost retras de la SRL „Pro-et-Contra” dreptul de a deservi ruta regulată Chișinău – Hansa, cu atribuirea temporară a dreptului de deservire unui alt operator de transport. Nefiind de acord, SRL „Pro-et-Contra” a contestat ordinul ministrului în judecată. Curtea de Apel Chișinău a respins acțiunea reclamantului. O decizie diferită a emis Curtea Supremă de Justiție, motivând că prima instanță nu a elucidat pe deplin circumstanțele care au importanță pentru soluționarea pricinii în fond. Regulamentul nr.854/2006 reglementează o procedură specială pentru retragerea dreptului de deservire a rutelor (curselor) regulate, și anume: acestea urmează a fi scoase la concurs, însă MTID nu a respectat cerința dată. Luând în considerare acest fapt, Curtea Supremă de Justiție casează hotărârea primei instanțe și trimite pricina spre rejudecare [74].

Deschiderea rutelor internaționale se face în baza acordurilor de colaborare cu alte state. MEI împreună cu ministerele de resort ale altor state stabilesc numărul de autorizații necesare pentru schimbul anual. Rutele regulate de pasageri în trafic internațional se efectuează în regim de paritate: 50% dintre curse le efectuează operatorul de transport moldovean și 50% - operatorul de transport rutier al altui stat). În legătură cu aceasta, prezintă interes un caz în care ministrul transporturilor a emis ordin privind deschiderea cursei București 08:00 – Chișinău 08:00, dar operatorii de transport

care activau pe ruta respectivă au atacat ordinul ministrului în judecată. Curtea Supremă de Justiție a respins integral acțiunea operatorilor de transport, motivând că: „Din materialele dosarului rezultă că ordinul contestat a fost emis în conformitate cu prevederile Acordului bilateral dintre Guvernul R.M. și Guvernul României în domeniul transportului rutier. În calitate de partener, operatorul de transport rutier moldovean a fost ales de către societățile comerciale din România. Totodată, nu pot fi reținute argumentele precum că atribuirea dreptului de deservire a rutei trebuia să fie realizată în conformitate cu reglementările normative naționale, adică urma să se efectueze o analiză a situației existente a rutelor care deja activează în această direcție, a fluxului de pasageri pe această direcție și capacitatea operatorilor de transport existenți de a satisface cerințele populației. Or, ruta Chișinău – București este o rută internațională și atribuirea curselor la această rută se efectuează în conformitate cu Acordul bilateral între Guvernul R.M. și Guvernul României în domeniul transporturilor rutiere. Deservirea rutelor regulate între aceste două state se efectuează în condiții reciproce, luând în considerație pct.44 din Regulamentul nr.854/2006, care stabilește că: în cazul obținerii avizului pozitiv, operatorul de transport rutier perfectează și prezintă contractul încheiat cu partenerul străin din țara de destinație pentru efectuarea la paritate a rutei (curselor), ceea ce și a prezentat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii al României” [75].

Discuții există și cu referire la Comisia disciplinară în domeniul transporturilor rutiere. Într-o situație de speță, Curtea de Apel Chișinău s-a expus că MTID nu a probat statutul juridic al Comisiei disciplinare în domeniul transporturilor rutiere. S-a indicat că Regulamentul nr.854/2006 nu prevede posibilitatea de funcționare administrativă a unei asemenea comisii, iar unicul organ abilitat cu dreptul de a discuta și dispune retragerea dreptului de deservire a rutei este MTID și nicidecum comisiile din care acesta face parte [76]. Expunându-ne opinia, apreciem ca fiind eronată interpretarea acordată de instanța de judecată în problema dată. Comisia disciplinară în domeniul transporturilor rutiere nu aplică sancțiuni, dar examinează dovezi și face propuneri de sancționare. Procesul-verbal cu propunerile de sancționare se remite în adresa conducerii MTID, care aprobă prin ordin aplicarea sancțiunilor.

2.4. Conturarea obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier și controlul activității acestora

Fiind subiecți ai activității de întreprinzător, operatorii de transport rutier sunt obligați ca în procesul desfășurării activității de întreprinzător să respecte regulile de concurență loială și drepturile consumatorilor, să achite taxe și impozite fiscale, să țină evidența contabilă în corespundere cu standardele naționale de contabilitate.

Concurența loială în activitatea operatorilor de transport rutier. Conceptul de concurență este prevăzut de Constituția R.M., potrivit căreia piața, libera inițiativă economică și concurența loială

sunt factorii de bază ai economiei (art.9), iar statul trebuie să asigure protecția concurenței loiale în procesul desfășurării activității de întreprinzător de către agenții economici (art.126). În literatura de specialitate, concurența este definită ca o liberă competiție între agenții economici care oferă pe piață bunuri și servicii ce tind să satisfacă nevoi asemănătoare sau identice ale consumatorilor [272, p.33]. Concurența mai este asimilată cu o luptă dintre întreprinzători pentru câștigarea clientelei și extinderea afacerilor, iar în această luptă fiecare întreprinzător își pune ca scop lărgirea pieței de desfacere și realizarea unor profituri cât mai mari [282, p.49]. Supravegherea activității de concurență este realizată de către stat iar autoritatea publică în sarcina căruia revine această sarcină este Consiliul Concurenței.

Cadrul normativ național din sfera concurenței este constituit din Legea concurenței nr.183/2012, dar și din numeroase acte normative speciale, aprobate prin hotărâri ale Consiliului Concurenței, cum sunt: Regulamentul privind concentrările economice nr.17 din 30.08.2013 (M.O., 2013, nr.222-227), Regulamentul privind stabilirea poziției dominante și evaluarea abuzului de poziție dominantă nr.16 din 30.08.2013 (M.O., 2013, nr.206-211), Regulamentul privind evaluarea acordurilor orizontale anticoncurențiale nr.14 din 30.08.2013 (M.O., 2013, nr.198-204) etc.

În opinia cercetătoarei ruse *E.Popova*, procesul de concurență este un fenomen normal în relațiile de transport rutier, deoarece concurența ține operatorii de transport sub o presiune continuă, ei fiind gata să reacționeze oricând la cerințele pieței [210, p.94-95]. De aceeași părere este autoarea *A.Petrova*, care susține că dreptul la concurență trebuie exercitat cu bună-credință, corectitudine și onestitate în afaceri, fără a încălca libertățile celorlalți operatori de transport. Doar astfel putem vorbi despre concurența loială între operatorii de transport rutier; în caz contrar, ia naștere concurența neloială [403, p.98].

În doctrina de specialitate, autorii *H.Tiberg*, *J.Schelin*, *F.Talat*, *P.Frühling* și *Ch.Whiddington* aduc o descriere amplă a regulilor de concurență între operatorii de transport rutier, accentuând că loială este acea concurență, care se desfășoară în condiții normale [243, p.151; 259, p.112]. Profesorul *A.Gubanova* susține că pentru existența unei concurențe loiale pe piața transporturilor rutiere de pasageri este necesar a fi întrunite un șir de condiții: a) concurența să fie liberă, onestă și cu bună-credință; b) să fie prezenți mai mulți operatori de transport; c) comerțul, prețurile și tarifele să fie libere; d) operatorilor de transport rutier care dețin o situație dominantă pe piață le este interzis să facă abuz [321, p.39]. La aceste condiții, *E.Popova* adaugă necesitatea adoptării unor legi reușite în domeniul concurenței, cu ajutorul cărora ar putea fi combătut fenomenul concurenței neloiale din rândul operatorilor de transport rutier [411, p.42].

O analiză reușită a influenței mediului concurențial asupra activității de transport rutier de pasageri efectuează cercetătoarea rusă *E.Koșimova*, care susține că actele de concurență în rândul operatorilor de transport trebuie să manifeste caracter liber, onest și să fie exercitate cu bună-credință.

Fiecare operator de transport rutier poate manifesta acțiuni de concurență în limitele prevăzute de legislație, în corespundere cu tradițiile, regulile de corectitudine și de onestitate în afaceri. Totodată, operatorii din transportul rutier urmează a se abține de la practicile anticoncurențiale, de la exercitarea drepturilor cu abuz de situația dominantă pe piață sau cu lezarea intereselor legitime ale consumatorului [367, p.196-197].

În opinia cercetătorului *V.Fedorov*, dezvoltarea cu succes a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri poate avea loc numai dacă pe piața transporturilor rutiere sunt prezenți mai mulți operatori de transport. Numărul prea mic de întreprinzători transformă piața într-un monopol în care consumatorul nu mai are de unde alege, fiind nevoit să accepte servicii dintr-o singură sursă [443, p.332-333].

Concurența devine posibilă numai dacă există o libertate a comerțului; și viceversa, libertatea comerțului se manifestă doar dacă există acte de concurență loială între producătorii și ofertanții de servicii. Liberalizarea comerțului presupune că fiecare subiect al activității de întreprinzător este în drept să producă și să vândă mărfurile pe care le dorește [165, p.223]. De regulă, întreprinzătorul stabilește singur prețul la mărfuri și servicii, și doar prin excepție statul poate impune prin hotărâre de Guvern un șir de tarife pe care subiecții sunt obligați să le respecte: la pâine, ulei, lactate, medicamente, transportul de pasageri, energia electrică și termică, gazul natural [114].

Operatorilor de transport rutier care dețin o situație dominantă pe piață, le este interzis să facă abuz. Potrivit art.4 din Legea concurenței nr.183/2012, situația dominantă pe piață este puterea economică de care beneficiază o întreprindere și ce îi permite să împiedice menținerea unei concurențe efective pe o piață relevantă, acordându-i posibilitatea de a se comporta, în mare măsură, în mod independent față de concurenți, de clienții săi și, în ultimă instanță, față de consumatori. Cu alte cuvinte, poziția dominantă pe piață este situația favorizată pe care o are un întreprinzător pe piața serviciilor de transport rutier de persoane și care îi oferă acestuia posibilitatea de a exercita o influență decisivă pe piața respectivă.

Cuvântul *neloial* înseamnă „necinst”, „contrar normelor de conduită în afaceri”. Concurența neloială în transportul rutier este un fenomen negativ care se manifestă prin acțiunile operatorilor de transport de a obține avantaje neîntemeiate în activitatea de prestare a serviciilor de transport, fapt ce aduce sau poate aduce prejudicii altor operatori de transport, inclusiv prin a prejudicia reputația lor în afaceri [281]. Acțiunile de concurență neloială sunt interzise, deoarece contravin uzanțelor oneste din activitatea comercială (art.4 din Legea concurenței nr.183/2012). La categoria actelor de concurență neloială putem raporta: a) răspândirea informațiilor false în stare să prejudicieze averea și/sau reputația altui întreprinzător; b) inducerea în eroare a cumpărătorilor cu privire la locul de producere, calitatea și însușirile mărfurilor; c) folosirea neautorizată a emblemei, mărcii comerciale, denumirii de firmă; d) folosirea sau divulgarea informațiilor care constituie secret comercial al firmei ș.a.

Actele de concurență neloială sunt prohibite prin dispozițiile art.246 din Codul penal al R.M., potrivit cărora orice act de concurență neloială se pedepsește cu amendă de până la 40 mii lei sau cu închisoare de până la un an. Pentru persoanele juridice amenda este însoțită de privarea de dreptul de a exercita anumite activități pe un termen de până la 5 ani.

Faptele de concurență neloială comise de unii operatori de transport rutier generează probleme agenților economici care activează onest. Cel mai convingător exemplu de concurență neloială servește piața transporturilor rutiere internaționale din Republica Moldova care se confruntă la moment cu probleme grave. Situația este generată de lipsa unui cadru normativ adecvat, de metodologia greșită de calcul a tarifelor la transport, precum și de tergiversarea aprobării modificărilor cu privire la liberalizarea rețelei de rute [169].

Protecția drepturilor consumatorilor în desfășurarea activității de transport rutier. În lumina Legii cu privire la protecția consumatorilor nr.105/2003, *consumator* este orice persoană fizică care intenționează să comande sau să procure ori care comandă, procură sau folosește produse, servicii pentru necesități nelegate de activitatea de întreprinzător sau profesională (art.2). Consumatorul trebuie să procure bunuri sau să beneficieze de servicii pentru necesități personale, casnice și familiale. Dacă o face pentru alte interese (de exemplu, profesionale), persoana nu mai poate fi numită consumator.

În prezent, consumatorul serviciilor de transport se găsește în fața unei abundențe de oferte care, în afară de avantajele pe care i le oferă, generează multiple dificultăți. Practica dovedește că pasagerii optează pentru vehicule cu înalt grad de confort [450, p.14].

Prin mijloacele prevăzute de lege statul este chemat să protejeze cetățenii împotriva riscurilor de comerț. În context, Legea privind protecția consumatorilor nr.105/2003 enumeră principalele drepturi ale consumatorului: de a fi protejat împotriva riscului de a cumpăra un produs ori un serviciu care ar putea să-i afecteze viața, sănătatea, interesele sale legitime; de a i se efectua înlocuirea gratuită, restituirea prețului, repararea prejudiciului material, moral și venitul ratat în legătură cu produsul ori serviciul acordat în mod necalitativ; de a i se oferi informații complete, corecte și precise privind produsele achiziționate și serviciile prestate etc.

Operatorul de transport rutier este obligat să înmâneze pasagerului bilet de călătorie, care confirmă faptul achitării taxei de transport. În salonul mijlocului de transport trebuie să existe Registrul reclamațiilor în care pasagerii își pot expune liber pretențiile, criticile sau sugestiile în legătură cu modul de respectare a drepturilor lor. În cazul depistării unor defecte la serviciile comandate, consumatorul va depune o reclamație solicitând înlocuirea gratuită a produsului sau restituirea contravalorii lui. Pasagerul va prezenta copia biletului sau alt document care să confirme faptul beneficiarii de serviciul respectiv. În situația în care pasagerul nu este de acord cu rezultatul examinării reclamației sau i s-a refuzat în satisfacerea ei, fie nu a primit nici un răspuns în decurs de

14 zile calendaristice, el este în drept să se adreseze organelor abilitate prin lege cu funcția de protecție a consumatorilor sau în instanța de judecată [110, p.6].

Defectele pot fi de transportare (nerespectarea regulilor de îmbarcare și debarcare), din lipsă de informare (pasagerul nu a fost informat despre ora exactă de pornire, șoferul comite abateri de la itinerar), de funcționare sau de asamblare [357, p.276]. În doctrina de specialitate se aduce drept exemplu un caz în care tramvaiul a lovit un pieton. Expertizele efectuate au dovedit că partea laterală din construcția tramvaiului prezenta un defect de asamblare, fapt ce nu i-a permis șoferului să observe pietonul [420, p.185].

Plata taxelor și impozitelor în legătură cu desfășurarea activității de transport rutier. Un alt mijloc prin care statul influențează activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier sunt impozitele și taxele. Impozitul este o plată obligatorie, în formă pecuniară, fără o contraprestare directă și imediată, achitată în buget de către persoanele fizice și juridice pentru veniturile pe care le obțin sau bunurile pe care le posedă [231, p.31]. Toți operatorii de transport rutier, care obțin venituri sau dețin bunuri impozabile pe teritoriul Republicii Moldova, sunt obligați să contribuie la formarea bugetului de stat. Mărimea și felul impozitelor sunt stabilite de Codul fiscal al R.M. [163]. Cu ajutorul impozitelor, autoritățile publice centrale și locale reușesc să-și formeze bugetele, de unde mai apoi achită indemnizații de transport pentru invalizi, pensionari, persoane aflate în dificultate etc. [297, p.299]

Taxele reprezintă, alături de impozite, cea de a doua categorie principală de venituri la bugetul de stat, fiind o plată efectuată de persoanele fizice sau juridice pentru anumite servicii prestate acestora de către organele de stat sau instituțiile publice. Cele mai frecvente taxe sunt taxele de stat achitate pentru adresarea în judecată, înregistrarea de stat, serviciile poștale, înmatricularea vehiculelor rutiere etc. [338, p.23]

Literatura de specialitate consfințește mai multe criterii de clasificare a impozitelor și taxelor [231, p.30-31; 297, p.301-302; 338, p.24-25]. O primă clasificare în acest sens se face în directe și indirecte. Directe sunt: impozitele pe venit, impozitele pe bunuri imobiliare, taxele locale, taxele pe resurse naturale etc. Această categorie de impozite și taxe se achită de către operatorii de transport în conturile trezoreriale ale statului. Pot exista însă situații în care operatorii de transport încasează impozitul (taxe) direct de la contribuabil: de exemplu, dacă operatorul de transport deține în locațiune un autobuz de la o persoană fizică, operatorul va reține în folosul statului un impozit pe venit în mărime de 10% din venitul care urmează a fi achitat persoanei fizice (art.90 alin.(3) din Codul fiscal).

Operatorul de transport este ținută să achite și impozite (taxe) indirecte. Această categorie de impozite (taxe) se include în prețul de vânzare a bunurilor (ca adaos) și se suportă de consumator, precum: taxa pe valoare adăugată, accizele și taxele vamale. De exemplu, operatorii de transport care se ocupă cu importul zahărului sunt obligați să plătească accize și taxe vamale, iar ulterior își restituie

aceste cheltuieli prin majorarea prețului la zahăr. În așa mod, statul percepe de la agenții economici impozite indirecte, acestea scumpesc produsele și serviciile, iar consumatorul final este cel care plătește aceste cheltuieli.

Altă categorie de impozite pe care operatorul de transport rutier trebuie să le achite sunt impozitele (taxele) generale de stat și locale. Impozitele (taxele) generale de stat sunt: impozitul pe venit, taxa pe valoare adăugată, accizele, taxele vamale, taxele rutiere (art.6 alin.(5) din Codul fiscal). Alineatul 6 al aceluiași articol stabilește care sunt impozitele (taxele) locale pe care trebuie să le achite operatorul de transport: impozitul pe bunuri imobiliare, taxele pentru resursele naturale, taxa pentru amenajarea teritoriului, taxa de plasare a publicității, taxa pentru unitățile comerciale, taxa de piață, taxa pentru prestarea serviciilor de transport rutier de pasageri pe teritoriul municipiilor, orașelor și satelor (comunelor), taxa pentru parcare etc.

Relevantă în contextul problematicii pe care o abordăm au taxele rutiere, care sunt percepute pentru folosirea drumurilor publice. În categoria taxelor rutiere se includ: taxe pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele înmatriculate și neînmatriculate în Republica Moldova (vinieta), taxe pentru folosirea drumurilor de către autovehicule a căror masă totală depășesc limitele admise, taxe pentru efectuarea lucrărilor de construcție și montaj, amplasarea obiectivelor de prestare a serviciilor rutiere și a publicității exterioare în zona drumurilor publice. Subiecții impunerii achită taxele rutiere în conturile trezoreriale ale bugetului de stat, printr-o plată unică și în volum deplin (art.335-338 din Codul fiscal).

Importanță prezintă și taxele locale pentru prestarea serviciilor de transport rutier de pasageri pe teritoriul municipiilor, orașelor și satelor (comunelor). Conform art.290 lit.(i) din Codul fiscal, subiecți ai impunerii cu taxă pentru prestarea serviciilor de transport rutier de pasageri sunt persoanele juridice sau fizice, înregistrate în calitate de întreprinzător, care prestează servicii de transport rutier de pasageri pe teritoriul municipiilor, orașelor și satelor (comunelor) cu autocare, autobuze, microbuze și autoturisme. Baza impozabilă a taxei o constituie numărul de locuri în unitatea de transport (Anexa la Titlul VII din Codul fiscal). Cota impunerii o stabilește consiliul administrației publice locale în funcție de numărul de locuri în unitățile de transport, itinerarul parcurs, periodicitatea circulației pe itinerar, fluxul de pasageri pe itinerar (art.297 alin.(5) lit.(e) din Codul fiscal). Taxa se calculează în mod individual de către contribuabil prin înmulțirea numărului unităților de transport cu cota taxei pentru fiecare categorie de transport în parte, stabilită de către autoritatea administrației publice locale (art.295 din Codul fiscal).

Prin Legea fondului rutier nr.720/1996 au fost puse bazele juridice și organizatorice de constituire a fondului rutier în calitate de cont special la Ministerul Finanțelor. Conform art.2 alin.(1) al legii menționate supra, sursele de constituire a fondului sunt: a) defalcările de la accizele la produsele petroliere; b) taxele rutiere percepute conform legislației fiscale; c) taxele pentru eliberarea

autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale; d) amenzile aplicate pentru nerespectarea regulilor transportului de pasageri; e) taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto. Însă așa cum se cunoaște, mijloacele bănești care se acumulează în fondul rutier nu sunt suficiente pentru a acoperi cheltuielile de reparație a drumurilor. O cauză ar fi că alocarea mijloacelor în fondul rutier nu sunt planificate pe termen lung, dar se aprobă anual, iar aceasta nu permite elaborarea pe termen mediu sau lung a unui plan. De exemplu, Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” nu a elaborat până în prezent un cadru de planificare relevant pe termen mediu, întrucât este nevoită să aștepte în fiecare an alocațiile bugetare înainte ca mijloacele să fie incluse în proiectul bugetului. Aceeași situație o au autoritățile responsabile de gestionarea drumurilor urbane care trebuie să aștepte finalizarea dezbatărilor pe marginea bugetului local pentru a cunoaște resursele de care pot beneficia, în timp ce 80% dintre drumurile urbane necesită reparații majore [113].

Evidența contabilă în activitatea operatorilor de transport rutier. Persoanele care desfășoară activitatea de întreprinzător sunt obligate să organizeze și să țină contabilitatea. Când o marfă este vândută, în locul ei în activul patrimoniului intră prețul încasat care, la rândul său, va fi înlocuit de marfa în care se investesc acești bani [397, p.15]. În așa mod, orice operator de transport rutier trebuie să beneficieze de serviciile unui contabil care să întocmească bilanțul de venituri și cheltuieli, pentru a ști dacă entitatea își desfășoară activitatea cu profit [243, p.153]. Cu alte cuvinte, instrumentul prin intermediul căruia operatorul de transport rutier dă socoteală despre poziția financiară și performanțele sale, reprezintă contabilitatea financiară [238, p.112].

Obiectul contabilității operatorilor de transport îl constituie bunurile mobile și imobile, mijloacele bănești, valorile mobiliare, drepturile și obligațiile patrimoniale, cheltuielile, veniturile și rezultatele obținute, precum și modificările intervenite în urma efectuării operațiunilor patrimoniale [378, p.34].

Răspunderea pentru organizarea și ținerea contabilității o poartă administratorul întreprinderii. Pentru ținerea contabilității, operatorul de transport are două posibilități: *prima* – să constituie secție de contabilitate ca subdiviziune structurală condusă de contabilul-șef, care se subordonează nemijlocit conducătorului; *a doua* – să transmită ținerea contabilității unei organizații specializate de audit, în bază contractuală. Pentru operatorii de transport care aplică sistemul contabil în partida simplă, contabilitatea poate fi ținută nemijlocit de administrator.

Operatorul de transport este obligată să păstreze pe suport de hârtie sau în formă electronică documentele contabile care includ: documentele primare, registrele contabile, rapoartele financiare și alte documente aferente organizării și ținerii contabilității. Aceste date contabile vor servi drept suport informațional în baza căruia întreprinderea va întocmi dările de seamă fiscale [401, p.27]. Drept bază pentru determinarea venitului impozabil al întreprinderii servește rezultatul

(profitul/pierdere) contabil reflectat în rapoartele de profit și pierdere, întocmite și prezentate în conformitate cu cerințele Standardelor de Contabilitate. Erorile contabile trebuie să fie corectate și perfectate prin Nota de contabilitate, care se consideră la fel un document primar.

Documentele contabile trebuie să fie sistematizate și păstrate conform regulilor prevăzute de Serviciul de Stat de Arhivă al R.M. Răspunderea pentru organizarea păstrării și integrității documentelor contabile o poartă administratorul operatorului de transport. În cazul destituirii administratorului, documentele se transmit persoanei nou-numite. Transmiterea se efectuează prin întocmirea unui proces-verbal de predare-primire, în prezența comisiei, cu indicarea termenelor de păstrare a documentelor, precum și a documentelor care lipsesc.

Orice fapte economice, legate de activitatea operatorului de transport, trebuie reflectate în contabilitate. Conform art.44 din Legea contabilității nr.113/2007 [156], persoanele vinovate de încălcarea legii, care se eschivează de la ținerea contabilității, aplică incorect Standardele de Contabilitate, precum și cele care falsifică intenționat documentele primare, registrele contabile, rapoartele financiare și anuale, sunt trase la răspundere disciplinară, materială, administrativă sau penală, după caz, conform legislației.

Contabilizarea informației în cadrul operatorilor de transport se efectuează în baza documentelor primare. Acestea se întocmesc în timpul efectuării operațiunii sau după finalizare. Formularele tipizate de documente primare se aprobă de Ministerul Finanțelor, apoi sunt tipărite și difuzate întreprinzătorilor. Ca exemplu de document primar avem: bonul emis de aparatul de casă și control cu memorie fiscală; biletul de călătorie; foaia de parcurs; polița de asigurare; dispoziția de plată; factura fiscală etc. Fiecare document primar dispune de serie și număr, iar emiterea mai multor documente primare pentru aceleași operațiuni se interzice.

Itinerarul parcurs de documentele primare în contabilitatea operatorului de transport rutier, începând cu momentul întocmirii (intrării) documentelor și până la predarea în arhivă, formează ciclul contabil [299, p.123]. Circulația documentelor primare cuprinde câteva etape: a) întocmirea (emiterea); b) primirea; c) prelucrarea; d) înscrierea în sistemul înregistrărilor contabile; e) predarea în arhivă.

Operatorul de transport rutier care aplică sistemul contabil în partidă dublă este obligat să țină evidența activelor, capitalului propriu, datoriilor, consumurilor, cheltuielilor și veniturilor în baza conturilor contabile. Nomenclatorul grupelor de conturi contabile și metodologia privind folosirea lor sunt stabilite în planul general de conturi contabile, care se elaborează și se aprobă de Ministerul Finanțelor [21, p.45].

Menționăm și faptul că operatorul de transport are obligația să efectueze cel puțin o dată în an, cu ocazia încheierii exercițiului financiar, inventarierea generală a activelor și pasivelor pe care le deține. Inventarierea reprezintă un ansamblu de operațiuni prin care se constată prezența în

patrimoniul întreprinderii a tuturor elementelor de activ și de pasiv la data efectuării inventarierii. Regulile cu privire la modul de efectuare a inventarierii sunt stabilite în Regulamentul privind inventarierea, aprobat prin Ordinul Ministerului Finanțelor nr.60/2012 [206]. Procesului de inventariere i se supun: mijloacele fixe, materia primă, materialele, produsele finite, mărfurile, mijloacele bănești etc. Scopul pentru care se efectuează inventarierea constă în stabilirea integrității bunurilor, în verificarea modului stabilit de ținere a evidenței primare și în respectarea regulilor de păstrare. Tot cu ajutorul inventarierii se identifică bunurile inutile, comenzile sistate, creanțele vechi și neîncasate etc.

Pentru efectuarea inventarierii patrimoniului se formează o comisie de inventariere, constituită din președinte și membri. Președinte al comisiei este numit, de regulă, conducătorul entității, iar în calitate de membri ai comisiei sunt contabilul-șef, șefii de subdiviziuni și specialiștii în domeniu (pct.11-13 din Regulamentul privind inventarierea). Formarea comisiei și începerea lucrului se dispune printr-o decizie a conducătorului entității. Atât președintele, cât și membrii comisiei poartă răspundere pentru corectitudinea efectuării inventarierii.

Raportul financiar se prezintă ca un sistem de indicatori care caracterizează activitatea economică a operatorului de transport rutier într-un anumit interval. Întocmirea rapoartelor financiare se efectuează conform formularelor-tip aprobate de Ministerul Finanțelor, se prezintă în termenele prevăzute de legislație și cuprind: „Bilanțul contabil”, „Raportul privind rezultatele financiare”, „Raportul privind fluxul mijloacelor bănești”, „Raportul privind fluxul capitalului propriu”, nota explicativă și anexele. Rapoartele financiare se semnează de conducătorul entității și de contabilul-șef. Ambii poartă răspundere pentru informația prezentată.

Subliniem că, începând cu anul 2013, în Republica Moldova au fost implementate noile Standarde Naționale de Contabilitate [228], iar contabilitatea activității unei entități, indiferent de sector (ramură), cu excepția entităților din sectorul public, se ține conform acestor standarde. În acest context, pentru operatorii de transport rutier anumite probleme apar în legătură cu aplicarea SNC. Apreciem că majoritatea operatorilor de transport au automatizat prelucrarea informațiilor contabile, fapt ce a contribuit ca prelucrarea și înregistrarea operațiilor contabile să fie efectuată în mod separat, pentru fiecare document justificativ. Totuși, din vina programiștilor, care insuficient cunosc contabilitatea, și din vina contabililor, care în majoritate nu cunosc programarea, în evidența analitică a dispărut nomenclatorul articolelor de costuri [20, p.206-207]. În rezultat, costurile de exploatare și îngrijire a mijloacelor de transport rutier nu sunt contabilizate în componența costurilor activității de bază, fiind atribuite direct la costul serviciilor de transport rutier prestate beneficiarilor în contul 711 „Costul vânzărilor”. Deoarece costurile de producție se atribuie direct la costul vânzărilor, din punct de vedere economic se confundă procesul de prestare a serviciilor (procesul de producție) cu procesul de desfacere [108, p.13]. Prin urmare, informația furnizată de contabilitatea costurilor privind

prestarea serviciilor de transport rutier este o informație depersonalizată: devine imposibil de a calcula costurile, de a stabili eficiența prestării fiecărui tip de servicii, de a elabora un plan de acțiuni orientat spre creșterea rezultatului financiar al activității operatorului de transport rutier.

Controlul activității operatorilor de transport rutier de pasageri. Experiența Uniunii Europene dovedește că separarea instituțională a proceselor de elaborare și de implementare a politicilor publice acordă o relativă autonomie managerială în raport cu instituțiile care le elaborează, astfel încât sporește gradul de credibilitate și eficiență a sectorului public. În doctrina de specialitate s-a specificat că crearea unei autorități cu atribuții de implementare a politicilor publice, separată instituțional de cea de elaborare a politicilor, poate servi ca platformă de reformare a sistemului de management public [262, p.175-176]. „Separarea”, drept concept de reformă a managementului de stat în transportul rutier, este o practică larg răspândită în Uniunea Europeană [258, p.315].

Delimitarea autorităților publice care elaborează politici publice de cele care se ocupă de implementarea lor se aplică și în Republica Moldova, în domeniile: telecomunicații (Agenția Națională pentru Reglementarea în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației), audiovizual (Consiliul Coordonator al Audiovizualului), energetică (Agenția Națională pentru Reglementarea în Energetică) și transport aerian (Autoritatea Aeronautică Civilă). Cu această ocazie, ediția din anul 2014 a proiectului Codului transporturilor rutiere prevedea crearea Autorității Naționale Rutiere a R.M., ca instituție cu autofinanțare, împuternicită cu funcții de licențiere, autorizare, supraveghere și control [177], însă recomandările au fost excluse din varianta finală a proiectului.

Conform Legii privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător nr.131/2012 [138], se consideră *control* orice formă de verificare, revizie, audit, evaluare și/sau analiză exercitată de organul de control (art.4). Autoritatea de control este în drept să efectueze controlul doar în privința aspectelor ce țin de competența sa exclusivă și care nu sunt supuse controlului de alte organe de control. Se interzice suprapunerea domeniilor de control între organele de control, iar același organ de control nu este în drept să exercite controlul asupra aceleiași persoane mai mult decât o dată într-un an calendaristic (art.14 alin.(1) din Legea nr.131/2012). Cheltuielile ce țin de efectuarea controalelor sunt suportate de autoritatea de control. Până la finele trimestrului de gestiune, autoritatea de control aprobă graficul controalelor pentru trimestrul următor și îl publică pe pagina sa electronică (art.15 alin.(2) și (3) din Legea nr.131/2012).

Codul transporturilor rutiere prevede că organul abilitat cu funcții de implementare a politicilor publice și de control ale activității operatorilor de transport rutier pe teritoriul Republicii Moldova este A.A. „ANTA”, creată prin H.G. nr.539 din 23.04.2008 (art.9 alin.(1) lit.(a)) [112]. Din punct de vedere structural, A.A. „ANTA” se află în subordinea MEI, are statut de persoană juridică și un efectiv de 107 unități de personal. Autoritatea este condusă de un director și doi vicedirectori numiți

și eliberați din funcție prin ordinul ministrului. Finanțarea autorității este asigurată din contul veniturilor acumulate din taxele pentru eliberarea actelor permise.

În pofida faptului că a fost singura autoritate publică specializată în domeniul transporturilor rutiere, până în anul 2014 A.A. „ANTA” s-a axat pe implementarea politicilor de transport, fiind lipsită de pârghii juridice adecvate pentru exercitarea dreptului de control. Situația gravă se datora și reorganizărilor instituționale efectuate pe parcursul anilor precedenți. Astfel, în anul 2005 a fost lichidat Inspectoratul Transporturilor de Mărfuri și Călători, iar în 2008 a fost lichidată Agenția Moldovei Trafic Auto Internațional, ca instituții specializate de control. Drept urmare, în traficul național a dispărut controlul specializat, iar de la punctele vamale au fost retrași colaboratorii din subordinea MEI. Lipsa unei instituții funcționale de supraveghere și control specializat în domeniul transporturilor rutiere, a generat sporirea traficului ilicit de pasageri [169, p.81].

Consolidarea competențelor de control ale A.A. „ANTA” s-a realizat odată cu adoptarea Codului transporturilor rutiere și cu modificarea pct.8 din H.G. nr.539/2008 prin care autorității i-au fost conferite o serie de drepturi și obligații de control: să elibereze, să suspende, să retragă, parțial sau total, autorizații, permise de activitate pe rută și certificate, conform legii; să emită prescripții privind înlăturarea încălcărilor depistate în urma controalelor efectuate; să controleze îndeplinirea de către operatorii de transport rutier străini pe teritoriul Republicii Moldova și a operatorilor de transport autohtoni care efectuează transporturi internaționale, a condițiilor Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele și Acordului privind transportul internațional ocazional de pasageri cu autocarul și autobuzul (INTERBUS).

Controlul activității de transport rutier poate fi efectuat în trafic și/sau la sediile operatorilor de transport rutier, în conformitate cu prevederile Legii privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător nr.131/2012, de către inspectorii împuterniciți în acest scop prin decizii de control ale A.A. „ANTA”.

A.A. „ANTA” este în drept de a efectua și controale inopinate cu aplicarea de sancțiuni contravenționale (art.9 alin.(2) lit.(a) din Codul transporturilor rutiere). Controalele inopinate nu pot fi desfășurate în baza unor informații neverificate, provenite dintr-o sursă anonimă, precum și în cazul când organul de control are și alte modalități directe sau indirecte de obținere a informației necesare. Despre efectuarea controalelor inopinate organul de control este obligat să notifice autoritatea de monitorizare a controalelor (Cancelaria de Stat) în maximum 5 zile lucrătoare după desfășurarea controlului. La notificare se vor anexa toate documentele și probele necesare pentru ca Cancelaria de Stat să poată monitoriza îndeplinirea condițiilor stabilite de lege.

Asemeni colaboratorilor de poliție, inspectorii A.A. „ANTA” au dreptul de a stopa vehiculele care execută activități de transport rutier. În acest scop, inspectorii trebuie să fie echipați și plasați

astfel încât să poată fi recunoscuți cu ușurință de către participanții la trafic. Pe timpul zilei, semnalele de oprire se execută cu brațul sau cu bastonul reflectorizant, iar pe timpul nopții – numai cu bastoane iluminate sau reflectorizante, similare cu cele din dotarea polițiștilor rutieri. Refuzul de a opri la semnalul inspectorului în trafic sau sustragerea de la efectuarea controlului se sancționează în conformitate cu prevederile Codului contravențional (art.150).

Legea nr.131/2012 prevede că inspectorii pot începe controlul doar în cazul când sunt întrunite cumulativ anumite condiții de procedură: a) prezentarea legitimației și a deciziei de control; b) înmânarea exemplarului delegației de control; c) existența probelor care demonstrează prezența temeiurilor prevăzute de lege, în cazul controalelor inopinate; d) expirarea termenului de notificare, în cazul controalelor planificate; e) completarea condiției de înregistrare a controalelor. În caz de nerespectare a condițiilor indicate supra, persoana supusă controlului este în drept: a) să interzică accesul în incintă și să refuze orice cooperare cu persoana care pretinde a fi controlor; b) să apeleze la suportul organelor de poliție pentru evacuarea din incintă a persoanei care pretinde a fi controlor (art.21).

Procedura de control se încheie prin întocmirea de către controlor (controlori) a unui act de control: în termen de cel mult 10 zile lucrătoare de la data încheierii controlului – în cazul controalelor planificate, și de cel mult 3 zile lucrătoare de la data încheierii controlului – în cazul controalelor inopinate (art.28 din Legea nr.131/2012). În scopul asigurării cadrului legal de aplicare a dispozițiilor legale cu privire la control, prin ordinul ministrului transporturilor a fost aprobat formularul-tip al procesului-verbal de constatare a contravențiilor din transportul rutier [185]. De facto, ordinul respectiv a abrogat un ordin mai vechi cu privire la instituirea formularului-tip de procese-verbale [186]. La stabilirea încălcărilor ce conțin indici ai unei infracțiuni, organul de control este obligat să expedieze organelor de urmărire penală o notificare despre săvârșirea infracțiunii.

Discuții contradictorii există în legătură cu abilitarea A.A. „ANTA” cu drept de sancționare contravențională a operatorilor de transport rutier. Conform art.407 alin.(1) din Codul contravențional, contravențiile prevăzute la art.198-200, 204, 206, 207 se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului rutier. Procesele-verbale cu privire la contravenții se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente (art.407 alin.(3)).

Abilitarea A.A. „ANTA” cu dreptul de aplicare a sancțiunilor pentru încălcarea regulilor din transportul rutier este asigurată de Codul transporturilor rutiere și de H.G. nr.539/2008 cu privire la aprobarea Regulamentului A.A. „ANTA”. Dificultatea rezidă în faptul că Codul contravențional nu prevede sancțiunea sub formă de suspendare a dreptului la utilizarea plăcilor de înmatriculare și a certificatelor de înmatriculare. Mai mult decât atât, unii experți recomandă de a stabili drept atribuție pentru A.A. „ANTA” nu aplicarea sancțiunilor contravenționale, dar constatarea contravențiilor din domeniul transportului rutier, cu remiterea materialelor organului de poliție.

Constatăm faptul că excesul de formalism în accederea la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier constituie o piedică în dezvoltarea normală a domeniului respectiv. Inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transporturilor rutiere din Republica Moldova a devenit complexă. Problema dată a fost reliefată pe larg în literatura de specialitate autohtonă de cercetătorii – *Gh.Ceban, N.Garștea* [105, p.55-56], *B.Corețchi, O.Sârbu* [52, p.40-41] și *M.Cucereanu* [63, p.32-33]. Autorii descriu că licența de transport se obține la Camera de Licențiere, dreptul de deservire a rutelor regulate se obține la MTID, iar autorizația de transport la A.A. „ANTA” [35, p.58-59]. În consecință, pentru a desfășura activitatea de transport rutier de persoane pe rute regulate sunt necesare trei acte administrative, obținute la trei autorități publice diferite [162, p.102]. În scopul soluționării problemei existente, autorii recomandă acordarea de competențe A.A. „ANTA” pentru eliberare tuturor documentelor de transport.

Anumite reglementări cu referire la controlul operatorilor de transport rutier sunt prevăzute în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006. Problema este că actul normativ nominalizat face trimitere la sintagma „controlul activității”, dar nu aduce detalii cu privire la tipul de control [163]. De exemplu, pct.80 din Regulament stabilește că controlul activității transportului rutier de persoane este exercitat de angajații organelor abilitate, care dispun de legitimație pentru dreptul de control. Controlul respectării pe traseu a prevederilor actelor normative în vigoare este exercitat de către grupele mobile mixte ale organelor abilitate cu acest drept (pct.81). Pot fi antrenați în acțiunile de control și reprezentanții operatorilor de transport rutier ce activează în această direcție (pct.82 din Regulament).

Persoana care efectuează controlul trebuie să aibă documentația de strictă evidență (formulare de acte și procese-verbale), să fie echipat cu uniformă specială, să aibă la loc vizibil ecuson cu fotografia și numele, și să respecte cerințele cu privire la staționarea vehiculelor fără a cauza prejudiciu traficului asigurat (pct.80). De asemenea, înainte de efectuarea controlului persoana cu funcții de control este obligată să prezinte șoferului sau taxatorului legitimația pentru dreptul de control. Șoferul și taxatorul sunt obligați să prezinte toate documentele solicitate pentru control, să acorde ajutor la efectuarea controlului, să îndeplinească toate indicațiile ce țin de competența persoanelor cu funcții de control. Dacă în autovehiculul ce transportă pasageri lipsește documentația necesară, controlorul purcede la întocmirea procesului-verbal care se expediază organelor abilitate în scopul aplicării sancțiunilor prevăzute de legislație.

Dacă în autobuzul care transportă pasageri pe rute regulate au fost depistați pasageri fără bilete, cu bilete nevalabile ori persoane care nu beneficiază de dreptul de a călători gratuit, șoferului sau taxatorului i se aplică o amendă în cuantumul stabilit de legislație sau se întocmește un proces-verbal, pasagerul procură biletul, iar șoferul sau taxatorul vinovat de transportarea pasagerului fără bilet în scopul însușirii încasărilor este tras la răspundere contravențională (pct.83). În situația în care

pasagerul contravenient nu are bani, precum și în cazul în care refuză să achite amenda sau plata pentru călătorie, se întocmește un proces-verbal, care urmează a fi expediat organelor judecătorești, iar pasagerul este obligat să părăsească unitatea de transport auto. Procesul-verbal trebuie să fie semnat de persoana care l-a întocmit și de către contravenient. Dacă acesta refuză să semneze procesul-verbal, refuzul trebuie să fie confirmat în procesul-verbal de către martori (pct.84 din Regulament).

Una dintre obligațiile de bază ale A.A. „ANTA” constă în efectuarea controlului respectării perioadelor de conducere și de odihnă ale conducătorilor auto. În acest sens, Codul transporturilor rutiere stabilește că operatorii de transport rutier trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât aceștia să se conformeze duratelor de conducere, pauzelor și perioadelor de repaus (art.143). Problema este că până în prezent, în Republica Moldova nu există obligativitatea dotării autovehiculelor cu tahografe pentru calcularea duratei de conducere și odihnă a conducătorilor auto. Situația dată contravine Regulamentului nr.165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 04.02.2014 privind tahografele în transportul rutier [200], care stabilește că fiecare stat trebuie să prevadă prin lege introducerea obligatorie a tahografelor (pct.12). Din motiv că Republica Moldova nu s-a conformat acestor reguli, ca soluție de alternativă, în art.144 din Codul transporturilor rutiere s-a stabilit că până la intrarea în vigoare a prevederilor privind obligativitatea dotării vehiculelor rutiere cu tahografe, evidența timpului de muncă și odihnă urmează a fi efectuată de fiecare membru al echipajului în scris, pe foaia de parcurs, cu folosirea simbolurilor grafice adecvate și cu indicarea perioadelor de conducere și de repaus.

Codul transporturilor rutiere prevede că durata de conducere zilnică nu trebuie să depășească 9 ore. Această durată poate fi prelungită până la cel mult 10 ore, dar nu mai mult de două ori pe parcursul săptămânii. În total, durata de conducere săptămânală nu trebuie să depășească 56 de ore. După o perioadă de 4 ore și jumătate de conducere, conducătorul auto trebuie să facă o pauză neîntreruptă de cel puțin 45 de minute (art.139). Membrii echipajului trebuie să aibă mereu la ei și să poată prezenta la control foile de înregistrare pentru săptămâna în curs și pentru ultima zi a săptămânii precedente în care a condus. Foile de înregistrare completate se păstrează la sediul operatorului de transport pe o perioadă de cel puțin 12 luni consecutive de la data ultimei înscrieri și se prezintă, la cerere, agenților de control (art.141).

Altă atribuție principală a A.A. „ANTA” ține de controlul aplicării procedurilor de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management (art.9 alin.(2) lit.(j) din Codul transporturilor rutiere). Certificatul de conformitate, numit și certificatul sistemului de management, se eliberează de organisme de evaluare a conformității și atestă faptul că operatorul de transport rutier a implementat și menține un sistem de management al calității. În acest context, Codul transporturilor rutiere prevede că întreprinderile care efectuează transport rutier prin servicii regulate,

transport rutier ocazional și în regim de taxi au obligația, pe toată durata transportului, să dețină la bordul vehiculului rutier copia autentificată a certificatului de conformitate (art.70 lit.(g), art.72 lit.(f), art.76 alin.(2) lit.(e), art.83 lit.(d)). Deși obligativitatea procedurii de evaluare a conformității și de certificare a sistemelor de management în domeniul transporturilor rutiere este reglementată de Codul transporturilor rutiere, aceasta urmează a fi pusă în aplicare începând cu data de 01 ianuarie 2016 (art.153 alin.(1) lit.(h)). Problema este că în practică, prezența certificatelor de conformitate este dublată de alt document asemănător, numit raportul de verificare tehnică a vehiculului, motiv din care suntem de părerea că certificatele de conformitate sunt inutile și necesită a fi excluse.

Anumite competențe de control în domeniul transportului rutier au autorităților publice locale. Conform Legii cu privire la transporturi nr.1194/1997 [142], în componența organelor administrației publice locale se creează comisii specializate pentru coordonarea funcționării transporturilor din cadrul unității teritorial-administrative. Activitatea lor trebuie să fie de așa natură, încât să nu influențeze libertatea comercială și cea de conducere a organizațiilor de transport, deoarece legea interzice amestecul autorităților administrației publice locale în activitatea economică a întreprinderilor de transport (art.4 și 5). În același timp, Codul transporturilor rutiere prevede o serie de competențe pentru autoritățile publice locale în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează servicii contra cost în trafic local, municipal sau raional: a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute; b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență; c) în cazul constatării unor încălcări, să sesizeze A.A. „ANTA” în vederea retragerii autorizațiilor acordate; d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de licențiere sau notificare (art.15).

2.5. Aplicarea răspunderii contravenționale și fiscale în transportul rutier de pasageri

Importanța acordată răspunderii contravenționale și fiscale în transportul rutier de pasageri se explică prin faptul că fenomenul neeliberării билетelor de călătorie constituie acte de corupție din partea tuturor subiecților implicați (operatori de transport rutier, șoferi, taxatori, controlori de peron, pasageri), fapt ce prejudiciază considerabil încasările în bugetul de stat și bugetele autorităților publice locale. Mai mult, conform Legii cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553/1998, biletul de călătorie constituie singura dovadă a asigurării pasagerului pe tot parcursul călătoriei, iar dacă pasagerilor nu le-au fost acordate bilete, în caz de accidente, nu vor primi despăgubiri de asigurare (art.11 alin.(2)).

Pentru încălcarea regulilor din transportul rutier, persoana vinovată poate fi atrasă, după caz, la răspundere contravențională sau la răspundere fiscală. Codul contravențional al R.M. cuprinde un capitol separat, denumit „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi” (Capitolul XII), care

stabilește sancțiuni pentru: încălcarea normelor de capacitate a traficului de pasageri (art.197), transportarea ilegală a pasagerilor (art.197 (1)), încălcarea regulilor de conduită a pasagerilor în transporturi (art.203), călătoria fără bilet (art.204), falsificarea biletelor și tichetelor și/sau comercializarea biletelor și tichetelor false (art.205). Conducătorii mijloacelor de transport sunt sancționați și pentru convorbirile telefonice în timpul deplasării (art.235 alin.(2)), interdicție motivată de faptul că discuțiile la telefonul mobil le poate sustrage atenția de la trafic, punând astfel în primejdie viața și sănătatea pasagerilor.

O contravenție frecventă în domeniul transportului rutier ține de transportarea persoanelor peste numărul de locuri prevăzute în pașaportul tehnic al mijlocului de transport. Conform art.197 alin.(2) din Codul contravențional, încălcarea normelor de capacitate a traficului de pasageri de către conducătorul de maxi-taxi, de autobuz de rută interurbană sau internațională se sancționează cu amendă de la 25 la 50 de u.c. (de la 500 la 1000 de lei). Însă, pentru sancționarea conducătorului mijlocului de transport de comiterea încălcării prevăzute la art.197 alin.(2) din Codul contravențional, jurisprudența a relevat că procesul-verbal de constatare a contravenției nu este îndeajuns. Agentul constatatator trebuie să prezinte în instanța de judecată și alte probe relevante, cum ar fi fotografii, înregistrări video, martori etc. În acest context, aducem ca exemplu situația de caz în care Colegiul Penal al Curții de Apel Chișinău a respins recursul agentului constatatator din cadrul Inspectoratului Național de Patrulare ca nefondat și a menținut fără modificări hotărârea primei instanțe din motiv că agentul constatatator nu a prezentat probe suficiente. Curtea de Apel a explicat că „în afara de simpla constatare a faptelor prin procesul-verbal cu privire la contravenție, agentul constatatator ar fi trebuit să aducă și alte probe, precum fotografii ce ar confirma acest fapt, sau careva înregistrări video, declarații ale martorilor. Or, simpla indicare a faptelor în decizia cu privire la aplicarea sancțiunii contravenționale, nu poate constitui temei de sancționare a persoanei pentru încălcarea art.197 alin.(2) din Codul contravențional” [82]. În alt caz similar, Judecătoria Criuleni a declarat nul procesul-verbal întocmit de agentul constatatator, motivând că în ședința de judecată nu s-a confirmat vinovăția șoferului în comiterea contravenției prevăzute de art.204 alin.(2) din Codul contravențional. Procesul-verbal dovedește doar o situație de fapt care a dus la încheierea sa și care conduce în mod rezonabil la formularea unei acuzații pe împrejurări de fapt ce necesită existența unei probe în susținerea acestuia, în cazul de față neputându-se reține prezumția simplă a confirmării procesului-verbal de contravenție, întrucât acesta nu este susținut de nici un fel de dovadă [122].

La răspundere contravențională pot fi atrași și pasagerii. Aceștea trebuie să aibă un comportament adecvat în timpul transportului, în caz contrar pot fi sancționați conform Codului contravențional. Astfel, urcarea sau coborârea din mersul vehiculului se sancționează cu amendă de până la 15 u.c. sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de până la 40 de ore (art.203). Aruncarea gunoiului și altor obiecte pe fereastra sau pe ușa troleibuzului, autobuzului și maxi-

taxiului, se sancționează cu amendă de la 10 la 20 de u.c. sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 20 la 40 de ore. Aceeași amendă este stabilită pentru fumatul în troleibuze, autobuze și maxi-taxiuri (art.203 alin.(2) și (3) din Codul contravențional).

Cea mai răspândită contravenție din domeniul transporturilor, comisă de pasageri, reprezintă călătoria fără bilet în transportul public. Principala obligație a pasagerului este de a procura bilet de călătorie, iar lipsa biletului la pasager are la bază neglijența ori chiar intenția rea de a nu achita taxa. Anume din acest motiv art.204 alin.(4) și (5) din Codul contravențional stabilește că pasagerul urmează a fi sancționat cu amendă de la 15 la 30 u.c. în cazul călătoriei fără bilet în transportul regulat rutier urban, suburban, interurban și internațional. Pasivitatea pasagerului, prin faptul că nu cere de la șofer sau taxator biletul care i se cuvine (când din neatenție nu i s-a eliberat bilet sau pasagerul intenționat refuză să ia biletul), semnifică că el acceptă de a călători fără bilet. Răspunderea contravențională a pasagerului în acest caz se angajează nu pentru faptul că nu a achitat costul călătoriei, dar pentru că nu deține bilet de călătorie [437, p.56]. Dacă pasagerul va aduce dovezi că a achitat costul călătoriei, dar nu are biletul de călătorie cu sine, aceasta nu-l va elibera de răspundere, ci îi va servi ca circumstanță atenuantă [168, p.56]. Pasagerul se poate exonera de răspundere numai în cazul în care va dovedi că a achitat taxa, a solicitat de la taxator eliberarea biletului de călătorie, însă i s-a refuzat. În asemenea situație, cu toate că pasagerul nu deține bilet de călătorie, acțiunea sa va fi calificată ca săvârșită fără vinovăție [385, p.30].

Cu titlu de exemplu, aducem situația de caz examinată de Judecătoria Chișinău. Pasagerul A.P. a urcat în troleibuz și nu a achitat costul călătoriei până la stația următoare, invocând faptul că de el nu s-a apropiat taxatoarea. Instanța de judecată a decis că pasagerul A.P. se face vinovat de comiterea contravenției prevăzute de art.204 alin.(5) din Codul contravențional, cu semnele: călătoria fără bilet în transportul regulat urban rutier și electric. Potrivit instanței, obligația pasagerului de a achita costul călătoriei presupune obligația de a întreprinde acțiuni active de achitare a costului călătoriei. Persoana în privința căreia a fost întocmit procesul-verbal de contravenție trebuia să se apropie din propria inițiativă de taxatoare sau de altă persoană împuternicită pentru a achita costul. Faptul așteptării taxatoarei pentru a achita nu poate fi considerat ca executare a obligației de a achita. Astfel, în acțiunile persoanei sunt întrunite toate elementele componenței de contravenție [128].

La călătoria cu autobuzele pe rute interurbane sunt frecvente cazurile când pasagerii speculează, achitând costul biletului până la o localitate, dar coborând la alta. În asemenea cazuri, dacă pasagerul ajunge până la localitatea indicată în biletul de călătorie și nu părăsește mijlocul de transport, ci continuă călătoria fără a avea achitat restul distanței, se consideră pasager fără de bilet și în privința sa poate fi angajată răspunderea contravențională în temeiul art.204 din Codul contravențional.

În schimb, dacă pasagerul din neatenție (de exemplu, a adormit) nu a coborât la stația înscrisă în bilet, considerăm că el nu trebuie sancționat, deoarece fapta sa nu întrunește elementele constitutive ale contravenției. Cu alte cuvinte, norma de la art.204 din Codul contravențional se va aplica numai în cazul intenției pasagerului: de exemplu, la cursa de autobuz Chișinău-Cahul pasagerul procură biletul de călătorie până la stația Cantemir, însă intenția sa ascunsă a fost de a coborî la ultima stație, cea din Cahul.

Primind biletul de călătorie, pasagerul este obligat să-l păstreze până la sfârșitul călătoriei, iar la cererea persoanelor cu drept de control, să-l prezinte. Biletul se păstrează intact, fără deteriorări sau rupturi pentru a nu crea dificultăți în procesul de verificare și pentru a evita falsurile. Potrivit Codului contravențional (art.205), falsificarea biletelor, punerea în comercializare și comercializarea biletelor false pentru transportul urban, interurban și internațional cu autobuze se sancționează cu amendă de la 2000 la 3000 lei.

Discuții iau naștere cu referire la amenzi, care sunt aplicate pasagerilor fără bilete, de către controlorii întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze”. În conformitate cu decizia Consiliului municipal Chișinău nr.12/10 din 27 noiembrie 2009 „Cu privire la depistarea contravențiilor și sancționarea pasagerilor contravenienți în transportul public” [66], sunt în drept să constate contravenții în troleibuze și autobuze de rută angajații întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze”, abilitați cu funcții de control (pct.2.1). Pentru deplasarea fără documente de călătorie, dacă persoana plătește pe loc, nu se întocmește proces-verbal. Amenda constituie 50 lei, cu eliberarea chitanței. Dacă persoana refuză achitarea amenzii, controlorii întocmesc pe numele acesteia proces-verbal pentru sancționarea în cuantum de până la 200 lei, cu remiterea procesului-verbal în instanța de judecată.

Problema majoră este că aplicarea amenzii fără întocmirea procesului-verbal de contravenție constituie o încălcare gravă a legii. Situația respectivă o întâlnim la inspectorii abilitați cu funcții de control din cadrul întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze” care aplică pasagerilor ce nu dețin bilete de călătorie amenda de 50 de lei fără întocmirea proceselor-verbale. Art.407 din Codul contravențional stabilește că contravențiile prevăzute la art.204 (călătoria fără bilet) se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului auto și electric. Sunt în drept să constate contravenții și să încheie procese-verbale în transportul auto și electric – inspectorii abilitați cu funcții de control. Procesele-verbale cu privire la contravenții se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente. Analizând prevederile art.204 din Codul contravențional, ajungem la concluzia că inspectorii abilitați cu funcții de control din cadrul întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze” pot doar să constate contravenții și să încheie procese-verbale. Pe de altă parte, fără a ține cont de art.204 și art.207 din Codul contravențional, Consiliul municipal Chișinău, prin decizia din 27 noiembrie

2009 „Cu privire la depistarea contravențiilor și sancționarea pasagerilor contravenienți în transportul public”, a acordat întreprinderilor municipale dreptul de a aplica amenzi în mărime de 50 de lei fără întocmirea proceselor-verbale.

Conform art.254 alin.(10)-(12) din Codul fiscal, efectuarea transporturilor de pasageri cu mijloace de transport auto, inclusiv în regim de taxi, pe rute urbane, suburbane, interurbane, transfrontaliere sau internaționale, fără bilete de călătorie se sancționează cu amendă de 3000 de lei, aplicată operatorului de transport și conducătorului mijlocului de transport sau persoanei responsabile de taxarea călătoriei. Plecarea mijlocului de transport auto din autogară (stație auto) cu pasageri îmbarcați fără bon de casă, emis de mașina de casă și de control, se sancționează cu amendă de 3000 de lei, aplicată contribuabilului care administrează autogara (stația auto). Plecarea mijlocului de transport auto din autogară (stație auto) cu pasageri îmbarcați având bilete de călătorie înregistrate la operatorul de transport, dar fără bonul de casă achiziționat de la casa autogării (stației auto) se sancționează cu amendă de 3000 de lei, aplicată conducătorului mijlocului de transport.

Semne de întrebare apar cu referire la delimitarea competențelor organului administrației publice și organului fiscal în aplicare sancțiunilor pentru aceleași încălcări. În acest context, putem distinge următoarele criterii de delimitare: a) după legea aplicabilă: sancțiunile contravenționale se aplică conform normelor Codului contravențional, iar sancțiunile fiscale în temeiul prevederilor din Codul fiscal; b) după agentul constatat: sancțiunile contravenționale se constată de organele administrației publice abilitate, precum A.A. „ANTA”, întreprinderile municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze” etc.; agentul constatat pentru încălcările fiscale este Inspectoratul Fiscal Principal de Stat prin intermediul inspectoratelor sale teritoriale; c) după cercul de persoane care pot fi supuși sancțiunilor: sancțiunile contravenționale pot fi aplicate doar persoanelor fizice, cum sunt: conducătorul mijlocului de transport, controlorul de peron, persoana responsabilă de taxare sau pasagerului, în timp ce sancțiunile fiscale pot fi aplicate atât persoanelor fizice – conducătorului mijlocului de transport, persoanei responsabile de taxarea călătoriei sau contribuabilului care administrează autogara (stația auto), cât și persoanei juridice – operatorului de transport (art.254 alin.(10)-(12) din Codul fiscal); d) după amploarea sancțiunilor: contravențiile se sancționează cu amendă în proporții reduse, de la 200 la 600 de lei și care, prin hotărârea instanței de judecată pot fi preschimbate în muncă neremunerată în folosul comunității; sancțiunile fiscale se exprimă prin amendă în mărime fixă de 3000 de lei.

Altă delimitare esențială între domeniul răspunderii contravenționale și fiscale este că răspunderea contravențională poate fi angajată de agentul constatat, care potrivit Codului contravențional, deține competențe în acest sens. Conform circularei Inspectoratului Fiscal Principal de Stat „Privind acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cazul verificării transportului auto de călători pe rute regulate” din 11.04.2014 [34], neeliberarea pe traseu a biletului de călătorie în transportul

rutier regulat urban, suburban, interurban și internațional de către conducătorul mijlocului de transport sau persoana responsabilă de taxarea călătoriei, nu constituie încălcare fiscală. Faptele privind neeliberarea biletelor de călătorie în transportul rutier regulat cad sub incidența art.204 alin.(1)-(2) (denumit călătoria fără bilete) din Codul contravențional. Ținând cont că nu este de competența sa să aplice amenzi, la constatarea contravențiilor prevăzute în art.204 alin.(1)-(2) din Codul contravențional, inspectoratul fiscal, ca agent constatat, poate doar să încheie procese-verbale cuprindere la contravenții și să le remită spre examinare în instanța de judecată. Actul de control și Procesul-verbal cu privire la contravenții întocmite de inspectoratul fiscal nu constată nici încălcări fiscale și nici fapte contravenționale. Aprecierea va fi dată de instanța de judecată.

Considerăm că interpretarea acordată de Inspectoratul Fiscal Principal de Stat, prin circulara „Privind acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cazul verificării transportului auto de călători pe rute regulate” nr.26-12-11-683/3172 din 11.04.2014, este neargumentată. La constatarea încălcărilor din Codul contravențional, inspectoratul fiscal urmează a proceda conform art.440 alin.(5) din Codul contravențional și a remite în aceeași zi procesul-verbal, conform competenței, unui alt agent constatat, dar nicidecum în instanța de judecată.

Practica instanțelor judecătorești în problema dată este neuniformă. La data de 18.02.2014, inspectorul fiscal din cadrul Inspectoratului Fiscal de Stat Criuleni a efectuat un control pe traseu în urma căruia a constatat că șoferul G.P. nu a eliberat bilete de călătorie la 14 pasageri ce călătoreau pe ruta Stețcani – Chișinău, prin ce a comis contravenția prevăzută de art.204 alin.(2) din Codul contravențional. Prin Hotărârea Judecătoriei Criuleni din 01.04.2014, a fost declarat nul procesul-verbal cu privire la contravenție, întocmit în baza art.204 alin.(2) de către agentul constatat al Inspectoratului Fiscal de Stat raionul Criuleni, și s-a dispus încetarea procesului contravențional în privința șoferului. Argumentul adus de instanța de fond a fost încălcarea regulilor de competență la constatarea contravenției [122]. Nefiind de acord cu hotărârea primei instanțe, Inspectoratul Fiscal de Stat Criuleni a înaintat recurs, demonstrând că nu a fost încălcată competența la constatarea contravenției, deoarece conform art.407 alin.(2) lit.(a) din Codul contravențional, sunt în drept să constate contravenții și să încheie procese-verbale în transportul auto și electric – șefii serviciilor abilitate cu funcții de control, iar organul fiscal, conform atribuțiilor prevăzute de H.G. nr.1736 din 31.12.2002, este organ abilitat cu funcția de control.

Colegiul Penal al Curții de Apel Chișinău a respins recursul declarat de Inspectoratul Fiscal de Stat Criuleni, motivând că la întocmirea procesului-verbal de contravenție în privința lui G.T. au fost încălcate prevederile legii privind competența la constatarea contravenției. Conform art.407 din Codul contravențional, contravenția prevăzută de art.204 alin.(2) se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului auto și electric, deci organul de inspectare financiară nu era în drept să întocmească procesul-verbal privind contravenția prevăzută de

art.204 din Codul contravențional [78]. În alt caz similar, Judecătoria Criuleni a declarat nul procesul-verbal cu privire la contravenția prevăzută de art.204 alin.(2) din Codul contravențional întocmit de agentul constator al Inspectoratului Fiscal de Stat Criuleni. Argumentul instanței a fost același, că conform art.407 din Codul contravențional, contravenția prevăzută de art.204 Cod contravențional se constată de organele de specialitate ale administrației publice în domeniul transportului auto și electric, prin urmare, organul de inspectare financiară nu era în drept să întocmească procesul-verbal privind contravenția prevăzută de art.204 Cod contravențional [123]. Colegiul Penal al Curții de Apel Chișinău a admis recursul declarat de organul fiscal, a casat hotărârea Judecătoriei Criuleni și a dispus rejudecarea cauzei de instanța de fond în alt complet de judecată. În viziunea instanței de apel, Inspectoratul Fiscal de Stat Criuleni corect a acționat în cazul când a constatat contravenția și după competență a transmis-o în instanța de fond pentru aplicarea sancțiunii [77].

După același exemplu, Judecătoria Bălți a încetat procesul contravențional pornit de Inspectoratul Fiscal de Stat Bălți în privința conducătorului auto pentru neeliberarea biletelor de călătorie. Instanța de judecată a dedus că Inspectoratul Fiscal de Stat Bălți nu deține atribuții de agent constator pentru contravențiile prevăzute de art.204 din Codul contravențional; or, contravențiile respective sunt abilitați să le constate organele de specialitate din domeniul transportului. Mai mult, instanța a relevat că însuși reprezentantul organului fiscal a confirmat în ședința de judecată faptul că autoritatea pe care o reprezintă nu are atribuții în domeniul transportului [124].

În mod similar a procedat Judecătoria Dubăsari care, declarând nulitatea procesului-verbal de contravenție întocmit de Inspectoratul Fiscal de Stat Dubăsari, aduce lămuriri că procesul-verbal a fost întocmit cu încălcarea competenței materiale, de către un agent constator în competența căruia nu intră constatarea contravenției prevăzute la art.204 din Codul contravențional [125].

Însă, pot fi întâlnite și situații neobișnuite, în care instanța de judecată s-a pronunțat că Inspectoratul Național de Patrulare nu ar fi agentul constator responsabil de întocmirea proceselor-verbale de contravenție pentru încălcările de la art.204 alin.(2) din Codul contravențional [126], iar în alt caz, Serviciul Vamal al R.M. și-a asumat pe nedrept atribuții de agent constator pentru aceleași încălcări [127].

Discuții doctrinare. În literatura de specialitate se susține că raporturile stabilite între operatorul de transport rutier și autoritatea publică poartă caracter administrativ, iar raporturile dintre operator și pasager sunt de drept civil, bazate pe contractul de transport [393, p.87; 291, p.12; 428, p.57]. În temeiul contractului încheiat cu consumatorul, operatorul de transport este obligat să transporte la punctul de destinație orice pasager care și-a manifestat intenția în acest scop. Taxa de călătorie pe care pasagerul o achită, în funcție de costul biletului, reprezintă remunerarea operatorului pentru serviciile prestate, obligație care rezultă din contract.

Analizând fundamentele răspunderii contravenționale deducem că în dreptul contravențional este prezent agentul constatatator abilitat cu dreptul de constatare a contravenției și de aplicare a amenzilor. Problema este că neplata de către pasager a biletului de călătorie constituie o neexecutare a obligațiilor contractuale, pasagerul urmând a fi sancționat nu conform normelor Codului contravențional, cum este în prezent, ci conform normelor dreptului civil. Or, angajarea răspunderii contravenționale pentru neexecutarea unor obligații provenite din raporturi contractuale este neadekvată.

În același context, se pune problema că amenzile pentru neplata biletelor de călătorie sunt percepute nu în folosul operatorilor de transport, dar în bugetul statului. Cu această ocazie, în doctrină se susține că problema dată ar putea fi soluționată pe calea rambursării din bugetul de stat în folosul operatorilor de transport a sumelor încasate de la plata amenzilor [323, p.23]. Altă soluție ar fi ca amenda pentru neplata biletelor de călătorie să fie calificată prin lege drept sancțiune cu caracter juridico-civil și denumită *penalitate* pentru neplata biletelor de călătorie. Penalitatea urmează a fi stabilită în procente, reieșind din costul biletului neachitat [324, p.89].

Discuții doctrinare există și cu referire la natura juridică a amenzii, ca formă de aplicare a constrângerii de stat. Cercetătorul *A.Samoilenko* a menționat că amenda pentru călătoria fără bilet în transportul public reprezintă o formă simplificată de aplicare a constrângerii de stat și derivă din răspunderea extrajudiciară (contravențională) [415, p.99]. Potrivit unei alte opinii, constrângerea de stat poate fi aplicată pe calea procedurii judiciare sau extrajudiciare. Procedura judiciară se desfășoară conform unei forme procesuale depline (cu ședințe publice și în prezența avocatului), pe când procedura extrajudiciară reprezintă o formă mai simplificată, „subprocesuală”, aducând ca exemplu aplicarea amenzilor pentru călătoria fără de bilet în transportul public [375, p.31].

Efectuând o cercetare mai profundă a problemei date, autoarea *K.Sosnova* ajunge la concluzia că amenda pentru călătoria fără de bilet reprezintă un act de aplicare a dreptului, care se deosebește de actul normativ prin faptul că ultimul poartă caracter general și reglementează un grup mai larg de relații sociale, pe când amenda se răsfrânge la un caz concret și în privința unei persoane fizice concrete [422, p.257]. Același punct de vedere este susținut de cercetătorii *N.Kotelinikov* și *I.Nepomneșciaia*, în viziunea cărora amenda pentru călătoria fără de bilet în transportul public este un act de aplicare a dreptului, act ce poartă caracter individual și reglementează raporturi concrete [368, p.56].

Răspunderea fiscală a operatorilor de transport rutier. Conform art.254 alin.(21) din Codul fiscal, transportarea persoanelor în microbuz, autobuz și autocar pe teritoriul Republicii Moldova fără bilete sau fără documente de strictă evidență, se sancționează cu amendă în mărime de 8000 de lei pentru fiecare caz de încălcare. Comiterea repetată pe parcursul anului fiscal a încălcării date, se sancționează cu o amendă de 25000 de lei.

Amenzile respective pot fi aplicate numai de către colaboratorii Inspectoratului Fiscal de Stat. În situația în care șoferul are anumite obiecții, mențiunea în procesul-verbal necesită a fi efectuată în perioada controlului, în caz contrar, acestea nu au valoare juridică corespunzătoare. Astfel, Inspectoratului Fiscal de Stat pe r-ul Telenești de comun acord cu Serviciul Poliției Rutiere au efectuat un control operativ pe traseul Bălți – Chișinău, în rezultatul căruia s-a constatat că 6 pasageri din autocarul ce aparținea SRL „MoldTransTur” nu dispuneau de bilete. A fost întocmit Actul de control, în baza căruia și în conformitate cu art.254 alin.(21) din Codul fiscal, Inspectoratul Fiscal de Stat i-a aplicat operatorului de transport rutier o amendă în mărime de 6000 lei. Decizia de aplicare a amenzii a fost contestată, dar instanțele judecătorești au respins acțiunea reclamantului, motivând că Inspectoratul Fiscal de Stat a aplicat amenda fiscală întemeiat. Curtea Supremă de Justiție motivează că în actul de control întocmit la fața locului lipsesc careva obiecții sau explicații ale șoferului referitor la nemulțumirea lui cu încălcările depistate. La fel, nu poate fi luată în considerație lămurirea șoferului precum că pasagerii nu aveau bilete din motiv că ar fi fost îmbarcați dintr-un alt autocar defect. Or, declarațiile respective ale șoferului, conform pct.84 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, urmau a fi prezentate în scris la momentul controlului operativ și nu după ce controlul a fost efectuat deja [79].

În alte cazuri similare, operatorii de transport rutier SRL „Asoio” și SA „Mihaela” susțin în cererea de recurs că Inspectoratul Fiscal Principal de Stat le-a aplicat pe nedrept amendă pentru neeliberarea biletelor de călătorie: amenda fiscală trebuia să fie aplicată nu agentului economic, dar conducătorului auto care se face vinovat de neacordarea biletelor de călătorie. Operatorul de transport are obligația de a dota echipajul cu bilete de călătorie, și nicidecum nu se rezumă la faptul izolat de eliberare/neeliberare a tichetelor pentru pasageri, or aceasta este obligația șoferului. Atât Curtea de Apel Chișinău, cât și Curtea Supremă de Justiție resping pretențiile operatorului de transport și aduc argumente că, pentru nerespectarea legislației fiscale, urmează a fi tras la răspundere agentul economic căruia, prin licență, i-au fost acordate drepturi de practicare a transportului rutier de persoane. La momentul în care se urcă în transportul public, pasagerul încheie un contract de transport cu persoana autorizată să efectueze transportul, adică cu agentul economic. Reieșind din faptul că anume operatorul de transport are obligația, conform legii, de a elibera bilet către pasager, conform legislației fiscale acesta și va avea calitatea de subiect al răspunderii fiscale [80]. Or, art.232 lit.(a) din Codul fiscal stabilește că, este tras la răspundere pentru încălcare fiscală contribuabilul persoană juridică, a cărei persoană cu funcție de răspundere a săvârșit o încălcare fiscală. Instanța supremă face trimitere și la art.1403 din Codul civil, care prevede că comitentul răspunde de prejudiciul cauzat cu vinovăție de prepusul său în funcțiile care i-au fost încredințate. La caz, conducătorul auto are rol de prepus, iar operatorul de transport rutier – comitent [81].

2.6. Concluzii la Capitolul 2

1. Instituția activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri manifestă o natură dublă, în care se cuprind elemente de drept privat și de drept public. Legislația din transportul rutier cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și norme de organizare și administrare, motiv pentru care se pune problema de a distinge dreptul privat de cel public al transporturilor. În pofida faptului că normele de drept public sunt preponderente, la baza desfășurării activității de întreprinzător stau regulile dreptului privat, iar rolul principal revine normelor dreptului civil.

2. Persoana care dorește să inițieze o afacere în domeniul transportului rutier de pasageri poate opta pentru una dintre următoarele forme juridice de organizare: întreprinzător individual, societate comercială (societatea cu răspundere limitată, societate pe acțiuni, societate în nume colectiv sau societate în comandită), întreprindere de stat sau municipală, cooperativă de întreprinzător.

3. Practica dovedește că cel mai frecvent (90%) operatorii din transportul rutier de pasageri optează pentru societățile cu răspundere limitată. Forma de organizare întreprinzător individual a fost preferată în perioada anilor '90, iar actualmente un număr redus de persoane decid desfășurarea unei afaceri în domeniul transporturilor rutiere prin intermediul acestei forme de organizare. Cauza constă în dezavantajele care revin întreprinzătorului individual, precum: răspunderea nelimitată și solidară a fondatorului și a membrilor familiei sale; asimilarea bunurilor personale ale fondatorului cu cele afectate activității comerciale; posibilități reduse de extindere etc. Cu referire la constituirea de societăți pe acțiuni în domeniul transportului rutier de persoane, solicitările sunt la fel de reduse, deoarece societatea pe acțiuni, prin esență, presupune formalități excesive, precum divizarea capitalului social în acțiuni, înregistrarea acțiunilor etc. Un număr redus de solicitări se constată pentru societățile în nume colectiv și în comandită iar explicația rezidă în multiplele dezavantaje pe care le prezintă aceste două forme de organizare în procesul desfășurării unei afaceri din transport.

Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier nu poate fi desfășurată de titularii patentei de întreprinzător, de gospodăriile țărănești și cooperativele de producție, deoarece domeniul lor de activitate se axează în mod preponderent pe segmentul agroindustrial.

4. Prestarea activității de transport rutier de pasageri este condiționată de existența notificării. Actul de notificare reprezintă o procedură oficială similară procedurii de licențiere și se manifestă prin înscrierea efectuată de A.A. „ANTA” în Registrul operatorilor de transport rutier.

5. Anumite dificultăți survin în legătură cu corelarea normelor generale și speciale în soluționarea litigiilor referitoare la transportul rutier de pasageri. Deși relațiile de transportare a pasagerilor poartă caracter special și nu pot fi desprinse de normele cu privire la protecția consumatorilor, nu ar fi corect de a acorda prioritate exclusivă normelor din transport sau celor din domeniul protecției consumatorilor. De fiecare dată aprecierea privind aplicarea legislației în situațiile de caz urmează a fi dată de judecător, reieșind din interesele social-economice și de gradul

de prejudiciere a părților contractante. Totodată se va ține cont că în procesul de realizare a drepturilor, consumatorului nu trebuie să-i fie acordate mai puține drepturi decât cele prevăzute de Legea privind protecția consumatorilor. La fel, despăgubirile care pot fi acordate consumatorului nu pot fi mai mici decât suma despăgubirilor stabilite de Legea privind protecția consumatorilor.

6. O condiție pentru integrarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană constă în armonizarea legislației naționale la regulamentele europene din domeniul transporturilor rutiere, precum: Regulamentul CE nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile ocupației de operator de transport rutiere, Regulamentul CE nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, Regulamentul nr.561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor etc. Ținând cont de faptul că în Republica Moldova nu există o instituție funcțională investită cu funcții de control în domeniul transporturilor rutiere, după modelul țărilor Uniunii Europene, dar și a țărilor din Europa de Est (de exemplu, Ространснадзор – Federația Rusă, ASMAP – Ucraina, Транспортная инспекция – Republica Belarusi etc.), armonizarea legislației naționale la acquis-ul european este o misiune cu șanse reduse de realizare.

7. Practica europeană dovedește că elaborarea politicilor publice, implementarea și controlul îndeplinirii acestora trebuie realizate de 3 autorități publice diferite. De exemplu, în România există Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, care asigură controlul activității transporturilor rutiere, Ministerul Transporturilor cu rol de elaborare a politicilor de transport și Agenția Rutieră Română – cu rol de implementare a politicilor de transport. Inspecții de stat pentru controlul în transportul rutier, ca autorități publice distincte, există în Polonia, Bulgaria, Lituania, Letonia, Estonia, Ungaria, Slovenia etc. Cu regret, A.A. „ANTA” din Republica Moldova asigură concomitent atât implementarea setului de politici publice, cât și controlul activității operatorilor de transport rutier. Luând în considerare ipostaza dublă ce revine A.A. „ANTA”, aceasta nu deține împuterniciri depline de control al situației din transportul rutier. Mai mult ca atât, grație actualei forme de organizare a A.A. „ANTA” (efectiv redus de personal, salarii foarte mici și lipsa structurilor teritoriale), aceasta nici nu ar putea organiza un sistem complex de control asupra respectării legislației din domeniul transporturilor.

Pornind de la aceste realități, ajungem la concluzia că, în Republica Moldova, controlul activității operatorilor de transport rutier, pasagerilor și activităților conexe transportului nu poate fi efectuat de A.A. „ANTA”, fapt ce impune necesitatea creării unei structuri de control, cum ar fi „Inspectoratul Rutier de Transport”. Din punct de vedere structural, Inspectoratul Rutier în Transport urmează a fi un organism tehnic permanent specializat în subordinea MEI, care să asigure la nivel național inspecția și controlul respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere. Crearea Inspectoratului Rutier în Transport, ca instituție specializată de

control, va diminua semnificativ traficul ilicit de pasageri, va contribui la responsabilizarea operatorilor de transport rutier și la creșterea calității serviciilor prestate. Pentru mai multă eficiență, propunem ca Inspectoratul să aibă subdiviziuni teritoriale la Edineț, Bălți, Orhei, Ungheni, Cahul și Comrat.

8. În scopul eficientizării activității de combatere a traficului ilicit de pasageri, recomandăm formarea grupurilor mobile mixte în componența: colaboratorilor din cadrul A.A. „ANTA”, Inspectoratului Național de Investigare, Inspectoratului Național de Patrulare, Departamentului Poliției de Frontieră și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat. Grupurile mobile mixte necesită a fi antrenate pe traseele locale, naționale și internaționale, precum și pe străzile adiacente ale gărilor și stațiilor auto din țară, în scopul documentării situațiilor de transport ilicit și sancționării operatorilor de transport rutier.

Șefii subdiviziunilor mobile desconcentrate ale Inspectoratului Național de Patrulare, șefii Secțiilor de Investigare a Fraudelor Economice, colaboratorii A.A. „ANTA”, Inspectoratului Fiscal teritorial și reprezentanții administrației publice locale de nivelul doi (după caz) urmează a institui în fiecare raion grupuri mobile de control pentru combaterea transportului ilicit de pasageri cu generalizarea informației și prezentarea lunară în adresa A.A. „ANTA” a raportului privind măsurile întreprinse. Totodată, în scopul evitării conflictului de competență între organele statului cu atribuții de control, considerăm necesară delimitarea și concretizarea atribuțiilor de control și sancționare ale A.A. „ANTA”, Serviciului Vamal și Inspectoratului de Poliție.

9. Întregul mecanism de finanțare a drumurilor publice urmează a fi reformat în vederea transferării în bugetele locale a surselor de venit necesare pentru întreținerea, reparația și construcția drumurilor locale. În acest scop, este necesar de a acorda autorităților locale dreptul de a stabili în mod independent taxe locale, precum și includerea în Codul fiscal al R.M. a unor taxe adiționale (de exemplu, taxa pe mijlocul de transport), care să fie destinate în exclusivitate pentru construcția, întreținerea și reparația drumurilor locale și a străzilor. De asemenea, este necesar ca alocarea anuală a mijloacelor bugetare pentru întreținerea drumurilor să fie înlocuită cu un cadru de finanțare pe termen lung, ceea ce ar da posibilitate ca în bugetele locale să se acumuleze mai mulți bani. Altă recomandare ar fi implicarea activă a sectorului privat în construcția drumurilor locale prin încheierea contractelor de parteneriat public-privat cu autoritățile publice locale.

10. În scopul consolidării nivelului de siguranță și confort al persoanelor, propunem completarea Codului transporturilor rutiere nr.154/2014 cu norme potrivit cărora rutele regulate să fie acordate unui număr limitat de operatori de transport, care au o experiență în domeniul transportului rutier, dispun de autocare și bază tehnico-materială suficiente. Pentru comparație, în cadrul Uniunii Europene rețeaua transporturilor rutiere de persoane este deținută de 5 operatori de transport rutier notorii, cum sunt: „Eurolines”, „Deutsche Touring”, „Atlassib”, „Bayern Express” și „Berlin Lien”.

11. Recomandăm excluderea contului 711 „Costul vânzărilor” din SNC 3 „Componenta consumurilor și cheltuielilor întreprinderii”, deoarece în rândul practicienilor s-a format impresia eronată conform căreia în contul 711 „Costul vânzărilor” se contabilizează costul materiilor prime, materialelor, combustibilului, anvelopelor, acumulatorilor, costurilor de personal și de amortizare a efectivului mobil. Evidența sintetică a costurilor de producție (de prestare a serviciilor) necesită a fi operată în contul 811 „Activități de bază”. Totodată, considerăm oportun ca MEI în colaborare cu Inspectoratul Fiscal Principal de Stat să elaboreze un regulament privind contabilitatea costurilor și calcularea costului serviciilor de transport rutier cu metodele specifice acestui sector.

12. Imperfecțiunea legislației din domeniul transportului rutier de pasageri generează apariția practicii judiciare neuniforme. Cel mai frecvent, calitatea de pârât o deține MEI. De regulă, printre motivele adresării în instanța de judecată operatorii de transport invocă: a) refuzul MEI de a deschide rute (curse) noi; b) acordarea dreptului de deservire a aceleiași rute mai multor operatori de transport; în consecință, capacitatea de îmbarcare a autobuzelor este mică, astfel încât operatorii de transport sunt în pierdere; c) caracterul ilegal al deciziilor în privința retragerii dreptului de deservire a rutelor; deseori, parte la proces este și ASP, care retrage licența de activitate operatorilor de transport rutier ce încalcă dispozițiile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001.

13. Actualul mecanism de sancționare a pasagerilor fără de bilet este bazat pe răspunderea contravențională a pasagerului, conducătorului auto, controlorul de peron, precum și taxatorului pentru faptul că nu eliberează pe traseu bilete sau admit spre transportare persoane care nu au bilete (art.204 din Codul contravențional). Norme similare se conțin în Codul fiscal al R.M., care sancționează pentru același tip de încălcări operatorul de transport, controlorul de peron și persoanele care administrează autogara (art.254 alin.(10)-(12)).

14. Practica inspectoratelor fiscale teritoriale de a întocmi procese-verbale de contravenție pentru încălcările prevăzute de Codul fiscal este contrară legii. Agentul constatator al inspectoratului fiscal încheie proces-verbal și aplică sancțiuni în temeiul art.254 alin.(10) din Codul fiscal în situația în care constată efectuarea transportului de pasageri fără bilete de călătorie, iar dacă transportul de pasageri fără bilete de călătorie pe traseu este depistat de alți agenți constatați abilitați, se va încheia proces-verbal de contravenție, conform art.407 din Codul contravențional.

15. Propunem ca certificatele de competență profesională în trafic internațional să fie eliberate conducătorilor auto care posedă un stagiu de muncă în domeniul transporturilor rutiere de cel puțin 3 ani. Totodată, recomandăm ca termenele de valabilitate a certificatelor de competență profesională a conducătorului auto și a managerului de transport rutier să fie de 5 ani.

3. RAPORTURI CONTRACTUALE CE STAU LA BAZA DESFĂȘURĂRII ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

3.1. Trăsături caracteristice ale contractului de transport rutier de pasageri

3.1.1. Conotații analitice privind contractul de transport rutier de pasageri

În doctrină nu există o definiție unanim acceptată vizavi de contractul de transport, fiecare autor formulând propriile viziuni asupra acestuia. Astfel, autorul *Gh.Chibac* susține că prin contractul de transport se înțelege convenția dintre două părți, dintre care una, numită operator de transport sau cărauș, se obligă în favoarea celeilalte părți, numite pasager, în schimbul unui preț, să efectueze, în decursul unei perioade de timp, deplasarea de bunuri sau persoane în punctul de destinație. Altă definiție este oferită de cercetătoarea rusă *E.Kovaliova*, care a indicat că contractul de transport este un contract civil, în baza căruia operatorul de transport se obligă să transporte persoanele ce i-a fost încredințate (sau bunuri, în funcție de obiectul contractului) la punctul de destinație, iar persoana (pasagerul) se obligă să achite pentru transportare o sumă prestabilită de actele normative [360, p.76]. Într-o altă accepțiune, contractul de transport este definit ca acel contract prin care un agent economic specializat, numit operator de transport, se obligă, în schimbul unui preț (taxă de transport sau tarif), să transporte până la destinație, persoanele și bagajele lor, sau să transporte, să păzească și să elibereze destinatarului mărfurile ce i-au fost încredințate [102, p.57].

Codul civil al R.M., în art.980 alin.(1), oferă următoarea definiție a noțiunii în cauză: prin contractul de transport, o parte (operator de transport, cărauș) se obligă față de cealaltă parte (pasager sau client) să o transporte împreună cu bagajele ei sau să transporte încărcătura la locul de destinație, iar cealaltă parte se obligă să plătească remunerația convenită. În continuare, legiuitorul prevede că transportarea gratuită a persoanei sau a bunului, cu excepția cazului în care este efectuată în scopul desfășurării activității de întreprinzător de persoana care oferă public servicii de transport, nu este guvernată de regulile stipulate în prezentul capitol și operatorul de transport poartă doar o obligație de prudență și diligență (art.980 alin.(2) din Codul civil).

Analizând definițiile contractului de transport rutier de pasageri, deducem o serie de particularități inerente acestuia, precum: a) reglementarea juridică se conține atât în Codul civil, cât și în acte normative speciale, care cuprind norme atât de drept privat, cât și public [26, p.261]; b) se încheie între două subiecte – operatorul de transport rutier și pasagerul; c) operatorul de transport rutier este un întreprinzător și este autorizat de a efectua transportul public; d) la baza apariției raporturilor stă contractul de transport [102, p.30]; e) obiectul contractului cuprinde deplasarea persoanelor până la locul de destinație, dar și serviciile accesorii, de exemplu, transportarea bagajelor; f) transportarea se efectuează în schimbul unui preț.

Discuții doctrinare există cu referire la natura juridică a contractului de transport rutier de pasageri. Astfel, cercetătorul *N.Vnukov* aduce argumente în favoarea tezei potrivit căreia contractul de transport de pasageri face parte din categoria contractelor de consum [316, p.85]. În opinia profesorului *F.Făiniși*, respectivul contract se încadrează în sfera locațiunii de servicii. A rezuma contractul de transport la o simplă închiriere înseamnă a-i deforma semnificația, contractul de transport fiind cu adevărat o locațiune de servicii [101, p.32]. Autorii *C.Stanciu* și *M.Istrătoaie* susțin opinia conform căreia contractul de transport este o prestare de servicii, în care obligația principală a operatorului de transport este de a efectua deplasarea bunurilor sau a persoanelor, sub paza sa, ca un depozitar [223, p.47]. Argumente distincte găsim la doctrinarul rus *C.Lazukina*, care ajunge la concluzia că contractul de transport rutier de pasageri poartă caracter mixt, deoarece cuprinde trăsături ale contractelor de prestări de servicii și antrepriză. Mai mult, autoarea recomandă modificarea Codului civil al Federației Ruse prin completarea secțiunii „Dispoziții generale cu privire la transport” cu norme care să stabilească posibilitatea aplicării în raporturile de transport a reglementărilor cu privire la prestările de servicii și antrepriză [376, p.44].

În doctrina autohtonă, natura juridică a contractului de transport rutier este abordată de conferențiarul universitar *L.Rotaru-Maslo*, în opinia căreia conținutul contractului de transport îmbină elemente care, în individualitatea lor, se aseamănă cu elementele specifice altor contracte (de antrepriză, de locațiune, de lucrări, de depozit), dar care în ansamblu conferă acestui contract o natură juridică proprie. Pe plan juridic, contractul reprezintă concretizarea unor raporturi economice de natură specială – deplasarea ca obiect al transportului, ceea ce conferă contractului o figură juridică proprie, cu caractere distincte [218, p.14]. Altă opinie este redată de savantul *Gh.Chibac*, care susține că contractul de transport face parte din categoria contractelor de prestări servicii, având ca obiect deplasarea în spațiu a persoanelor și bagajelor [27, p.157].

Caractere juridice. Ca și în cazul majorității contractelor juridico-civile, contractul de transport rutier de pasageri poartă caracter sinalagmatic. De la data încheierii, contractul dă naștere unor obligații pentru ambele părți: pentru operatorii de transport – de a transporta pasagerul în termen la punctul de destinație, iar pentru pasager – de a plăti taxa de transport, a respecta regulile stabilite [27, p.171]. Atât obligațiile, cât și drepturile subiecților sunt interdependente, ele nu pot exista de sine stătător și izolat una de alta, ci doar în legătură cu restul clauzelor prevăzute în contract. În pofida faptului că contractul de transport rutier se încheie între doi subiecți, operatorul de transport rutier și pasagerul, la desfășurarea raporturilor contractuale participă și al treilea subiect de drept – autogara [161, p.361-362].

Contractul de transport rutier de pasageri este consensual. Prestarea serviciului este un act de executare a contractului și nicidecum condiție pentru încheierea lui. Important este ca părțile să ajungă la o înțelegere asupra clauzelor esențiale ale contractului și acesta se va considera încheiat

[358, p.298]. Prestarea serviciului face să se execute ceea ce în mod oficial s-a încheiat, iar problema cea mare, susțin cercetătorii *M.Akimjanova* și *G.Iliasova*, este că între timp, până ca serviciul să fie prestat, una dintre părți poate solicita desfacerea contractului [292, p.45]. Altfel stau lucrurile în cazul contractelor reale, unde nu se pune problema refuzului de a presta (a preda) serviciul (bunul) pentru că prestarea (predarea) constituie o condiție necesară pentru încheierea contractului [440, p.221-222]. Subliniem că majoritatea contractelor reglementate de Codul civil al R.M. poartă caracter consensual, cu o singură excepție în acest sens, contractul de donație, ce are caracter real, considerându-se încheiat din momentul transmiterii bunului (art.828).

În legătură cu aceasta, în doctrina de specialitate sunt prezente două opinii diferite. Prima categorie de autori (*R.Sirko*, *I.Golenko* etc.) susține că contractul de transport rutier de pasageri este consensual și doar o greșită interpretare sau înțelegere a faptului prestării serviciului a putut determina pe unii să vadă caracterul real. În acest context, autorul *R.Sirko* a adăugat că prestarea serviciului nu intră în formarea contractului ca element constitutiv al acestuia, dar este necesară pentru a da posibilitate operatorului de transport rutier să efectueze transportul [457, p.98]. Cercetătorul ucrainean *I.Golenko* aduce argumente că contractul se încheie prin simplul consimțământ al părților, indiferent dacă odată cu încheierea lui a avut sau nu loc urcarea pasagerului în mijlocul de transport [455, p.112].

Al doilea grup de autori promovează caracterul real al contractului de transport rutier de pasageri. De exemplu, autorii ucraineni *O.Necipurenko*, *S.Reznichenko* și *G.Samoilenko* susțin că contractul de transport de persoane este real și se încheie din momentul urcării persoanei în vehicul. Autorii teoriei mai susțin că printr-o ficțiune a legii, momentul procurării biletului coincide cu începutul perioadei de executare a contractului de transport [460, p.32]. Având același punct de vedere, doctrinarul rus *R.Kolpakov* aduce argumente că contractul se încheie din moment ce pasagerul „a pășit” în interiorul mijlocului de transport, iar plata taxei este doar un act de executare a unui contract deja încheiat [369, p.116]. Dovezi controversate aduce cercetătoarea *L.Zarapina*, care susține că real este contractul de transport în trafic urban. Chiar și în acest caz, consideră autoarea, atribuirea caracterului real sau consensual contractului de transport se face în funcție de două elemente – momentul urcării persoanei în vehicul și primirea biletului: dacă persoana urcă în autobuz având bilet de călătorie – contractul se consideră consensual, iar dacă urcarea se face până la procurarea biletului – contractul este real [347, p.31].

Accepțiunea caracterului real al contractului de transport de pasageri este criticată în doctrina autohtonă. Astfel, *A.Bloșenco* susține că caracterul real în cazul contractului de transport nu poate fi acceptat, fiindcă nu explică cum pot apărea obligațiile părților [19, p.100]. Ideea dată este continuată de profesorul *Gh.Chibac* care indică asupra consensualității contractului de transport, iar ca argument aduce definiții preluate din Codul navigației maritime comerciale a R.M. (art.133) și din

Regulamentul transporturilor auto de mărfuri (pct.13). Autorul acordă importanță verbului „se obligă”, acesta fiind, în opinia sa, criteriul principal în funcție de care unui contract i se atribuie caracter consensual sau real [26, p.260]. Cu toate acestea, într-o altă sursă, același autor dă prilej a crede că contractul de transport de pasageri ar putea fi real [28, 29].

Expunându-ne opinia, nu putem fi de acord cu adepții caracterului real al contractului, deoarece ficțiunea potrivit căreia procurarea biletului ar coincide cu ocuparea de către pasager a locului în autovehicul denotă modalitatea specifică de încheiere a contractului, dar nicidecum caracterul real al acestuia. De asemenea, subliniem că deosebirea dintre caracterele consensual și real al unui contract poate fi efectuată și după sintagma care se utilizează în definiția acordată de Codul civil: dacă în definiție este prezentă expresia „se obligă”, avem caracterul consensual al contractului, iar dacă se întrebuițează „este obligat”, avem caracter real [168, p.89]. Pornind de la acest criteriu, consensualitatea contractului de transport de pasageri este redată în definiția acestuia (art.980 alin.(1) din Codul civil).

Contractul de transport rutier de pasageri este un contract cu titlu oneros. Aceasta reiese din definiția contractului, conform căreia clientul se obligă să plătească remunerația convenită (art.980 alin.(1) din Codul civil). Cu titlu de excepție, în contractul de transport rutier de pasageri se aplică o regulă specială, stipulată la art.980 alin.(2) din Codul civil, ce ține de călătoria gratuită. Această normă se aplică în transportul public în care pot călători gratuit unele categorii de persoane: pensionarii, persoanele cu dizabilități, militarii, veteranii de război etc. În legătură cu aceasta, în doctrină s-a menționat că persoanele care dețin dreptul prevăzut de lege de a călători gratuit cu autobuzul și troleibuzul nu pot fi considerați ca fiind parte la contractul de transport. Ei sunt pasageri, însă dreptul lor de a călători rezultă nu din contractul de transport, ci din normele dreptului administrativ, care îl obligă pe operator să îi transporte în mod gratuit [452, p.174].

Contractul de transport rutier de pasageri poartă caracter public. Astfel, operatorul de transport rutier se află în stare de ofertă permanentă față de public și nu are dreptul, cu excepția cazurilor prevăzute expres de lege, să refuze efectuarea transportului. Mai mult, în cazul transporturilor de linie, unde condițiile sunt stabilite de operatorul de transport și aduse la cunoștința publicului, acceptarea din partea pasagerului constă, practic, într-o adeziune [224, p.66]. Făcând publică oferta, operatorul de transport este obligat să încheie contractul de transport, cu excepția cazurilor în care există un motiv serios de a refuza (art.981 din Codul civil). În acest context, având un număr mare de pasageri, companiile de transport nu sunt în stare de a negocia clauzele contractuale cu fiecare pasager în parte, motiv pentru care contractul de transport de persoane este de adeziune. Pasagerul este practic lipsit de libertatea de a alege, fiind nevoit să accepte operatorul de transport și regulile impuse de acesta [429, p.78].

Pornind de la faptul că raporturile de transport iau naștere în scopul desfășurării activității comerciale, deducem prezența caracterului comercial al contractului. Argumente doctrinare aduce cercetătoarea *G.Iliasova*, care pornește de la premiza că prestarea serviciului de transport este o varietate a activității comerciale, iar operatorul de transport deține calitatea de comerciant. În opinia cercetătoarei, contractul de transport rutier de pasageri face parte din categoria contractelor comerciale [349, p.43]. Conform altor păreri doctrinare, contractul de transport de pasageri este un contract economic, iar în calitate de exemplu a fost adus Codul economic al Ucrainei, potrivit căruia transportul de persoane reprezintă o formă a activității economice (art.306) [455, p.119]. Despre apartenența contractului de transport la categoria contractelor economice descrie cercetătorul *A.Dudcenko*, care aduce argumente că contractul de transport de persoane reprezintă un tip aparte de contract, căruia în sistemul contractelor economice îi revine rolul de bază. Operatorul de transport rutier de pasageri angajează prin sine raporturi fără de care nu este posibilă dezvoltarea economiei [337, p.154].

Interes de cercetare prezintă și elementele contractului de transport rutier de pasageri, precum: părțile, obiectul și prețul. Astfel, părți ale contractului sunt operatorul de transport rutier și pasagerul. În calitate de operator de transport rutier activează o întreprindere specializată în prestarea serviciilor de transport. Pasager poate fi orice persoană fizică, indiferent de vârstă, naționalitate, origine etnică etc. Anumite controverse doctrinare există cu referire la posibilitatea autogării de a fi subiect al contractului de transport rutier de pasageri [346, p.8-9].

Statutul juridic al operatorului de transport rutier. Implicarea subiecților de drept în relațiile juridice se face prin intermediul statutului juridic, prin care înțelegem totalitatea atributelor și calităților cu ajutorul cărora o persoană se individualizează în societate din punct de vedere al normelor de drept [260, p.56]. Într-o altă accepțiune, statutul juridic este aptitudinea persoanelor de a participa în raporturi juridice pe principii de egalitate [261, p.33]. Autorul francez *T.Garé* susține că statutul juridic al unui subiect de drept se caracterizează prin: a) capacitate juridică; b) drepturi și obligații; c) garanții juridice instituite în favoarea lui [274, p.32].

Literatura juridică de specialitate descrie că statutul juridic al subiecților de drept este alcătuit din anumite elemente. Conform opiniei autoarei *K.Sobașnikova*, statutul persoanei constă din drepturi, obligații și garanții juridice [420, p.331]. Alt grup de cercetători (*Y.Buffelan-Lanore*, *V.Larribau-Terneyre*) susține că în statutul juridic al persoanei se includ: capacitatea juridică, drepturile constituționale, obligațiile și garanțiile juridice [269, p.164]. În viziunea doctrinarului *M.Rublevskii*, statutul juridic reprezintă totalitatea normelor juridice care reglementează drepturile și obligațiile unei persoane. Caracterizarea corectă a statutului juridic implică reliefarea tuturor atributelor juridice specifice subiectului dat [414, p.78]. Într-o altă opinie, statutul juridic este

inseparabil de noțiunea de personalitate; orice persoană are un singur statut juridic, care se dobândește și se modifică prin fapte sau acte juridice [424, p.115].

Subiecți ai activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri pot fi persoanele fizice și juridice înregistrate în modul prevăzut de lege. Persoanele fizice pot dobândi calitatea de operator de transport rutier în temeiul formei de organizare juridică – întreprinzător individual. Acesta se distinge prin următoarele trăsături: desfășoară independent, permanent și în nume propriu o activitate aducătoare de profit; desfășoară activitatea sub riscul său; poartă răspundere patrimonială pentru rezultatele activității sale [54, p.267]. În acest scop, întreprinzătorul individual: a) trebuie să fie înregistrat conform legii; b) poate angaja muncitori, în baza contractului individual de muncă; c) este obligat să ducă evidența contabilă, să dețină aparat de casă și control cu memorie fiscală (și, bineînțeles, să elibereze bon de casă). Înregistrarea întreprinzătorului individual se face la oficiile teritoriale ale Camerei Înregistrării de Stat.

Prezintă interes că în anumite state calitatea de operator de transport rutier o poate avea doar persoana juridică. De exemplu, în Belarusia, prin Legea cu privire la transporturile rutiere nr.278/2007 [316, p.90] întreprinzătorii individuali sunt excluși de la activitatea comercială de transport (art.1). Doctrina de specialitate din Belarusia aduce explicații că întreprinzătorii individuali au afaceri de dimensiuni mici, de tip familial, în timp ce transportul rutier de persoane este o activitate complexă, multifuncțională, cu izvor de pericol sporit, motiv din care întreprinzătorii individuali nu ar fi capabili să asigure în mod efectiv și calitativ organizarea acestei activități [301].

Dat fiind faptul că actele normative de diverse niveluri sunt elaborate de autorități publice diferite, fără ca să fie unificată terminologia, în aceste acte normative, cu regret, se utilizează diferiți termeni și noțiuni juridice. De exemplu, în Codul transporturilor rutiere, transportatorul este denumit – „operator de transport rutier”, în Codul civil – „cărăuș”, iar în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 – „agent transportator”. În scopul eliminării divergențelor de ordin terminologic, recomandăm modificarea legislației în vigoare prin substituirea noțiunilor „cărăuș” din Codul civil și „agent transportator” din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 prin sintagma „operator de transport” stabilită în Codul transporturilor rutiere.

Problema de ordin terminologic este valabilă și pentru noțiunea „auto” pe care o considerăm inadecvată realităților juridice actuale. Originea acestei noțiuni în legislația Republicii Moldova se datorează cuvântului rus „авто” (avto) care a pătruns profund în legislația națională. Astfel, toate actele normative adoptate după proclamarea independenței Republicii Moldova și consacrate transporturilor rutiere erau desemnate prin sintagma „transport auto”. Paradoxul este și mai evident din moment ce Codul transporturilor rutiere al R.M. adoptat la 17 iulie 2014 exclude din uz cuvântul „auto”, iar în denumirea A.A. „Agenția Națională Transport Auto” este menținută sintagma „transport auto”.

Statutul juridic al pasagerului. Termenul *pasager* poate fi examinat sub două aspecte: tehnic și juridic. Din punct de vedere tehnic, pasagerul este considerat obiect al transportului – „obiect viu” [454, p.67], iar din perspectiva juridică pasagerul devine participant la raporturile juridice care iau naștere între el și operatorul de transport. Aceste raporturi pot avea consecințe diferite și sunt reglementate de legislația civilă, administrativă, muncii, penală și contravențională. În particular, cele mai complexe raporturi juridice iau naștere în transportul public urban, participanții acestor raporturi fiind: pasagerul, operatorul de transport și autoritatea publică locală.

Atât doctrina de specialitate, cât și legislația în vigoare definesc în mod diferit noțiunea de „pasager”. Astfel, autorul turc *K.Atamer* descrie că prin termenul „pasager” se înțelege persoana fizică care este beneficiar direct al serviciilor de transport [237, p.42]. Cercetătoarea *S.Heighetova* recomandă definirea termenului „pasager” în Codul civil al Federației Ruse conform formulei: pasager este persoana fizică cu drept de călătorie în mijloace de transport de tip corespunzător, în temeiul contractului de transport [444, p.12]. Dicționarul explicativ al limbii române definește cuvântul „pasager” ca fiind persoana care circulă sau călătorește folosind un mijloc de transport (în comun). Doctrinarul *M.Tarasov* aduce explicații că membrii echipajului, taxatorii și conductorii nu sunt pasageri. Aceste persoane se află în mijlocul de transport în virtutea exercitării atribuțiilor de serviciu [435, p.254] și în privința lor, adaugă cercetătorul francez *B.Mercadal*, nu se răsfrâng regulile cu privire la protecția consumatorilor [283, p.113].

Convenția cu privire la contractul de transport internațional rutier de pasageri și bagaje, semnată la Geneva în data de 01.03.1973 [57], stabilește că *pasager* este persoana fizică care, în scopul executării contractului de transport încheiat de el însuși sau din numele lui, urmează a fi transportată de către operatorul de transport contra cost sau cu titlu gratuit (art.1). În lumina Codului transportului feroviar al R.M., călător este persoana fizică care deține document (bilet) și călătorește cu trenul (art.3). Definiția noțiunii *călător* este formulată și în Regulamentul cu privire la autogară nr.9/12 din 09.12.1999. Conform pct.2.1 din Regulament, se consideră *călători* persoanele transportate cu un autovehicul, dar care nu participă la conducerea acestuia.

În cadrul raporturilor juridice de transport persoana fizică dobândește statutul juridic de pasager. Concluzia rezultă din natura juridică a acestor raporturi: în *primul rând*, la baza relațiilor se află contractul dintre operatorul de transport și persoana fizică; în *al doilea rând*, persoana fizică dobândește statut juridic de pasager în mod benevol și se bazează pe interesul personal de a fi transportată împreună cu bagajele sale; în *al treilea rând*, pasagerul deține calitatea juridică de consumator, iar raporturile de transport sunt reglementate de normele Legii cu privire la protecția consumatorilor [430, p.33-34].

Expunându-ne opinia, susținem că „nucleul” statutului juridic al pasagerului este format din drepturi subiective și obligații. Dreptul subiectiv al pasagerului este orientat spre satisfacerea

interesului persoanei fizice privind transportarea sa și a bagajelor sale. În scopul realizării acestui drept subiectiv comun, legiuitorul a conferit pasagerului o serie de drepturi accesorii (de exemplu, de modificare a contractului de transport, de apărare a drepturilor încălcate etc.), chemate să ajute persoana fizică în satisfacerea necesităților de transport.

Practica dovedește că pasagerul, în procesul de realizare a drepturilor, se confruntă cu unele dificultăți, precum: operatorul de transport nu oferă informații depline și corecte despre condițiile de transportare, lipsa normelor speciale cu privire la compensarea daunelor morale și a daunelor provocate vieții și sănătății pasagerului, prezența temeiurilor de exonerare a operatorului de transport de răspundere, lipsa unui termen în care operatorul de transport ar fi obligat să acorde răspuns la reclamațiile pasagerului. În scopul înlăturării acestor dificultăți, considerăm necesară modificarea legislației prin ajustarea ei la noile realități sociale, astfel încât pasagerul să poată beneficia de servicii calitative și în condiții de siguranță.

Pentru ca persoana fizică să își realizeze drepturile și obligațiile de pasager este nevoie de o premiză, care în cazul dat servește capacitatea juridică [431, p.57]. Definirea capacității juridice este redată în doctrina de specialitate. S-a menționat că capacitatea juridică constă în aptitudinea persoanei de a fi titulară de drepturi și obligații, dar și aptitudinea de a le exercita. Ea se poate manifesta ca o capacitate civilă când este vorba de o persoană fizică ori ca o competență în cazul autorităților publice [15, p.112]. În acest context, Codul civil stabilește că capacitatea juridică se formează din capacitatea de folosință și capacitatea de exercițiu (art.18-25), iar capacitatea de a avea drepturi și obligații civile se recunoaște tuturor persoanelor fizice (art.18 alin.(1)).

Limitele juridice ale existenței statutului juridico-civil al pasagerului sunt legate de momentul apariției și încetării drepturilor și obligațiilor de pasager. Momentul apariției statutului de pasager este legat de realizarea anumitor acțiuni concludente, care confirmă acceptul persoanei fizice la condițiile înaintate de operatorul de transport.

Putem concluziona că statutul juridic al pasagerului reprezintă totalitatea garanțiilor juridice cu caracter public și privat, a drepturilor civile și a obligațiilor persoanei fizice în calitate de consumator al serviciilor de transport, care permit pasagerului de a călători cu transportul rutier și de a lua cu sine bagaje pentru necesități personale.

Obiectul contractului de transport rutier constituie deplasarea pasagerului împreună cu bagajele sale din punctul de pornire până la punctul de destinație, precum și acțiunile pasagerului în vederea achitării taxei de transport [19, p.126]. Pasagerul nu poate fi considerat obiect, ci doar subiect al raporturilor contractuale de transport, deoarece spre deosebire de transportul de mărfuri, în care deplasarea bunurilor este percepută ca o continuare a procesului de producție, transportul de persoane este orientat spre deplasarea cetățenilor în scopul satisfacerii necesităților sociale, de muncă, de consum etc. [300, p.173]

Condiție esențială pentru încheierea contractului de transport este *prețul*. În transportul rutier suburban și interurban, tarifele sunt aprobate de organul administrației publice centrale de specialitate, iar în transportul urban – de autoritatea publică locală, nefiind susceptibile de negociere. Astfel, prin Ordinul nr.231 din 22.10.2013 „Cu privire la majorarea tarifelor de călătorie în transportul rutier de pasageri și bagaje pe rute cu mers regulat de autobuze”, tariful de călătorie la transportul rutier în trafic suburban și interurban pe teritoriul Republicii Moldova a fost stabilit în cuantum de 0,48 lei pentru un pasager per kilometru. Tarifele pentru efectuarea transporturilor neregulate (ocasionale) se stabilesc pe baze contractuale, dar nu trebuie să fie mai mici decât tarifele-plafon aprobate pentru transportul regulat (pct.55 din Regulamentul nr.854/2006), iar în cazul transportului rutier internațional tarifele se stabilesc de către operatorii de transport și necesită a fi aprobate de organele competente ale ambelor țări (pct.52).

Termenul contractului de transport de persoane depinde de tipul de transport, viteza de deplasare a vehiculului, starea drumurilor, distanța etc. În cazul transporturilor regulate de persoane, ora de pornire și de ajungere la destinație, periodicitatea deplasării, denumirea autogărilor, viteza de deplasare, regimul de muncă și de odihnă a șoferilor, sunt stabilite în graficul de circulație, aprobat de autoritatea publică centrală (art.5 din Codul transporturilor rutiere). Altă situația avem la transporturile neregulate, în care rolul principal revine operatorului de transport rutier, obligația legală a căruia este de a efectua transportarea pe calea cea mai scurtă și cea mai rezonabilă. Operatorul de transport trebuie să aleagă ruta cea mai favorabilă pentru client din punctul de vedere al lungimii ei și al eficienței transportării, iar dacă există câteva căi de transportare, deplasarea trebuie să se efectueze pe calea cea mai accesibilă, ținându-se cont de securitatea și confortul pasagerilor pe tot parcursul transportării.

3.1.2. Aspecte privind momentul încheierii contractului de transport rutier de pasageri

Deplasarea persoanelor cu transportul public se efectuează în baza contractului de transport. Acesta se încheie între două părți: operatorul de transport și pasagerul. Contractul se consideră încheiat dacă părțile ajung la un acord de voință asupra clauzelor lui esențiale. Acordul se realizează prin îmbinarea a două elemente principale: oferta și acceptarea.

Contractul de transport de pasageri poartă caracter public, iar compania de transport este obligată a efectua transportarea tuturor persoanelor care i se adresează în acest scop. Conform prevederilor Codului civil, operatorul de transport este obligat să încheie un contract de transport din moment ce face publică oferta de transport, cu excepția cazurilor în care există motiv serios de a refuza (art.981). Nu are importanță ce calitate deține pasagerul, comerciant sau necomerciant, la fel nu contează funcția, poziția socială, apartenența sa religioasă ș.a. De aceea, în practică, operatorii de transport rutier nu sunt în drept de a respinge acceptul consumatorilor la încheierea contractului de

transport. Prin excepție, temei de refuz ar putea fi motivele serioase, precum: accidente, incendii, defecțiuni tehnice, greve etc. Mai mult, în literatura de specialitate se susține că până la încheierea contractului, operatorul de transport are deja obligații față de potențialul pasager, iar pe parcursul deplasării, operatorul de transport este obligat să presteze serviciile în volum deplin și luând în considerare egalitatea în drepturi a tuturor pasagerilor.

Pentru a califica contractul de transport rutier de pasageri ca fiind contract public, se cer a fi respectate anumite condiții: în calitate de operator de transport să figureze o persoană juridică cu scop comercial; prezența licenței pentru activitatea de transport rutier; persoana juridică să fie înscrisă în lista prestatorilor de servicii de transport rutier, listă care se supune publicării [329, p.48]; modul de prestare a serviciilor de transport să fie pentru toți la fel [394, p.54].

Încheierea contractului de transport rutier de pasageri se distinge prin anumite particularități. *În primul rând*, forma încheierii contractului de transport rutier este verbală, iar dovadă a încheierii contractului servește biletul de călătorie care i se eliberează pasagerului la momentul achitării prețului. Momentul încheierii contractului coincide, de regulă, cu momentul în care pasagerul primește biletul și nu are importanță modul de dobândire – de la șofer, taxator, casa de vânzare a biletelor etc. *În al doilea rând*, deplasarea pasagerilor cu autobuze pe rute regulate și neregulate poartă denumirea generică de transport public în comun, iar de aici reiese caracterul public al contractului pe care operatorii de transport rutier îl încheie cu pasagerii. În temeiul acestui caracter, operatorul de transport rutier este obligat să accepte la transport orice pasager care se adresează în scop de deplasare. Mai mult, condițiile contractului de transport trebuie să fie aceleași pentru toți pasagerii.

În al treilea rând, după specificul încheierii contractul de transport rutier de pasageri face parte din categoria contractelor de adeziune, clauzele sale fiind alcătuite în formă standard și pot fi acceptate de către pasager doar pe calea aderării la contract. Potențialul pasager nu are posibilitatea de a negocia clauzele din contract, având numai două soluții, de a accepta integral sau de a refuza condițiile înaintate de operatorul de transport [439, p.11-12]. Esența contractului de adeziune constă în faptul că organizația (este posibil și întreprinzătorul individual) de transport, fiind parte la contractul de transport, realizează o activitate chemată să asigure necesitățile unui cerc nedeterminat de persoane, dar și fiecărui subiect luat în parte care apelează la serviciile de transport. A recurge la negocieri particulare cu fiecare consumator, chiar și în cazul serviciilor de transportare, nu este posibil. De aceea, Codul civil stabilește că contractul de transport de persoane se confirmă (se documentează) printr-un bilet (titlu de călătorie) (art.986), iar contractul de transportare a bagajelor se confirmă prin recipisa de bagaje. Biletul de călătorie și recipisa de bagaje conțin toate condițiile necesare ale contractului de transport.

Faptul de a fi consumator, susține cercetătorul ucrainean *G.Samoylenko*, îi conferă pasagerului statutul nefavorabil de „parte slabă” a contractului de adeziune, făcându-l dependent de operatorul de transport [254, p.49]. Ca urmare, considerăm că acest fapt necesită reglementări sporite în legislația națională privind protecția consumatorilor. Aceste clauze contractuale se redactează în conformitate cu cerințele legii și se aduc la cunoștința generală prin publicare, luând forma unor reguli de transport. Clauzele-tip ale contractului de transport se conțin în Codul transporturilor rutiere, Regulamentul nr.854/2006 și în Regulamentul cu privire la autogară, dar sunt posibile și situații când clauzele contractuale să fie publicate în mijloacele de informare în masă, afișate în interiorul autovehiculului sau în locurile de vânzare a biletelor și abonamentelor de călătorie. De aceea, se consideră că înainte de a cumpăra biletul, pasagerul mai întâi citește condițiile contractuale, după care își dă acceptul la oferta publică prin achitarea taxei de călătorie.

În al patrulea rând, în funcție de modul de încheiere, contractul de transport rutier de pasageri reprezintă unele trăsături specifice. Propunerea de încheiere a contractului pe care o face operatorul de transport poartă caracter de *ofertă publică*, deoarece cuprinde în sine toate condițiile necesare și suficiente prin care se exprimă clar voința operatorului de transport de a încheia contract cu oricine își dă acceptul la propunerea făcută. Pasagerul acceptă oferta publică prin acțiunea de plată a prețului. Procurarea biletului confirmă (atestă) încheierea contractului de transport. În alte cazuri, când pentru realizarea deplasării nu este necesară procurarea biletului de călătorie, acțiunile concludente ale pasagerului se manifestă prin alte forme, cum ar fi: trecerea printre barele cu rotație amplasate la intrarea în metrou (turnichete); realizarea plății cu ajutorul cartelelor electronice, a jetoanelor; compostarea biletelor pentru o singură călătorie; urcarea pasagerului în taxi și altele [303, p.309]. Din punct de vedere juridic situația rămâne aceeași: este prezentă oferta publică, iar acceptul ei de către pasager, prin intermediul anumitor acțiuni concludente, denotă acordul față de condițiile propuse de operatorul de transport.

Caracterul public al contractului îl obligă pe operatorul de transport rutier să trateze în mod egal consumatorii de servicii, remarcă cercetătorii *A.Belu* [240, p.84] și *S.Calme* [270, p.46], în timp ce Curtea Supremă de Justiție a R.M. îndeamnă instanțele judecătorești să țină cont de drepturile cetățenilor la satisfacerea necesităților și de posibilitățile reale ale agentului economic, pentru a realiza un echilibru armonios dintre principiile nediscriminării consumatorilor și al egalității acestora, pe de o parte, și principiul libertății contractuale, pe de alta (pct.22 din HPCSJ „Cu privire la practica aplicării legislației despre protecția consumatorilor la judecarea cauzelor civile” nr.7/2006 [118]). Totodată, nu suntem de acord cu opiniile expuse de *Gh.Filip* [102, p.159] și *D.Abrikosov* [234, p.55], că contractul de transport rutier de pasageri se încheie prin oferta făcută de pasager și acceptarea ei de către operatorul de transport. În practică, contractele de transport se încheie prin îmbinarea ofertelor

de comercializare a biletelor, inclusiv prin Internet, parvenite de la operatorii de transport rutier, și a acceptului la ofertă, care parvine de la pasageri.

Persoana care a procurat bilet de călătorie este în drept, la libera sa alegere, de a modifica sau de a renunța în orice moment la contractul de transport. În doctrină poate fi întâlnită și opinia potrivit căreia gradul de libertate a pasagerului la încheierea contractului cu operatorul de transport rutier practic se egalează cu zero: pasagerul își alege operatorul de transport, punctul de destinație și condițiile de transportare din rândul celor pe care i le propune operatorul de transport. Din moment ce contractul a fost încheiat, pasagerul aderă la propunerile operatorului, subordonându-se regulilor stabilite de el [345, p.37]. Prin urmare, reiese că pasagerul nu ar avea nici o libertate în cadrul contractului de transport, ceea ce nu corespunde adevărului dacă ne raportăm la prevederile codurilor fiecărui tip de transport luate în parte. În temeiul legislației naționale, pasagerului i se oferă dreptul de a modifica în mod unilateral condițiile contractului încheiat.

Încheierea contractului de transport cu pasagerul este obligatorie pentru operatorul de transport. Prin încheierea contractului se înțelege realizarea acordului de voință asupra clauzelor lui esențiale (art.679 alin.(1) din Codul civil). Se poate spune, deci, că mecanismul încheierii contractului presupune îmbinarea a două elemente: oferta și acceptarea. În acest sens propunerea care parvine de la operatorul de transport poate fi calificată ca ofertă publică [26, p.280], iar în temeiul art.981 din Codul civil, companiile de transport și agențiile de comercializare a biletelor nu pot refuza vânzarea biletelor către consumatori fără a avea motive concludente pentru aceasta. În opinia autorului *C.Badea*, refuzul ar fi justificat numai dacă: a) în baza unei dispoziții legale, transportul este anulat sau suspendat din motive tehnice sau meteorologice excepționale, și b) pasagerul este în stare de ebrietate, stare psihică anormală, bolnav de o maladie contagioasă, are plăgi deschise, ori nu respectă dispozițiile obligatorii pentru pasageri [102, p.160]. În același timp, operatorul de transport nu este în drept să impună pasagerilor condiții contractuale disproportionale, ce ar determina un dezechilibru nejustificat dintre prestații.

Prin cumpărarea biletului de călătorie, pasagerul demonstrează în exterior consimțământul său față de oferta publică a operatorului de transport, iar în temeiul art.986 alin.(1) din Codul civil, contractul de transport de persoane se confirmă prin bilet. De regulă, contractul este considerat încheiat din momentul procurării biletului [426, p.29]. Biletul de călătorie la autobuz este valabil numai pentru data, cursa și între localitățile înscrise în el. Cu regret însă, legislația nu oferă un răspuns la întrebarea, care este forma contractului de transport încheiat între pasager și operatorul de transport rutier? Reieșind din prevederile Codului civil, între forma biletului și cea a contractului de transport nu există legături, deoarece cu referire la bilet legea solicită prezența lui materială, ca titlu de călătorie (art.986), în schimb față de contractul de transport de pasageri lipsesc careva cerințe privitoare la formă. Cu această ocazie, savantul *Gh.Chibac* susține că deoarece legea nu stipulează

norme obligatorii cu privire la forma contractului de transport de persoane, un asemenea contract va fi valabil și în cazul când va fi încheiat în formă verbală [29, p.11], iar într-o altă sursă, același autor susține că acceptarea ofertei de către persoana fizică care procură un bilet se face prin săvârșirea acțiunilor concludente [26, p.280]. Distinsul profesor *V.Greciuha* a specificat că acțiunile concludente se manifestă prin achitarea costului biletului care reprezintă acceptarea din partea pasagerului a ofertei publice făcute de operatorul de transport [325, p.34]. Mai mult, autorii *S.Bratonovskii* și *O.Gorbacev* susțin că, fiind supus convențiilor internaționale, nerespectarea cerințelor referitoare la înscrisuri cu nimic nu afectează valabilitatea sau existența contractului [305, p.129], iar cercetătoarea *A.Kasatkina* aduce exemple că în toate statele europene, biletul de călătorie este dovada exprimată în scris că un contract de transport rutier internațional a fost încheiat [356, p.124]. Totodată, în literatura de specialitate poate fi întâlnită opinia contrară celor expuse supra. Astfel, doctrinarul *A.Mincenko* sugerează modificarea legislației prin stabilirea formei scrise a contractului de transport de pasageri [461, p.22].

Exprimându-ne opinia, considerăm oportun să distingem între contractul de transport rutier de pasageri încheiat în mod tradițional și cel încheiat în formă electronică. În temeiul art.208 alin.(1) din Codul civil, orice act juridic poate fi încheiat verbal, în scris sau în formă autentică, iar actul juridic care poate fi încheiat verbal se consideră încheiat și în cazul în care comportamentul persoanei arată vădit voința de a-l încheia. Deoarece legea admite încheierea actelor juridice prin acțiuni concludente, din start această modalitate o găsim ca cea mai adecvată în privința contractului de transport rutier de pasageri, însă ea reprezintă, de fapt, forma verbală. Menționăm că forma verbală a contractului este acceptată în transportul aerian și feroviar de pasageri, iar autorul *Gh.Chibac* confirmă acest lucru, indicând că încheierea contractelor de transport de persoane se face în formă verbală. În Federația Rusă, de exemplu, se face trimitere la norma Codului civil, potrivit căreia actele juridice dintre persoanele juridice și consumatori, cu excepțiile prevăzute de lege, se încheie în formă scrisă (art.161 alin.(1)) [388, p.40-41], regulă care lipsește în legislația noastră. În schimb, Codul civil al R.M. stabilește că trebuie să fie încheiate în scris actele juridice dacă valoarea obiectului lor depășește 1000 de lei (art.210 alin.(1)), argument elocvent în favoarea opiniei că contractele de transport rutier de pasageri ar îmbrăca o formă scrisă, însă aici apare altă problemă, deoarece există acte juridice a căror valoare este până la această limită financiară, de exemplu, la compania „Eurolines Moldova” cursa de autocar Chișinău – Berlin costă de la 90 euro, cursa Chișinău – Varșovia de la 49 euro. Pe de altă parte, în susținerea deja a formei verbale, credem că în cazul nerespectării formei scrise a contractului, sancțiunea decăderii din proba cu martori prevăzută la art.211 alin.(1) din Codul civil, nu-și poate avea incidența în transportul rutier, unde principalul mijloc de probă este biletul. În ce privește contractele încheiate prin Internet, dificultăți nu vedem, deoarece Legea comerțului electronic adaugă o nouă formă de încheiere a contractelor, forma

electronică, necunoscută Codului civil al R.M. Astfel că, în art.19 din legea vizată, legiuitorul a specificat că în funcție de puterea doveditoare, contractul electronic se echivalează cu contractul întocmit în formă scrisă și este reglementat de regulile generale cu privire la contracte din Codul civil.

O situația aparte există în cazul în care contractul de transport este încheiat de către altă persoană decât pasagerul. Sunt frecvente cazurile când persoanele juridice procură bilete de călătorie pentru deplasarea propriilor salariați. În asemenea situații, contractul de transport se încheie între organizație și operatorul de transport, fără participarea cetățenilor. Organizațiile care încheie cu operatorii de transport rutier contracte pentru deplasarea grupului de angajați, se află cu ei, de regulă, în anumite raporturi juridice. Având interes în deplasarea salariaților, organizația preia rolul de organizator al transportării: achită în locul salariaților costul biletelor, rezervază numărul de locuri, negociază alte condiții ale contractului de transport. Astfel, se ajunge la situația în care, deși calitatea de pasageri o au cetățenii (salariații), ei nu încheie cu operatorul de transport rutier contract de transport, nici direct și nici prin reprezentant [444, p.14-15], ci organizația, ca persoană juridică, devine parte la contract și din numele ei achiziționează bilete de călătorie.

3.1.3. Biletul de călătorie ca dovadă a încheierii contractului de transport rutier de pasageri prin servicii regulate

Majoritatea definițiilor date biletului de călătorie în literatura de specialitate sunt preluate din legislație. Astfel, în conformitate cu prevederile din Codul transporturilor rutiere, *biletul de călătorie* este documentul care dovedește achitarea taxei de transport, acordă pasagerului dreptul de a se deplasa cu autobuzul (microbuzul) până în punctul de destinație indicat și confirmă existența asigurării obligatorii a pasagerului (art.16). Altă definiție a biletului este formulată în pct.1 din Regulamentul nr.854/2006, potrivit căruia biletul reprezintă un document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic, care confirmă plata și dreptul la călătorie al pasagerului, încheierea contractului dintre operatorul de transport și pasager, precum și faptul asigurării obligatorii a pasagerului.

Așadar, biletul de călătorie se caracterizează printr-o serie de particularități. *În primul rând*, este document de strictă evidență în care este fixat un preț. *În al doilea rând*, procurarea biletului demonstrează în exterior acceptul pasagerului față de oferta publică a operatorului de transport. *În al treilea rând*, biletul de călătorie nu trebuie confundat cu contractul. Biletul reprezintă doar o dovada scrisă a faptului că a fost încheiat contractul de transport în formă verbală. *În al patrulea rând*, biletul dovedește faptul achitării de către pasager a taxei de călătorie și acordă dreptul la călătorie. *În al cincilea rând*, biletul atestă existența asigurării pentru pasager, deoarece întreprinderile care prestează servicii de transport în folos public sunt obligate să dețină contracte de asigurare a pasagerilor.

Biletele din transportul rutier și feroviar sunt transmisibile. Potrivit Codului civil, în cazul biletului transmisibil posibilitatea transmiterii lui încetează cel târziu la începutul călătoriei (art.986 alin.(2)). Cu această ocazie, în Comentariul Codului civil al R.M. se aduc explicații că biletul transmisibil este un document purtător, la vedere, care nu este individualizat și fiecare persoană fizică ce dispune de acest bilet este în drept de a călători cu transportul respectiv [28; 29]. Intervalul de timp în care deținătorul biletului îl poate transmite unei alte persoane este strict limitat de lege, și anume: din momentul procurării biletului și până la începerea călătoriei. Aici apare întrebarea: ce se întâmplă în cazul în care pasagerul până la începerea călătoriei pierde biletul? Din nefericire, atât Codul transporturilor rutiere, cât și Regulamentul nr.854/2006 nu reglementează problema dată. Făcând analogie cu dispozițiile din Codul transportului feroviar, în asemenea cazuri biletul nu poate fi reînnoit și costul lui nu se restituie (art.118 alin.(8)).

Anumite particularități prezintă deplasarea copiilor în transportul public. Conform legii, pasagerul este în drept să transporte gratuit un copil. Apare întrebarea: până la ce vârstă copilul se poate deplasa gratuit? Menționăm că în transportul feroviar poate călători gratuit copilul cu vârstă până la 5 ani (art.112 alin.(1) lit.(b) și alin.(5) lit.(b) din Codul transportului feroviar [42]); în transportul maritim stabilirea vârstei până la care minorul poate călători gratuit este lăsată la discreția operatorului de transport (art.192 alin.(1) lit.(a) din Codul navigației maritime comerciale [43]), iar în transportul rutier, pasagerul poate lua gratuit un copil în vârstă de până la 7 ani inclusiv, dacă el nu ocupă loc separat pe scaun (pct.10 lit.(a) din Regulamentul nr.854/2006).

În același context, subliniem că este eronată opinia cercetătoarei *C.Sobașnikova*, care susține că transportarea copiilor se realizează în afara contractului de transport [420, p.323]. Aducem argumente că copiii cu vârstă până la 7 ani încheie cu operatorul de transport contract în formă verbală, fără eliberarea biletului. Explicația rezidă în faptul că copilul cu vârstă până la 7 ani nu are capacitate de exercițiu și nu poate încheia acte juridice, de aceea contractul de transport este încheiat din numele lui de către reprezentantul legal. Dacă minorul efectuează deplasarea fără a fi însoțit de o persoană matură, încheierea contractului de transport se va examina prin prisma dispozițiilor Codului civil cu privire la *actele juridice de mică valoare*. În context, art.22 alin.(2) lit.(a) din Codul civil stabilește că minorul cu vârstă de la 7 la 14 ani este în drept să încheie de sine stătător acte juridice curente de mică valoare. Acest drept este valabil și pentru minorii cu vârstă cuprinsă între 14 și 18 ani (art.21 alin.(2) lit.(d) din Codul civil).

Pornind de la prevederile legale, în doctrină se discută în ce măsură contractul de transport rutier poate fi calificat ca act juridic curent de mică valoare. Cu această ocazie se face deosebirea dintre transportul urban și transportul interurban. S-a menționat că deplasarea cu transportul urban se realizează în baza actelor juridice de mică valoare care se execută la momentul încheierii lor, dar în cazul transportului interurban nu putem vorbi că ar exista acte juridice de mică valoare din

următoarele motive: 1) la executarea contractului de transport rutier interurban se modifică esențial aflarea în spațiu a persoanei; minorul se poate afla la o depărtare considerabilă de casă, de părinți și de rude, fără a putea fi supravegheat de către ei; 2) costul biletului la anumite curse poate să depășească mărimea salariului tarifar, pe care unii doctrinari îl consideră punctul de reper pentru calificarea actului juridic ca act juridic de mică valoare [444, p.9-10].

În acest context, considerăm necesar ca în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 să fie prevăzută vârsta minimă de la care minorii ar putea călători în transportul public fără să fie însoțiți de o persoană matură. Până atunci însă, suntem de părerea că minorii cu vârsta până la 7 ani, nu sunt în drept de a călători singuri în transportul public. În ce privește minorii cu vârsta cuprinsă între 7 și 14 ani, ei pot călători liber fără reprezentanții lor doar în transportul urban (cu troleibuzul, autobuzul și microbuzul). În schimb, în cazul transportului auto interurban, deși legea nu stabilește careva interdicții în acest sens, decizia de a încheia sau nu contractul de transport cu acești minori, rămâne pe seama agenției de vânzare a biletelor sau a conducătorului mijlocului de transport respectiv.

Problema practică care apare este că pasagerul, în calitate de consumator al serviciilor de transport, nu are la dispoziție condițiile contractului, în care să fie indicate drepturile, obligațiile și răspunderea în caz de nerespectare a obligațiilor asumate prin contract. În cuprinsul biletului sunt înscrise doar informațiile de reper, ce țin de ora de pornire, destinația, ora procurării biletului, prețul. Deși la momentul procurării biletului pasagerului i se explică verbal clauzele contractuale, de regulă acestea nu sunt reținute pe deplin, iar alte surse de informare practic nu există. Numărul de telefon al operatorului de transport în bilet nu este înscris, iar pe site-ul oficial al autogărilor informația cu privire la regulile de transportare nu sunt afișate. Din aceste considerente, pasagerul se află într-o situație dezavantajată în raport cu operatorii de transport rutier.

Revânzarea biletelor de călătorie nu este permisă. Persoanele ce au fost depistate că revând biletele vor fi tratate ca contravenienți. În acest sens, conform Codului contravențional, călătoria fără de bilet se sancționează cu amendă de până la 10 u.c. (art.204); falsificarea biletelor, punerea în comercializare și comercializarea biletelor false se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de u.c. (art.205).

În practică sunt frecvente cazurile când pe parcurs autobuzul suferă o defecțiune tehnică încât nu-și poate continua deplasarea. Conform Regulamentului nr.854/2006, în asemenea situații pasagerilor trebuie să le fie restituit costul biletului pentru distanța neparcursă (pct.85). Problema este că conducătorul auto nu are bani, fiindcă pasagerii au procurat bilete de la casele autogării. Mai mult chiar, în cazul neexecutării sau executării necorespunzătoare a obligațiilor de transport, pasagerii pot solicita și despăgubiri morale [163]. De exemplu, într-o situație de speță instanța de judecată a constatat că autobuzul de pe ruta Chișinău – Sudac era într-o stare tehnică deplorabilă, iar pasagerii au

ajuns la destinație bolnavi, intoxicați și cu 10 ore de întârziere. Operatorul de transport rutier a restituit pasagerilor costul biletelor, însă acestea au înaintat acțiune în judecată, solicitând și repararea prejudiciului moral. Curtea Supremă de Justiție a menținut decizia Curții de Apel Chișinău prin care s-a încasat în beneficiul pasagerilor a câte 3000 lei cu titlu de prejudiciu moral [85].

Biletul electronic. În lipsa unor definiții legale, literatura de specialitate susține că biletul electronic reprezintă o novație în sfera emiterii biletelor de călătorie și constituie o înregistrare electronică asupra vânzării biletului. Astfel, cercetătorul *A.Vigodeanski* susține că biletul electronic reprezintă un extras din contractul de transport rutier încheiat cu pasagerul, contract care se păstrează în sistemul informațional computerizat [313, p.487]. În cele din urmă, ajungem la concluzia că biletul electronic se reduce la un cod, alcătuit din 13 cifre, cu ajutorul căruia se identifică în bazele de date ale companiilor de transport: numele pasagerului, punctul de plecare și destinația, numărul cursei, orele de pornire și ajungere la destinație [168, p.57], iar conform explicațiilor AITA, el conține aceleași informații ca și biletul tradițional, doar că aceste informații nu mai sunt tipărite, ci se află în format electronic, pe un site web.

În ceea ce privește termenul „electronic”, autorul *V.Feodorov* se expune că acesta ar trebui să fie înlocuit cu termenul „informatic” [442, p.76]. Același punct de vedere au cercetătorii *S.Sankarananrayanan* și *P.Hamilton* care adaugă că operațiunile de vânzare a biletelor electronice la autobuz și autocar se realizează cu ajutorul dispozitivelor care nu pot fi calificate drept „electronice” [255, p.479]. Cel mai frecvent, în mass-media și prin Internet, biletul electronic îl putem întâlni cu denumirea de „e-ticketing”, ca abreviere din limba engleză, prefixul „e” fiind un derivat al termenului „electronic”, întâlnit și în alte combinații: e-comerț, e-afacere, e-mail, e-semnătură, e-achiziții etc. Expunându-ne opinia, suntem de părerea că pentru a nu crea confuzii suplimentare, este necesar de a opta pentru terminologia larg acceptată în teorie și practică, cu utilizarea calificativului „electronic”.

Introducerea biletului electronic prezintă avantaje evidente. Astfel, cercetătorii ruși *A.Tîrtîșnîi* și *A.Filonov* au menționat că cel dintâi avantaj al biletului electronic pentru pasager constă în lipsa pericolului de a fi pierdut, furat sau deteriorat, în achiziționarea lui operativă și comodă prin rețeaua Internet și faptul că oricând poate fi dovedită încheierea contractului, consultând pagina web a companiei de transport sau rețeaua internațională de rezervare a biletelor [436, p.218]. Doctrinarul englez *M.Mezghani* remarcă accesibilitatea biletului electronic pentru consumatori, grație simplificării procedurii de rezervare și cumpărare [249, p.55], iar autorii spanioli *F.Antonio*, *S.Gómez*, *G.Martínez Pérez* și *C.Yago Sánchez* indică și alte avantaje ale biletului electronic, precum: noi deschideri către rețeaua internațională a transporturilor, controlul imediat și nemijlocit asupra calității și volumului vânzărilor, folosirea tehnologiilor electronice moderne [236]. În același timp, schimbarea biletelor tradiționale cu cele electronice contribuie la micșorarea esențială a cheltuielilor

pentru editare, iar potrivit datelor AITA, biletele electronice permit o economisire de 3 miliarde euro pe an, în timp ce costurile de imprimare, întreținere și distribuire se reduc până la 1 euro.

Prezintă interes faptul că în Republica Moldova, primul bilet electronic a fost vândut în anul 2005 de către agenția Sky Alliance, pe ruta aeriană Chișinău-Frankfurt-Zurich [160], iar dintre operatorii de transport rutier naționali, cu eforturi mari, cea dintâi care a lansat vânzarea biletelor electronice la autocar prin Internet a fost Î.M. „Eurolines Moldova” SRL, în anul 2008, urmată de alte companii. În același timp, în plan mondial, cel dintâi bilet electronic a fost pus în aplicare în 1994, dar sistemul de rezervări a luat amploare în anul 2001, când patru companii de transport din S.U.A. – United, Delta, Northwest și Continental – care dețineau monopolul pe piața americană, au creat primul portal comun în Internet [160; 168, p.78], iar conform datelor statistice, vânzarea biletelor electronice la autocar în prezent domină piața vânzărilor prin Internet din Europa – 57,4%, urmată de serviciile hoteliere (16,5%) și cele turistice (15,3%) [55, p.46].

Cu toate acestea, biletul electronic prezintă dezavantaje. Cel dintâi dezavantaj este că achiziționând biletul electronic, pasagerul se informează de pe pagina web a agenției de vânzări, care poate conține și erori. Astfel, apare întrebarea: cât de veridică este informația furnizată prin Internet și cine coordonează cu sistemul de rezervări? În acest context, cercetătorul lituanian *G.Jakubauskas* a constatat că dezavantajele majore sunt eroarea umană și criminalitatea informatică din sistemele de rezervare a biletelor [245, p.259], iar autorii *L.Grard* [276, p.23] și *O.Osipova* [456, p.143] au remarcat că contractul integral, în formă scrisă, pasagerul nu îl are și acest lucru îl defavorizează atunci când apar situații conflictuale cu privire la transport.

În ce ne privește, cu titlu de exemplu aducem cazul unor pasageri care în ziua plecării au aflat că cursa de autocar a fost anulată, în timp ce pe pagina web a agenției de rezervare a biletelor informația nu a fost actualizată [222]. Deși eroarea a fost remediată de către agenția de rezervări și pasagerii au primit alte bilete electronice, problema rămâne a fi stringentă. Alteori prețul afișat pe portal nu corespunde cu cel de pe factură, iar achitând costul biletului prin card bancar, se percep alte sume, deoarece prin Internet agențiile omit intenționat anumite plăți [440, p.67]. Cu această ocazie, *B.Eliseiev* remarcă întemeiat că cumpărând un bilet tradițional, pasagerul comunică datele personale, care rămân a fi confidențiale, în schimb prin Internet pasagerul nu are garanții că informația sa nu va fi utilizată în scopuri infracționale [307, p.12]. Chestiunea este și mai gravă, declară comisarul european pentru protecția consumatorilor, deoarece unul din trei consumatori care urmează să rezerve on-line un bilet de călătorie este înșelat sau indus în eroare. Conform raportului de anchetă referitor la vânzarea biletelor de călătorie, realizat în 13 state membre ale U.E., la 58% dintre site-urile Internet s-a constatat afișarea unor prețuri înșelătoare sau căsuțele de pe pagina web erau deja bifate, iar alte 15% nu erau scrise în limba vorbită de consumatori, având și clauze contractuale neclare [193].

Expunându-ne opinia, suntem de acord că paginile web dau posibilitate de a ne informa imediat asupra cursei, tarifului, tipului de autocar, totuși pentru navigarea prin Internet sunt necesare cunoștințe speciale, ceea ce lipsește multor consumatori din Republica Moldova, dar alternative nu există, deoarece în Uniunea Europeană majoritatea operatorilor de transport rutier au eliminat biletele tradiționale. Altă dificultate este că consumatorul, cumpărând un bilet electronic de la agențiile autorizate, este informat doar verbal cu referire la drepturile și obligațiile sale, din care reține puține detalii, iar dacă este prejudiciat din cauza necunoașterii ori a lipsei informației clare în formă scrisă, i se invocă că a fost informat și a semnat la momentul procurării biletului. Totodată, unii operatori de transport autohtoni nu au expuse clauzele contractuale în limba de stat, ci doar în limbile rusă sau engleză, și fără actualizări. În așa mod, contrar prevederilor art.19 din Legea privind protecția consumatorilor, pasagerii sunt lipsiți de dreptul de a fi informați, în mod complet, corect și precis, asupra condițiilor contractuale, iar cel mai grav este că în caz de litigiu, acești pasageri nu pot dobândi în scris clauzele contractuale în limba de stat decât la sediul companiei de transport și cu acordul directorului general.

Ofertele făcute prin Internet sunt adevărate oferte de a contracta numai dacă conțin toate elementele esențiale ale viitorului contract și reflectă voința ofertantului de a fi legat prin acceptarea ofertei. Fiind afișate pe pagina web, se prezumă că consumatorul mai întâi a luat cunoștință cu regulile de călătorie, după care, în temeiul art.687 din Codul civil, își exprimă acordul de a accepta oferta. Acceptarea produce efecte din momentul în care este recepționată de ofertant. Menționăm că acțiunea respectivă este numai o rezervare a biletului. Rezervarea nicidecum nu poate coincide cu încheierea contractului de transport rutier de pasageri, după cum susține profesorul polonez *J.Kos-Labedowicz* [251]. La fel, considerăm a fi eronată opinia cercetătorilor *M.Oloyede* și *M.Alaya* care susțin că încheierea contractului ar constitui o rezervare a biletului de călătorie [250, p.11].

Aducem argumente că acceptarea de către consumator a ofertei de vânzare a biletului din Internet este numai un angajament prealabil sau o rezervare care nu atrage careva efecte juridice. Primind rezervarea on-line, compania de transport sau agenția informează consumatorul prin e-mail sau telefon asupra termenului în care trebuie să facă plata aferentă biletului rezervat. Numai după ce achitarea a fost efectuată (prin transfer bancar, în numerar etc.), consumatorul primește biletul electronic prin e-mail sau fax. Altfel rezervarea se anulează [242, p.16]. Mai mult ca atât, în Uniunea Europeană pasagerii pot primi deja bilete electronice și pe telefonul mobil cu acces la Internet [252, p.70]. Așadar, contractul de transport rutier de pasageri în trafic internațional poate avea doar caracter real, spre deosebire de cel în trafic național în care pasagerul mai întâi urcă în vehicul după care achită prețul și încheie în așa mod contractul de transport. În transportul rutier internațional consensualismul nu poate fi acceptat, deoarece pasagerul are acces în autocar numai după ce a procurat biletul de călătorie.

Cu toate că încheierea contractului se înregistrează în sistemul electronic de rezervare a biletelor de la data achitării prețului, pe paginile web consumatorii sunt atenționați să ia cu ei și confirmarea scrisă a biletului. În schimb, dacă consumatorul cumpără biletul electronic de la biroul unei agenții, clauzele contractuale îi sunt explicate în mod verbal, în legătură cu care se solicită și semnătura consumatorului, ca dovadă a informării sale.

Interes prezintă natura juridică a biletului electronic. În conformitate cu dispozițiile Legii privind semnătura electronică și documentul electronic nr.91/2014 [157], documentul electronic beneficiază de protecție juridică egală cu cea a documentului pe suport de hârtie (art.13), prin urmare, toate biletele electronice sunt echivalate cu cele de hârtie. În același timp, la art.4 a Legii privind comerțul electronic nr.284/2004 [158], contractul electronic este definit ca totalitatea documentelor electronice ce constituie contractul de drept civil, iar din art.19 al legii deducem că contractelor electronice se aplică prevederile generale cu privire la contracte, stipulate în Codul civil al R.M. și, după puterea juridică, contractul electronic se echivalează cu contractul întocmit în formă scrisă. În această ordine de idei, prezintă interes opinia exprimată de profesorul *I.Spirin*, că actele juridice aduse drept exemple de contracte electronice sunt simple acte civile sau comerciale. Forma electronică de încheiere a contractelor aproape că nu există, ele fiind încheiate cu mijloace electronice și cu respectarea formei scrise a actului juridic [425, p.45]. Mai mult ca atât, ideea că forma electronică a contractului este una fictivă, inventată, care nu există în realitate, este împărtășită de *A.Băieșu* și *E.Dediu* [16, p.30]. Opinia respectivă este logică și argumentată, reieșind din faptul că biletul electronic este doar o alternativă actuală urmare a progresului tehnic, însă sub aspect juridic există semne de întrebare, cu toate că Legea privind comerțul electronic recunoaște în mod expres în cadrul comerțului electronic și forma de contract electronic (art.6 alin.(1)). Subliniem că problema dată nu mai există la nivel european, deoarece prin Regulamentul (UE) nr.181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul [198] s-a stabilit că biletul poate fi emis și în format electronic (art.4).

Un alt aspect discutabil ține de conținutul biletului electronic. Spre regret, Codul transporturilor rutiere și Regulamentul nr.854/2006 nu fac delimitare între biletul tradițional și cel electronic, lăsând fără o reglementare clară care ar fi rechizitele obligatorii din conținutul unui bilet de călătorie. Singura cerință față de mențiunile din bilet este indicarea punctelor de plecare și de destinație (art.3 alin.(1)). Din aceste motive, doctrina (*M.Puhe* [253, p.495], *V.Bordunov* [308, p.12], *A.Vasilev* [310, p.36]) susține că reglementarea acestui aspect, inclusiv cerințele față de biletul electronic, revine statului. De chestiunea dată este preocupată Comisia Europeană care în anul 2003 a stabilit că în contractele încheiate prin Internet, unele state dispun de legi speciale privind protecția drepturilor consumatorilor, pe când în alte state se aplică regulile dreptului comun. Răspunsul a fost că soluționarea problemei ține de competența fiecărui stat. Însă în legislația națională, cu excepția

regulilor generale pentru contractele electronice din Legea privind comerțul electronic, vedem că biletul electronic nu are o consacrare legală.

În concluzie, biletele electronice nu au suport juridic în legislația națională. Cu regret, după formă și conținut, biletele electronice emise de operatorii de transport din Republica Moldova sunt neînțelese de pasageri, cuprind multe cifre, abrevieri, însemne în limba engleză și fără a fi însoțite de explicații elementare. Mai mult chiar, reieșind din faptul că într-un bilet electronic esențialul este codul de rezervare, numele pasagerului și datele cu privire la călătorie, se emit bilete cu design interior diferit. Prin urmare, având ca scop de a perfecționa sistemul biletelor electronice de autocar, propunem emiterea de către Editura de Imprimare „Statistica” a unor modele-tip de bilete electronice care ar fi obligatorii pentru operatorii rutieri naționali. De asemenea, propunem ca la momentul procurării biletului de călătorie la curse internaționale, pasagerului să i se ofere și un exemplar în formă scrisă al contractului de transport rutier. Dacă biletul se cumpără prin rețeaua Internet, atunci împreună cu biletul electronic să primească și clauzele contractului, la fel în formă electronică.

3.1.4. Conținutul contractului de transport rutier de pasageri

Legislația și doctrina de specialitate acordă atenție sporită drepturilor și obligațiilor ce revin pasagerilor în transportul rutier, baza normativă fiind asigurată de Regulamentul (UE) nr.181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul [198], art.63-69 din Codul transporturilor rutiere, art.986-992 din Codul civil și pct.10-16 al Regulamentului nr.854/2006.

În conformitate cu art.67 din Codul transporturilor rutiere, persoana care urmează a beneficia de transport rutier este în drept: a) să procure bilet de călătorie; b) să transporte gratuit bagaje de mână; c) în cazul întreruperii călătoriei ca urmare a bolii sau a unui accident, să i se restituie contravaloarea biletului pentru distanța neparcursă; d) până la plecarea vehiculului rutier în călătorie, să restituie biletul și să primească contravaloarea lui; e) din momentul plecării vehiculului rutier pentru care a fost procurat biletul, în termen de 72 de ore, în cazul în care a întârziat din cauza bolii ori a unui accident, sau în termen de 3 ore, în cazul în care a întârziat la cursă din alte motive, să i se reînnoiască biletul dacă achită suplimentar 25% din costul lui sau să i se restituie contravaloarea biletului cu reținerea a 25% din cost; f) dacă restituie biletul la casa de bilete cu cel puțin 2 ore până la plecarea vehiculului rutier, în cazul unei curse în trafic național, sau cu cel puțin 6 ore, în cazul unei curse în trafic internațional, să i se restituie integral contravaloarea biletului de călătorie, iar dacă restituie biletul mai târziu de aceste termene, dar până la plecarea vehiculului, să i se restituie contravaloarea biletului cu reținerea a 15% din cost.

Pasagerul poate lua cu sine gratuit bagaje de mână, respectând cerințele de greutate și dimensiunile impuse de companiile de transport. Aceste bagaje rămân cu pasagerul fără a plăti pentru ele careva taxe. De regulă, în bagajul de mână se includ lucruri mărunte, se așează deasupra sau sub

locul pe care-l ocupă pasagerul în autobuz, tren, avion etc., de aceea trebuie să fie bine ambalate, ca să nu deterioreze mijlocul de transport și să nu-i incomodeze pe ceilalți călători. Pasagerul este în drept să preia cu el și bagaje de mărimi mari, numite bagaje înregistrate, în schimbul unei taxe suplimentare care se achită la momentul procurării biletului de călătorie. Aceste bagaje fie că depășesc greutatea admisă ori sunt prea mari și nu permit să fie luate de pasager în salon. Ele fac obiectul unui contract de transport de bagaje. În așa mod, până la începerea transportării, pasagerul poate procura două bilete: de călătorie și de bagaje.

Alt drept al pasagerului este de a rezilia oricând contractul (art.992 din Codul civil). Legea nu stipulează obligația pasagerului de a motiva sau de a prezenta probe, care pot servi drept temei de reziliere a contractului [168, p.69]. Singura cerință este ca rezilierea să nu cauzeze întârzieri. Efectul rezilierii în asemenea situație constă în obligația pasagerului de a plăti operatorului despăgubirile cauzate de reziliere. Dacă operatorul va pretinde de la pasager despăgubiri, tot operatorul va fi obligat de a dovedi existența și cuantumul prejudiciului. Aici urmează de a deosebi între prejudiciile cauzate de rezilierea contractului și plata penalităților pentru reziliere. Dacă pasagerul nu mai dorește să continue deplasarea, poate întoarce biletul, iar operatorul de transport este obligat să restituie costul.

Dacă pasagerul decide desfacerea unilaterală a contractului, operatorul de transport rutier reține (în funcție de momentul la care contractul a fost denunțat) o anumită sumă de bani, care reprezintă încasarea clauzei penale (penalitatea). Scopul reținerii nu este despăgubirea pentru prejudiciile provocate, ci încasarea penalității pentru desfacerea unilaterală a contractului. Pasagerul are dreptul să restituie biletul până la pornirea autovehiculului. Mai mult, în cazul întârzierii pornirii vehiculului, pasagerul are dreptul să renunțe la călătorie și operatorul de transport va trebui să restituie banii în mărimea tarifului. Operatorul de transport rutier mai este în drept de a prelungi termenul biletului, de a obține informații despre serviciile de transport, condițiile și modul de circulație etc.

Persoanele transportate au dreptul la despăgubiri conform legislației cu privire la asigurări în caz de deces, vătămare corporală, pierdere și deteriorare a bagajului. Plângerile împotriva operatorului de transport rutier se adresează în termen de 3 luni de la data prestării serviciului sau de la data la care ar fi trebuit să aibă loc prestarea serviciului. În termen de o lună de la data primirii plângerii, operatorul de transport rutier este obligat a oferi un răspuns (art.67 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere).

Obligațiile pasagerului. Principala obligație a pasagerului este de a plăti taxa de transport (art.985 din Codul civil). Taxa de transport se plătește până la începerea transportării, iar în schimbul taxei pasagerul primește biletul de călătorie. Biletele pot fi cumpărate la casele de vânzare a билетelor din incinta autogărilor, iar la transportul urban, achitarea se produce pe parcursul călătoriei. La stațiile de troleibuz sau de autobuz de pe liniile urbane, pasagerul urcă în salonul vehiculului, așteptând să se apropie taxatorul pentru a cere achitarea taxei. Biletul pe care-l primește este pentru o

singură călătorie și trebuie păstrat până la coborârea din transport. Dacă va pierde, rupe sau distruge biletul de călătorie, pasagerul va trebui să aducă orice alte mijloace de probă pentru a dovedi că a achitat taxa de transport. În situația în care pasagerul fără de bilet este depistat de controlori, va fi obligat să plătească și o amendă.

Pasagerul este obligat să păstreze biletul până la punctul de destinație și să-l prezinte la cererea reprezentanților organelor de control. Importanța păstrării biletului până la finele călătoriei se explică prin faptul că în transportul rutier periodic se efectuează controale. Scopul controalelor este atât educativ, cât și punitiv, deoarece are loc depistarea și sancționarea pasagerilor fără de bilet [171, p.79]. Pentru comparație, asemenea controale nu se efectuează în transportul aerian și maritim, din motiv că deplasarea navei este limitată între punctul de pornire și cel de destinație, respectiv pasagerii sunt supuși procedurilor de înregistrare și de percheziție la momentul îmbarcării. Astfel, posibilitatea ca la bordul navelor maritime și aeriene să ajungă persoane fără de bilet, cu excepția membrilor echipajului, este exclusă.

Aici apare întrebarea, ce se întâmplă dacă pasagerul a pierdut biletul de călătorie? Legislația națională nu dă un răspuns clar. În transportul rutier răspunderea este pe seama șoferului sau a taxatorului. La urcarea pasagerilor în autobuz, șoferul este obligat să verifice prezența biletului de călătorie la fiecare pasager și să înregistreze numărul locului. La fel și în cazul pasagerilor îmbarcați pe parcurs, șoferul (taxatorul) este obligat să le elibereze bilete. Dacă în procesul efectuării controlului sunt depistați pasageri fără de bilet, șoferului sau taxatorului i se aplică o amendă sau se întocmește proces-verbal în baza căruia pasagerul procură bilet, iar șoferul (taxatorul) este tras la răspundere contravențională (pct.63 din Regulamentul nr.854/2006).

Dacă pasagerul aduce dovezi că la momentul urcării a avut bilet (*prima dovadă*, și cea mai veridică, este numărul locului pe care îl ocupă; *cea de-a doua*, pot fi martorii), însă fiind în salonul vehiculului l-a pierdut, operatorul de transport nu are temei suficient de a-l obliga să achite repetat costul călătoriei. Pentru comparație, o situație puțin diferită avem în cazul transportului feroviar: persoanele care se urcă în tren sunt obligate să posede biletul și actul de identitate, iar în cazul beneficiarilor de înlesniri – și documentul care confirmă dreptul la înlesniri (pct.15 din Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu, aprobat prin H.G. nr.238/2005 [205]). Astfel, din start se exclude posibilitatea ca în salon să ajungă pasagerii care nu ar avea bilete de călătorie. Ținând cont de aceasta, dacă se întâmplă ca un pasager să fi pierdut biletul, principalul argument este că „dacă nu avea bilet, nu putea accede în salon” și în acest caz, răspunderea trece pe seama controlorilor care au permis accesul persoanelor fără bilete de călătorie.

Altă obligație a pasagerului este să respecte ordinea de urcare în și de coborâre din mijlocul de transport, dar și ordinea publică, regulile de conduită, să aibă o atitudine grijulie față de bunurile

materiale ale operatorului. De asemenea, aflându-se de acum în mijlocul de transport, pasagerul trebuie să ocupe locul indicat pe bilet și să respecte cerințele operatorului. Aceste cerințe de regulă sunt afișate în formă scrisă în locurile vizibile din incinta sălilor de așteptare, în interiorul vehiculului sau se fac publice în mod verbal.

Obligațiile pasagerului nu se limitează doar la cele sus-menționate, dar includ o serie de interdicții care sunt inserate în pct.21 din Regulamentul nr.854/2006). Pentru încălcarea acestor obligații pasagerul poate fi tras la răspundere civilă sau contravențională.

Obligațiile operatorului de transport rutier. Una dintre cele mai importante obligații pentru operatorii de transport rutier constă în eliberare biletelor de călătorie. Din nefericire, la acest capitol în Republica Moldova există numeroase probleme, iar motivul constă în faptul că întreprinderile nu doresc reflectarea reală în contabilitate a veniturilor.

Printre obligațiile de bază ale operatorului de transport se numără obligația de a aduce pasagerul la punctul de destinație și de a acorda acestuia condiții confortabile și de siguranță în deplasare. Gradul de securitate se asigură la toți pasagerii în aceeași măsură, iar nivelul de confort – în limitele posibilității operatorului de transport și în funcție de dorința pasagerului, de regulă în schimbul unei taxe suplimentare [345, p.38]. Dacă operatorul de transport rutier estimează, în mod rezonabil, că plecarea în cursă a vehiculului va fi anulată sau întârziată cu peste 2 ore, persoanelor li se oferă returnarea contravalorii biletului de călătorie.

În caz de accident survenit ca urmare a utilizării autobuzului, operatorul de transport este obligat să asigure asistența rezonabilă și proporțională în ceea ce privește nevoile imediate de ordin practic ale persoanelor după accident. Astfel de asistență include: cazare, hrană, îmbrăcăminte, transport și facilitarea acordării primului ajutor (art.67 alin.(5) din Codul transporturilor rutiere). Dreptul la despăgubiri a pasagerilor care călătoresc pe distanțe mai mari de 250 kilometri este prevăzut în Regulamentul (UE) nr.181/2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. Conform art.21 din Regulament, în cazul unei întârzieri mai mari de 90 de minute, pasagerii au dreptul la gustări, mese sau băuturi racoritoare. Dacă călătoria este întreruptă sau are loc un accident care necesită cazarea peste noapte, operatorii sunt obligați să ofere pasagerilor cazare la hotel în valoare de până la 80 euro pe noapte.

Anumite obligații în legătură cu efectuarea transportului de pasageri revin conducătorilor auto (șoferilor). De la pornire și până la finisarea cursei, șoferul este executantul sarcinii de transport, preocupările lui de bază axându-se pe asigurarea securității vieții persoanelor transportate, îndeplinirii sarcinilor conform programului, asigurarea documentelor necesare și soluționarea tuturor situațiilor apărute în timpul executării cursei (pct.1 din Standardul ocupațional pentru profesia de șofer autobuz nr.41/2015 [227]). Suplimentar, conducătorul auto este obligat: să oprească pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor numai în stațiile semnalizate ca atare; să deschidă ușile numai

după ce vehiculul a oprit în stație și să le închidă – doar după ce pasagerii au coborât ori au urcat (pct.80 alin.(1) din Regulamentul circulației rutiere nr.357/2009 [203]).

Drepturile și obligațiile persoanelor cu handicap. Deoarece pasagerul reprezintă partea vulnerabilă în cadrul unui contract de transport, atenție sporită urmează a fi acordată persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. Conform pct.8 din Regulamentul (UE) nr.181/2011, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă au aceleași drepturi ca toți ceilalți cetățeni în ceea ce privește libertatea de circulație, libertatea de alegere, tratamentul nediscriminatoriu, posibilitatea de a folosi servicii de transport cu autobuzul în condiții comparabile cu cele folosite de alți cetățeni. Acestor persoane ar trebui să nu li se refuze transportul pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă, cu excepția cazurilor justificate de motive legate de siguranță.

Mai multe detalii sunt prevăzute în Codul transporturilor rutiere, care stabilește că operatorii de transport rutier nu pot refuza să emită bilet sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă a acesteia. Cu titlu de excepție, operatorii de transport pot refuza: a) pentru a îndeplini cerințele de siguranță rutieră, de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente; b) în cazul în care proiectarea vehiculului rutier sau infrastructura, inclusiv a autogărilor, face fizic imposibilă îmbarcarea, debarcarea sau transportarea persoanelor cu handicap într-un mod sigur din punct de vedere operațional (art.67 alin.(8) și (9)). În asemenea situații, accesul persoanei cu handicap la transportul public se admite, dar cu însoțitor care să ofere asistența de care are nevoie persoana cu handicap.

Regulamentul nr.854/2006 prevede că prin ușa din față a autobuzului au dreptul la îmbarcare pasagerii cu copii de vârstă preșcolară, femeile gravide, persoanele de vârstă înaintată, invalizii, persoanele care efectuează controlul. Acestor categorii de persoane le sunt rezervate primele patru locuri din partea stângă, iar în troleibuze și autobuze de capacitate sporită – primele zece locuri. Locurile trebuie să fie marcate cu inscripția „Pentru pasagerii cu copii și invalizi”, iar persoanele care au ocupat aceste locuri sunt obligate să le elibereze pentru pasagerii menționați (pct.43).

Anumite probleme iau naștere în legătură cu aplicarea normei date, deoarece legea nu stabilește sancțiuni pentru nerespectarea acestei norme. De fapt, problema dată se regăsește și în legislația altor state, precum Federația Rusă, România, Ucraina, Albania etc. În viziunea cercetătoarei *T.Ghirina*, norma nu asigură garantarea nivelului minim de protecție socială a copiilor, femeilor însărcinate, invalizilor și persoanelor în etate. Atât timp cât lipsește mecanismul legal de sancționare, norma rămâne fără de aplicare. Se impune realizarea unui control efectiv, cu elaborarea mecanismului concret de sancționare în caz de nerespectare [320, p.33-34]. Opinie similară are distinsul autor ucrainean *M.Tarasov* care, în numeroasele lucrări consacrate transportului rutier de persoane editate în perioada Uniunii Sovietice, s-a expus asupra reglementărilor insuficiente a drepturilor persoanelor cu dizabilități [434, p.46]. Cercetătoarea albaneză *E.Teliti* a evidențiat alt aspect, că pasagerii nu își

cunosc drepturile, astfel încât nu utilizează suficient posibilitățile juridice în scopul de a solicita plata despăgubirilor de la operatorii de transport [257, p.307].

3.2. Consistența raporturilor contractuale dintre autogară, operator de transport rutier și pasager

În Republica Moldova un rol important în procesul de organizare și realizare a transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate revine autogărilor. Reglementarea juridică a acestor instituții este redată în Codul transporturilor rutiere și în Regulamentul cu privire la autogară (stația auto) nr.9/12 din 09.12.1999.

Definiția termenului de autogară o găsim în Codul transporturilor rutiere. Potrivit art.5 alin.(1) din Cod, *autogara* reprezintă spațiu special delimitat, amenajat și dotat pentru a permite staționarea autobuzelor la peroane, îmbarcarea sau debarcarea persoanelor din autobuze, precum și pentru a oferi condiții și servicii pentru autobuze și persoanele aflate în așteptare.

În literatura juridică se duc discuții de a recunoaște autogara ca subiect al contractului de transport rutier de pasageri. Conform opiniei autorului *P.Ghetman*, autogările nu sunt doar puncte de „vânzare a biletelor” sau de „îmbarcare-debarcare” a pasagerilor, ci participă plenar la realizarea transportului de pasageri [319, p.5]. Doctrinarul *L.Zarapina* indică asupra faptului că raporturile dintre autogară, operatorul de transport rutier și pasager au la bază contractul de transport, care poartă caracter trilateral. Față de pasager se obligă doi subiecți: operatorul de transport rutier și autogara, care împreună organizează întregul proces de transportare. În raport cu operatorul de transport, autogara se prezintă ca client, deoarece înaintează comanda, iar față de pasager – ca organizator al serviciilor de transportare. Mai mult ca atât, s-a argumentat și necesitatea angajării unei răspunderi solidare a operatorului de transport și a autogării față de pasager pentru executarea necorespunzătoare a prevederilor contractului de transport [346, p.8-9].

O abordare diferită este realizată de cercetătoarea *S.E.Heighetova*, care aduce opinii *pro* și *contra*, din cele care au fost expuse până la etapa actuală în literatura de specialitate [447, p.69-70]. Autoarea este de părerea că activitatea autogării în procesul de prestare a serviciilor de transport necesită a fi examinată prin prisma a patru contracte civile: expediție, mandat, comision și agent. Autorul *N.Kabîtov* susține că raporturile dintre autogară și operatorul de transport rutier pot fi exprimate prin modelul contractului de expediție, chiar dacă acesta, după natura sa, se aplică doar transportului de mărfuri. În context, se recomandă ca contractul dintre autogară și operatorul de transport rutier să fie reglementat prin lege ca fiind o varietate a expediției, iar cu această ocazie, termenului de „expediție” să-i fie atribuit un înțeles mai larg [354, p.39].

Mai multe argumente privind reușita aplicării prin analogie a normelor cu privire la expediție în reglarea raporturilor contractuale dintre autogară și operatorul de transport rutier aduce

S.E.Heighetova. Se susține că autogara este expeditor doar în raport cu operatorul de transport rutier, pe când în relația cu pasagerul, acțiunile autogării nu pot fi examinate ca raporturi de expediție, deoarece contractul de transport de persoane este un contract public, încheiat cu consumatorii, în timp ce contractul de expediție nu se atribuie contractelor publice. Autogara nu poate să renunțe pasagerului vânzarea de bilete atât timp cât în mijlocul de transport există locuri disponibile [446, p.90-95].

Nu poate fi acceptată afirmația că între autogară și operatorul de transport rutier ar exista raporturi de mandat. Or, acceptarea teoriei mandatului înseamnă că autogara ar trebui să comercializeze bilete de călătorie în care să indice denumirea operatorului de transport. În practică, însă, o astfel de situație nu se întâmplă, iar autogara încheie din nume propriu contracte de transport cu pasagerii. Biletele în transportul rutier de persoane se emit fără a indica numele pasagerului și denumirea operatorului de transport. În bilet se indică: prețul, ora de pornire, denumirea autogării, ora vânzării etc. Pentru pasager nu are importanță denumirea operatorului de transport, obiectivul lui fiind ajungerea la destinație în timp util. Dacă operatorul de transport nu pune la dispoziție mijlocul de transport, autogara este obligată să execute contractul de transport prin atragerea serviciilor unui alt operator. În acest interval de timp, autogara trebuie să asigure informarea pasagerilor, inclusiv la stațiile intermediare de oprire. De exemplu, dacă la o stație de oprire pasagerul nu a îmbarcat în autobuz din motiv că dispeceratul gării nu a anunțat pornirea, răspunderea pentru neexecutarea contractului de transport o poartă autogara.

Contractul de mandat se delimitează de alte contracte juridico-civile prin caracterul fiduciar bine pronunțat. Spre deosebire de mandat, contractul de transport de pasageri nu are tangențe cu caracterul fiduciar, iar executarea lui se realizează conform regulamentelor de transport, aprobate prin hotărâre de guvern. Raportându-ne la contractul de comision, vedem că comisionarul acționează din numele său, și îndeplinește nu acțiuni de fapt, ci de drept. În baza actului juridic încheiat de comisionar cu persoane terțe, drepturile și obligațiile se produc în persoana comisionarului. La contractul de transport, obligația de transportare a pasagerilor revine operatorului de transport, și nicidecum autogării. De aici concluzia că autogara nu poate fi comisionar al operatorului de transport rutier la încheierea contractului de transport.

La fel, nu poate fi acceptată ideea de contract de agent. Construcția contractului de agent prevede că executarea acestuia se face din numele agentului și pe contul principalului. Dobândește drepturi și se obligă agentul (adică autogara), chiar dacă principalul figurează în contract sau a intrat cu persoana terță în raporturi de executare a contractului. La încheierea contractului de transport cu pasagerul, autogara participă din nume propriu, deoarece în bilet, persoana care efectuează transportarea nu se indică. Totodată, drepturile și obligațiile din contract iau naștere atât pentru autogară, cât și pentru operatorul de transport [168, p.234].

Autorii francezi *D.Gency-Tandonnet* și *S.Piedelièvre* sunt de părerea că autogara trebuie privită ca operator de transport, deoarece pasagerul procură bilet de la casa autogării, respectiv ține de competența autogării de a antrena mijloace de transport și operatori de transport pentru efectuarea curselor prestabilite [275, p.233]. Expunându-ne opinia, nu putem accepta punctul de vedere că autogara ar avea calitatea de operator de transport. Atunci când vânzarea biletelor este efectuată prin intermediul sistemului de vânzare al autogării, se face delimitarea dintre noțiunile „transportator” și „transportator de fapt”. Transportatorul de fapt este operatorul de transport, care efectuează deplasarea pasagerilor cu autovehicule pe care le deține cu titlu de proprietate sau de folosință temporară. Autogara poate avea calitatea de transportator de fapt doar într-un singur caz, când efectuează transportarea în mod efectiv, cu mijloace proprii de transport.

Doctrinarul rus *L.Zarapina* susține că contractul dintre autogară și operatorul de transport rutier este unul de organizare, iar încheierea lui se face în temeiul actelor normative aprobate de guvern. Contractul de organizare a transportării poartă caracter complex și se încheie în baza ofertei care parvine din partea autorităților publice, în numele pasagerilor. În așa mod, contractul de organizare a transportării conține particularitățile unui contract administrativ. După încheierea contractului, statul poate impune sancțiuni, precum: suspendarea licenței, retragerea dreptului de deservire a rutei, sancțiuni pecuniare etc. Prin urmare, având pârghii juridice de influență asupra operatorilor de transport, autoritățile publice poartă responsabilitate socială pentru organizarea activității de transportare a pasagerilor [348, p.172].

În doctrina autohtonă, cercetătorul *A.Bot* susține că raportul dintre autogară și operatorul de transport configurează fizionomia unui raport juridic de intermediere. Autogara se obligă față de operatorul de transport să acționeze în calitate de intermediar (mijlocitor) la încheierea contractelor cu pasagerii (terții); se prezintă ca un intermediar de vânzări a biletelor de călătorie [18]. În consecință, prevederile normative din domeniul transporturilor trebuie analizate în comun cu cele din Codul civil referitoare la intermediere (art.1179-1184).

Din sinteza prevederilor Codului transporturilor rutiere, deducem că respectivele raporturi de intermediere sunt lipsite de libertatea de a contracta. Făcând apel la art.25, pasagerul nu are altă opțiune decât să procure bilet de la casele autogării. Pe de altă parte, operatorii de transport care gestionează rute de transport regulat de pasageri, sunt forțați prin textul legii să contracteze raportul de intermediere cu o autogară. Angajarea unui alt intermediar este inadmisibilă și, deci, ilegală. Această concluzie poate fi dedusă din pct.16 lit.(d) a Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, prin care se reglementează că operatorul de transport este obligat să încheie contracte cu autogările (stațiile auto) sau cu autoritățile publice locale (potrivit competențelor acestora) în vederea prestării serviciilor de transport al pasagerilor pe rutele regulate atribuite spre deservire. Mai mult decât atât, cu statut de recomandare, A.A. „ANTA”, prin decizia nr. 08/3-1497

din 16 martie 2010 a instituit un contract-model de prestări servicii între autogară și operatorii de transport.

Expunându-ne punctul nostru de vedere, considerăm că regimul juridic al colaborării dintre autogară și operatorul de transport rutier însumează caracterele unui contract complex, alcătuit din elemente ce aparțin diferitor contracte prevăzute de lege (art.667 alin.(3) din Codul civil), dintre care un rol important revine contractului de intermediere [161, p.366-367]. Complexitatea contractului este grevată și de conținutul său obligatoriu, deoarece operatorul de transport și autogara sunt obligați să încheie acest contract. Însă, sub nici o formă nu putem decide asupra conținutului standard (prestabilit) al acestei convenții, deoarece părțile nu au decât obligația de a contracta în vederea prestării serviciilor de transport regulat de pasageri și nicidecum nu sunt somate să negocieze asupra unor clauze de colaborare anticipat stabilite de lege. Minimul de standard pe care îl prevede legislația pentru raporturile de colaborare dintre autogară și operatorul de transport se referă la spectrul de servicii tehnice pe care autogara trebuie să le presteze operatorului de transport și pasagerului (pct.13 din Regulamentul nr.854/2006). Alte clauze importante ale parteneriatului contractual dintre autogară și operatorii de transport, cum sunt: comisionul reținut din volumul vânzărilor de bilete, penalitățile stabilite pentru încălcarea prevederilor contractuale, modul de soluționare a litigiilor, precum și termenele de valabilitate a contractului, sunt lăsate la discreția contractanților, reglementările normative neavând pe acest segment decât un rol supletiv. Altfel spus, în ipoteza în care autogara și operatorul de transport, în virtutea unor circumstanțe, nu reușesc să negocieze textul contractului, raporturile dintre părți vor fi guvernate tacit fie prin acordurile de colaborare anterioare, fie prin conținutul contractului-model al A.A. „ANTA”.

Ținând cont că dominanța activității de autogară în Republica Moldova este deținută de Î.S. „Gărilor și Stațiile Auto”, operatorii de transport rutier sunt obligați să accepte autogara de la care vor efectua cursele, iar posibilități de alegere practic nu există. Spre deosebire de statele Uniunii Europene, unde operatorii de transport se pot asocia pentru a crea autogări particulare, în Republica Moldova un astfel de mecanism nu funcționează. Acest fapt se datorează, pe de o parte, lipsei cadrului normativ adecvat, iar pe de alta, tendinței de monopol în domeniu, manifestat de autoritatea publică centrală de specialitate. Cu titlu de exemplu, aducem o situație de caz din practica Judecătoriei Hâncești. Astfel, prin Decizia nr.10/5 din 17 ianuarie 2013, Comisia raională pentru transporturi regulate de pasageri și bagaje din Hâncești a decis ca fiind ilegal modul în care se face vânzarea билетelor în autogară: „pasagerii urcă în autobuze din afara autogării, iar operatorii de transport se prezintă la autogară doar pentru a îndeplini formalitatea aplicării ștampilei pe foaia de parcurs”. Î.S. „Gărilor și Stațiile Auto” a contestat în judecată decizia comisiei raionale, solicitând anularea acesteia. Judecătoria Hâncești a respins cererea reclamantului, motivând că „prin decizia Comisiei raionale nu a fost încălcat vreun drept al reclamantului; nu a dat naștere, nu a modificat sau

stins careva raporturi juridice de drept administrativ; nu a schimbat nimic în activitatea operatorilor de transport și a autogării și poate fi asimilată cu o opinie a Comisiei raionale vis-à-vis de modul de vânzare a biletelor în gară” [129].

Specificul raporturilor contractuale dintre autogară și pasager. Varianta clasică de organizare a activității autogării presupune vânzarea biletelor de călătorie și de bagaje din numele autogării. Astfel, autogara își asumă obligații și devine responsabilă în mod direct față de pasager. Ulterior, operatorul de transport răspunde față de autogară în ordine de regres [355, p.28]. În practica națională se denotă altceva. Prin încheierea contractului de colaborare, autogara din start se eliberează de răspundere pentru eventuale acțiunile ilegale din partea operatorului de transport. Astfel, pct.3.5 din contractul-tip încheiat de Î.S. „Gările și Stațiile Auto” cu operatorii de transport prevede că responsabilitatea față de pasageri pentru prejudiciul cauzat de decesul sau vătămarea sănătății, deteriorarea bunurilor sau pierderea bagajelor revine operatorului de transport. Mai mult decât atât, pentru cele mai mici încălcări ale regulilor de transportare, autogara aplică penalități. De exemplu, pentru eliberarea biletelor de călătorie de către șofer pe teritoriul autogării – 200 lei; pentru fiecare pasager îmbarcat supra normei de capacitate a unității de transport pe teritoriul autogării – 10% din echivalentul prețului unei călătorii etc.

Caz practic. Pasagerul a procurat bilet de călătorie la ruta Chișinău – Ilciovsk, doar că locul 54 indicat în bilet, în salonul autobuzului nu era prevăzut (era locul șoferului). Până la destinație pasagerul a beneficiat de un scaun de rezervă. Întors la Chișinău, pasagerul a înaintat reclamație către autogară, solicitând repararea prejudiciului material și moral. În scrisoarea de răspuns, SA „Gara Nord” a motivat că, potrivit Regulamentului nr.854/2006 și a contractului dintre operatorul de transport și autogară, agentul economic poartă răspundere materială pentru prejudiciul cauzat în urma folosirii transportului rutier.

Pasagerul a înaintat acțiune în judecată împotriva SA „Gara Nord” în care indică că prin răspunsul primit, a fost ignorată reclamația, deoarece biletul a fost procurat de la SA „Gara Nord” și nu de la operatorul de transport. Conform prevederilor art.986 alin.(1) din Codul civil, contractul de transport de persoane se confirmă printr-un bilet (titlu de călătorie), de unde rezultă că contractul de prestări servicii a fost încheiat între el (reclamant) și SA „Gara Nord”. Este absurd faptul de a înainta pretențiile față de operatorul de transport, atâta timp cât biletul a fost procurat de la SA „Gara Nord”. Or, autogara a vândut cu un bilet mai mult decât numărul de locuri în autobuz și nu există nici un temei legal de a înainta pretențiile față de operatorul de transport. Reclamantul solicită încasarea de la SA „Gara Nord” a prejudiciului material și a prejudiciului moral. În calitate de intervenient accesoriu a fost atras și operatorul de transport.

Judecătoria Chișinău și Curtea de Apel Chișinău au respins cererea pasagerului împotriva SA „Gara Nord” privind repararea prejudiciului material și moral. Instanțele au argumentat că, conform

contractului privind transportul rutier de pasageri și bagaje pe rute regulate încheiat între SA „Gara Nord” și SRL „Grozavu”, operatorul de transport poartă răspundere pentru deservirea pasagerilor, iar conform pct.4.2, operatorul de transport se obligă să compenseze prejudiciile cauzate pasagerilor în urma deservirii necalitative a acestora. Autogara nu poartă răspundere față de persoanele terțe pentru neîndeplinirea obligațiilor contractuale de către operatorul de transport. Raportând circumstanțele cauzei la norma de drept, Curtea de Apel Chișinău reține că, intimata SA „Gara Nord” și-a onorat obligațiile contractuale, realizând biletele pentru rutele efectuate de operatorul de transport conform legislației. Mai mult decât atât, conform pct.10 lit.(b) din Regulamentul nr.854/2006, pasagerul are dreptul să restituie biletul până la plecarea autobuzului și să primească suma achitată. În pofida faptului că pasagerul a depistat că lipsește locul nr.54 în autocar, până la plecarea autocarului de pe teritoriul Gării de Nord, el nu a denunțat acest fapt și nici nu a solicitat returnarea biletului. Deși pasagerul cunoștea despre faptul că ruta este deservită de SRL „Grozavu” în calitate de operator de transport, a înaintat acțiune către SA „Gara Nord”, care nu este pârâul corespunzător [83].

3.3. Particularitățile transportului rutier de bagaje

Bagajele sunt bunuri de uz personal pe care pasagerul le ia cu sine în călătorie. Regulile cu privire la modul de transportare a bagajelor sunt prevăzute în Codul civil, Codul transporturilor rutiere, Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 și Regulamentul cu privire la autogară (stația auto) nr.9-12/1999. La rândul lor, bagajele pot fi de două feluri: înregistrate și neînregistrate (de mână).

Bagajele înregistrate. Conform Regulamentului nr.854/2006, bagajele se transportă în secția de bagaje, iar în lipsa secției de bagaje – în salonul autobuzului. Pasagerul poate lua cu sine în salon bagaje de mână pentru care plata nu se percepe, și anume: la transportarea bagajelor de mână se acceptă greutatea de până la 30 kg., iar gabaritele nu trebuie să depășească 60x40x20 cm. și să nu incomodeze alți pasageri. În același context, pct.9 din Regulamentul nr.854/2006 stabilește că bagajele (înregistrate) sunt obiecte ale pasagerilor transportate separat, în secția de bagaje, iar bagajele de mână sunt obiecte ale pasagerilor care permit a fi transportate fără plată în salonul autovehiculului (pct.9). Așadar, bagajele (înregistrate) se predau operatorului de transport rutier în mod special, se transportă separat de pasager, în secția de bagaje a autobuzului. Aceste bagaje fie că depășesc volumul sau greutatea prevăzută pentru bagajele de mână, fie, deși nu depășesc aceste limite, pasagerul nu dorește să le aibă în paza sa, încheind astfel contractul de transport de bagaje [27, p.175]. În consecință, tocmai pentru că au fost preluate în mod special, toată responsabilitatea pentru deteriorarea sau pierderea bagajului o poartă operatorul de transport.

Bagajele (înregistrate) se transportă în baza biletului de bagaje. Codul transporturilor rutiere definește biletul de bagaje ca fiind documentul de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic sau electronic, ce confirmă plata și primirea bagajelor pentru transport, precum și faptul asigurării obligatorii a bagajelor (art.5). Biletul de bagaje se procură la casele de bilete, iar în lipsa acestora – la șofer sau taxator. În acest context, Codul transporturilor rutiere prevede că operatorul care efectuează transport rutier contra cost prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional sau internațional are obligația, pe toată durata transportului, să dețină la bordul vehiculului rutier biletele și borderoul de evidență a biletelor (art.70 lit.(d) și (f)). În cazul troleibuzelor, microbuzelor și autobuzelor de rută urbană, acestea nu dispun de secție pentru bagaje, de aceea pasagerul va prelua bagajul în salon și dacă va fi necesar, va procura pentru bagaj un bilet de călătorie suplimentar, deoarece în transportul urban bilete speciale pentru bagaje nu există [168, p.234].

Biletul de bagaje dovedește că între operatorul de transport și pasager a fost încheiat, în formă verbală, contractul de bagaje, iar în caz de pierdere, furt, deteriorare sau distrugere a bunurilor din bagaj, biletul va fi principalul izvor de naștere a răspunderii juridice civile.

La predarea bagajului în compartimentul de bagaje, pasagerului i se eliberează un jeton cu număr, duplicatul căruia se fixează de bagaj. Ajuns la punctul de destinație, pasagerul va prezenta șoferului jetonul, iar șoferul după ce verifică dacă numerele coincid, îi va elibera pasagerului bagajul solicitat (pct.72 din Regulamentul nr.854/2006). Se poate întâmpla ca pasagerul să piardă jetonul. În asemenea situații, operatorul de transport va elibera bagajele doar dacă pasagerul va dovedi cu orice mijloace de probă că bagajele îi aparțin. Dacă dovezile prezentate nu sunt suficiente, operatorul de transport rutier poate cere un gaj (pct.76).

Din cauza dimensiunilor mici sau a caracteristicilor de fabricare, unele autobuze și microbuze nu dispun de secții de bagaje. În astfel de situații bagajele vor fi transportate în salon, împreună cu pasagerii. Locul pentru bagaje îl va stabili șoferul în așa mod încât să fie asigurată trecerea fără obstacole a pasagerilor pe ușile de intrare și ieșire. Potrivit Codului transporturilor rutiere, nu sunt admise spre transportare în calitate de bagaje substanțele inflamabile, explozive, otrăvitoare, toxice, corosive, nocive și rău mirositoare, precum și obiectele care ar putea murdări vehiculul rutier, îmbrăcămintea și obiectele pasagerilor (art.66 alin.(2)).

Pasagerul are dreptul să declare valoarea bunurilor pe care le are în bagaj, achitând pentru aceasta o taxă (art.66 din Codul transporturilor rutiere). Dacă bagajul a fost pierdut sau deteriorat, organizația de transport va fi obligată de a restitui pasagerului o sumă care exprimă costul real al bunurilor avute în bagaj. Există și cazuri când pasagerul coboară urgent din autobuz, fără a-și lua bagajul. În aceste cazuri, conform pct.77 din Regulament, operatorul de transport păstrează bagajele neridicate din contul pasagerului.

Responsabilitatea pentru integritatea bagajelor transportate în secția de bagaje o poartă operatorul de transport rutier. Acesta nu va fi răspunzător dacă paguba a survenit datorită unui defect al bagajului, a calității sau a viciului acestuia. La fel, operatorul de transport nu va fi răspunzător dacă va dovedi că motivul prejudicierii bagajului a fost forța majoră sau că la baza apariției prejudiciului au stat faptele pasagerului. Subliniem că potrivit Codului civil, operatorul de transport nu răspunde pentru pierderea documentelor, a banilor sau a altor bunuri de mare valoare, cu excepția cazului când i s-a declarat valoarea lor și el a acceptat să le transporte (art.989).

Bagajele neînregistrate sunt numite și bagaje de mână, deoarece pasagerul le ia cu sine în salonul autobuzului. Pentru volumul redus și greutatea mică, bagajele de mână rămân în posesia pasagerului în timpul deplasării și sunt transportate gratuit în limitele prevăzute de lege [395, p.112]. Din motiv că bagajele de mână nu se predau operatorului, iar contractul lipsește, aceste bagaje rămân pe tot parcursul transportării la dispoziția și în grija pasagerului, iar răspunderea pentru eventualele pierderi este una delictuală [275, p.23]. În caz de pierdere sau deteriorare a bagajelor de mână, se aplică prezumția de nevinovăție a operatorului de transport. Pentru a atrage răspunderea operatorului de transport, pasagerului revine sarcina de a răsturna această prezumție.

O categorie aparte de raporturi juridice se referă la păstrarea bagajelor în camerele de bagaje ale autogărilor, pentru care se eliberează recipisă de bagaj. Raporturile juridice dintre autogară și pasager se califică ca fiind de depozit. Ca excepție, în cazul autogărilor care dispun de lădițe automat, păstrarea bagajelor se efectuează în baza contractului de locațiune, pasagerul închiriind lădița pentru o anumită perioadă de timp [426, p.32].

În literatura de specialitate există mai multe opinii cu referire la **natura juridică a contractului de transport rutier de bagaje**. Pentru o redare mai plenară a părerilor doctrinare, considerăm necesară sistematizarea acestora în grupuri.

Primul grup de cercetători susține că transportul de pasageri și transportul de bagaje au la bază contracte diferite. Astfel, doctrinarul *L.V.Ladocikina* este de părerea că contractul de transport de bagaje are o existență autonomă, iar la transportarea pasagerilor și a bagajelor se încheie două contracte, diferite după natura lor juridică [373, p.76]. Având aceeași opinie, autorul *A.P.Sergheev* susține că pasagerii și bagajele nu sunt ținuti de un singur mijloc de transport și pot ajunge la destinație cu mijloace de transport distincte [329, p.407]. Se aduc argumente că și dovada încheierii acestor contracte este diferită, și anume, încheierea contractului de transport de pasageri se confirmă prin bilet de călătorie, iar contractul de bagaje – prin recipisa de bagaj. Altă deosebire dintre contractul de transport de pasageri și cel de bagaje rezidă în caracterele juridice: primul poartă caracter consensual, iar al doilea este real [392, p.79]. În caz de vătămări corporale, pretenții împotriva operatorului poate înainta pasagerul și rudele sale (în caz de deces al pasagerului), iar în caz de pierdere a bagajului, pretenții poate înainta doar pasagerul [309, p.58].

În situația contractului de bagaje, se au în vedere doar bagajele înregistrate, pentru care se eliberează recipisa de bagaje; transportarea bagajelor de mână se efectuează în baza contractului de pasageri [356, p.82]. Aceeași linie de interpretare menține doctrinarul rus *K.V.Lazukina* care susține că obligația de transportare a pasagerilor și a bagajelor de mână, pe de o parte, și obligația de transportare a bagajelor înregistrate, pe de altă parte, necesită a fi examinate separat, ca categorii distincte. Principalul argument este că bagajul de mână nu poate fi transportat în absența pasagerului, în schimb transportarea bagajelor înregistrate poate fi efectuată și în lipsa pasagerului. Altă particularitate constă în faptul că transportarea bagajelor înregistrate este însoțită de perfectarea unui set de acte, pe când la transportarea bagajelor de mână o asemenea cerință nu există. Față de obligația principală de transportare a pasagerului, transportarea bagajelor de mână poartă caracter accesoriu; transportarea bagajelor înregistrate reprezintă o obligație de sine stătătoare. Prin urmare, transportarea bagajelor de mână și transportarea bagajelor înregistrate sunt obligații total diferite [377, p.403].

Al doilea grup de cercetători promovează existența unui singur act juridic – contractul de transport de pasageri, în care se include obligația facultativă de transportare a bagajelor. Astfel, cercetătorii *M.I.Braghinskii*, *V.V.Vitreanskii* și *E.A.Suhanov* susțin că transportul de bagaje nu poate fi examinat ca contract separat: transportarea bagajelor este o obligație a operatorului care reiese din faptul procurării de către pasager a biletului de călătorie [303, p.323-324; 328, p.144].

Detalii interesante la acest capitol aduce *N.I.Naidenova*. Autoarea susține că apariția pentru operatorul de transport rutier a obligației de livrare a bagajului depinde în exclusivitate de acțiunile pasagerului, care sunt realizate după procurarea biletului de călătorie. Transmiterea bagajului este considerată un drept al pasagerului. Dacă pasagerul își exercită acest drept, pentru operator ia naștere obligația corelativă de preluare a bagajului, de transportare și de predare a acestuia la punctul de destinație. În așa mod, acțiunea de transportare a bagajelor se realizează în limitele executării contractului de pasageri. Predarea sau nu de către pasager a bagajului la transport ține de executare și se atribuie la obiectul contractului de pasageri. Dacă predarea bagajului a avut loc, ia naștere obligația operatorului de livrare a bagajului până la punctul de destinație. Faptul că obligația operatorului apare numai în cazul predării bagajului de către pasager, denotă caracterul facultativ al acestei obligații. În situația în care pasagerul deține numai bagaje de mână, dreptul lui de predare a bagajului înregistrat rămâne nerealizat, respectiv obligația de livrare pentru operator nu ia naștere [395, p.108; 396, p.232-233].

Al treilea punct de vedere în problema naturii juridice a contractului de bagaje este promovat de cercetătorul rus *A.V.Peresîpkin*. Autorul susține că contractul de bagaje formează o varietate a contractului de transport de mărfuri. Argumentele constau în faptul că pasagerul, prin esență, are calitatea de „expeditor” de bagaj. Drepturile și obligațiile operatorului de transport rutier iau naștere

din momentul primirii bagajului la transport. Similar transportului de mărfuri, calitate de destinatar în transportul de bagaje o poate avea nu doar pasagerul, ci orice persoană împuternicită, fapt ce dovedește o componentă subiectivă asemănătoare între contractul de mărfuri și cel de bagaje: expeditor, operator de transport, destinatar.

Punctul de destinație al bagajului poate să nu coincidă cu punctul de destinație al pasagerului. Altfel spus, bagajul ar putea fi transportat la punctul de destinație și fără prezența pasagerului în autovehicul, fapt ce apropie raporturile respective de transportul de mărfuri. De asemenea, definiția legală a noțiunilor „bagaj” și „marfă” este similară: „obiectul material primit la transport în modul prevăzut de lege”. La acestea se adaugă răspunderea identică stabilită de normele codului civil pentru pierderea bagajelor și a mărfurilor. În viziunea autorului, prin recunoașterea contractului de bagaje ca fiind o varietate a contractului de transport de mărfuri, se va pune punct discuțiilor doctrinare privind locul contractului de bagaje în sistemul contractelor de transport [404, p.105-106].

Cu referire la legislația națională, savantul *Gh.Chibac* descrie că Codul civil, când definește contractul de transport de pasageri, nu tratează separat contractul de transport de bagaje, dar acordă o definiție generală. În afară de aceasta, obligația operatorului de a transporta bagajul la destinație și de a-l elibera persoanei împuternicite să-l primească depinde în exclusivitate de acțiunile pasagerului, săvârșite după încheierea contractului de transport de pasageri (procurarea biletului). Dacă pasagerul își realizează dreptul de a transmite bagajul spre transportare, apare obligația operatorului de a-l transporta la destinație, în caz contrar, această obligație a operatorului nu apare [27, p.175]. Prin urmare, obligația operatorului de a transporta bagajul la destinație poartă caracter facultativ și fiind cuprinsă în contractul de transport de pasageri [19, p.130].

Deși la art.980 alin.(1) din Codul civil legiuitorul definește ce este contractul de transport, definiția respectivă este una generală. Nu se face o distincție între contractul de transport de pasageri și cel de bagaje. Pentru comparație, mai reușite se dovedesc a fi reglementările din transportul aerian, și anume, art.20 alin.(1) al Legii privind securitatea aeronautică, în care se menționează expres că operatorii aerieni vor accepta bagaje numai de la pasagerii care dispun de bilete de călătorie. Altfel spus, pasagerul nu poate beneficia de serviciile transportului de bagaje dacă nu are încheiat contract de transport de pasageri.

Expunându-ne opinia, respectăm părerile conform cărora în transportul rutier este prezent un singur contract, cel de pasageri, însă aducem argumente importante în favoarea tezei existenței a două contracte, de pasageri și de bagaje. În pofida faptului că nu se expune, legiuitorul nu neagă situația că aceste contracte ar putea avea o existență separată.

În primul rând, cumpărând biletul de călătorie, pasagerul încheie un singur contract, cel de pasageri, și achită un preț dublu, care include și deplasarea bagajelor sale de mână. Decizia încheierii celui de-al doilea contract, de bagaje, îi aparține în exclusivitate, fiind încă la ghișeu de înregistrare,

înainte de îmbarcare. În consecință, contractul de transport rutier de pasageri întotdeauna îl precedă pe cel de bagaje. Dacă dimensiunile bagajului depășesc limitele stabilite de lege pentru bagajele de mână, pasagerul este obligat să procure bilet de bagaj, costul căruia, conform actelor normative interne ale gărilor auto, constituie 10% din prețul biletului de călătorie. Pentru comparație, o situație diferită există în transportul aerian. În prețul biletului de călătorie se include și tariful pentru bagaj, astfel că pasagerul din start este nevoit să achite și locul rezervat bagajului de cală. Decizia pasagerului de a refuza bagajul de cală nu obligă compania aeriană să restituie diferența de cost pentru locul rămas liber în secția de bagaje.

În al doilea rând, la predarea bagajului, acesta este cântărit, înregistrat și i se aplică o etichetă de identificare care confirmă încheierea contractului de bagaje. Din acest moment, vedem că pasagerul deține două contracte: cel de pasageri, care devine contract principal, și cel de bagaje – accesoriu, ambele având o existență separată.

În al treilea rând, bagajul cu etichetă de identificare este predat în compartimentul de bagaje al autobuzului, în timp ce pasagerul, împreună cu bagajele sale de mână, se află în salon și nu are cunoștință despre soarta bagajului său decât la punctul de destinație.

După cum s-a menționat, biletul de bagaj, ca și biletul de călătorie, este un document de strictă evidență de editarea căruia este responsabilă Î.S. „Editura Statistica”. Problema constă în faptul că legislația națională nu stabilește care este modelul unui bilet de bagaj. În consecință, biletele de bagaj preluate de la Î.S. „Editura Statistica” nu corespund exigențelor de calitate și design. Ținând cont de faptul că în Republica Moldova numărul operatorilor de transport rutier care efectuează rute internaționale regulate (prin autogări) este foarte mic (majoritatea operatorilor de transport activând ilicit, în baza carnetului INTERBUS), la Î.S. „Editura Statistica” nu există bilete de bagaj pentru transporturile internaționale, cele existente fiind pentru transportul în trafic național. Luând în considerație acest fapt, recomandăm aprobarea unor modele diferite a biletului de bagaje, pentru transportul prin servicii regulate în trafic național și cel internațional. Totodată, propunem aprobarea prin ordinul ministrului transporturilor a tarifului privind transportul rutier de bagaje pe teritoriul Republicii Moldova. În calitate de idee, sugerăm ca mărimea tarifului pentru bagaje să constituie 10% din costul biletului de călătorie procurat de pasager.

Aspecte privind transportul rutier de colete. Practica Republicii Moldova dovedește că majoritatea bagajelor neînsoțite se transportă cu încălcarea legislației vamale, fără achitarea de taxe și impozite. Motivul constă în faptul că legislația cu privire la transportarea bagajelor neînsoțite este difuză. În acest context, primul semn de întrebare ia naștere în legătură cu denumirea corectă a genului respectiv de activitate, deoarece Codul transporturilor rutiere face referire la „transportul de colete”, în timp ce legislația vamală utilizează noțiunile „transport de bagaj neînsoțite” și „transport de mărfuri”. Din nefericire, până în prezent problema transportului rutier de bagaje din Republica

Moldova nu a fost abordată în doctrina juridică națională. În schimb anumite lucrări științifice la acest capitol au elaborat autorii ruși *C.Lazukina* [377, p.403], *A.Peresîpkin* [403, p.105-106] și *L.Ladocikina* [373, p.76], precum și cei francezi – *R.Rodière* [285] și *G.Paillet* [284].

Conform noilor reglementări, transportul rutier de colete reprezintă acea operațiune de transport care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea coletelor (art.5 din Codul transporturilor rutiere). Pentru transportul de colete în trafic internațional operatorii de transport trebuie să dețină licențe (art.27 alin.(2) lit.(d)). În pofida faptului că Codul transporturilor rutiere a intrat în vigoare la data de 15 septembrie 2014, implementarea reală a prevederilor legale de punere în aplicare a licențelor pentru transportul de colete nu a avut loc. Pe de altă parte, faptul introducerii licențelor pentru transportarea coletelor nu rezolvă problemele existente în domeniu. Or, practica dovedește că chiar și în prezența licențelor pentru colete, transportarea acestora rămâne în afara legii, iar motivul constă în lipsa unui mecanism viabil cu referire la procedura declarării vamale a coletelor. Mai mult decât atât, introducerea licenței soluționează numai o parte din problemele operatorilor de transport rutier, deoarece deținerea licenței oricum nu le permite circulația legală pe teritoriul Uniunii Europene și nu-i scutește de amenzi.

Potrivit Legii cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569/2002 [152], *bagaje neînsoțite* sunt bunurile expediate de către proprietar (posesor) sau la indicația lui, care sunt deplasate peste frontiera vamală de către operatorul de transport și nu sunt însoțite de către proprietar (posesor) (art.2). În acest context, un alt act normativ, denumit Regulamentul cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Moldovei de către persoanele fizice nr.1185/2003 [201] prevede că la introducerea pe teritoriul republicii a bagajului neînsoțit se percep obligatoriu drepturile de import (cu excepția cazurilor prevăzute la lit.(d) alin.(1) al art.5 din Legea nr.1569/2002), pe principii generale, cu condiția că bunurile nominalizate nu sunt destinate activității comerciale sau de producție și că vor fi declarate în modul stabilit. Bagajele neînsoțite care sunt destinate activității comerciale sau de producție, pot fi introduse pe teritoriul țării numai de către agenții economici care sunt înregistrați la Î.S. „Camera Înregistrării de Stat” ca subiecți ai activității de întreprinzător. Bunurile se califică drept bagaje neînsoțite în temeiul unui document eliberat de proprietarul (expeditorul) bunurilor sau a unei dovezi de încheiere a contractului respectiv de transport (pct.9).

În legătură cu procedura declarării în vamă a bagajelor neînsoțite, distingem două proceduri diferite: pentru intrarea și pentru ieșirea din țară. Astfel, la intrarea în țară, conform Regulamentului de aplicare a destinațiilor vamale prevăzute de Codul vamal al R.M. nr.1140/2005 [202], operatorul de transport este obligat să prezinte biroului vamal de frontieră lista coletelor (pct.11). Acestea trebuie să fie ambalate astfel încât să nu se poată pătrunde la conținutul lor fără ruperea sigiliului sau fără a lăsa urme vizibile (pct.51).

Controlul vamal al bagajelor neînsoțite se efectuează numai în prezența unui reprezentant împuternicit legal al posesorului bagajului (de regulă, acesta este conducătorul auto). În lipsa reprezentantului, trecerea bagajelor neînsoțite peste frontiera vamală nu se admite. Reprezentant poate fi oricare persoană fizică cu capacitatea juridică deplină și care dispune de actul, ce confirmă dreptul său de a reprezenta acest bagaj (pct.26). Mai mult decât atât, la declararea bunurilor din bagajul neînsoțit, inspectorului vamal trebuie să i se prezinte documentele care confirmă dreptul de proprietate sau de folosință asupra bunurilor (contractul, factura comercială sau documentul de plată) (pct.10 (1) lit.(b)).

Declarația vamală a bagajelor neînsoțite poate fi efectuată în formă verbală sau scrisă. Conform Legii nr.1569/2002, persoanele fizice au dreptul de a declara organului vamal *în mod verbal* bunurile introduse în țară a căror valoare în vamă nu depășește suma de 300 euro și care nu sunt destinate activității comerciale sau de producție (art.4 alin.(4) lit.(b)). Prin urmare, atâta timp cât valoarea bunurilor din bagaj este până la 300 de euro și bunurile nu sunt destinate activității comerciale, declarație vamală se face verbal, printr-o simplă informare a inspectorului vamal despre conținutul bagajului [168, p.98]. Problema majoră însă ia naștere pentru operatorul de transport. Ținând cont de faptul că per ansamblu valoarea coletelor excede suma de 300 euro, operatorului de transport rutier de fiecare dată revine obligația de a întocmi în formă scrisă declarația vamală, iar în situația în care nu deține documentele necesare cu referire la bagaje, își asumă întreaga responsabilitate juridică.

Declarația scrisă a bunurilor din bagajul neînsoțit se face conform modelului (formularului tipizat DV-6) prevăzut la anexa nr.2 din Regulamentul privind vămuirea bunurilor trecute peste frontiera vamală a Republicii Moldova de către persoane fizice și a unor formulare tipizate, aprobat prin Ordinul nr.56-O/2008 (în continuare – Regulamentul nr.56-O/2008) [204]. Practica dovedește însă numeroase încălcări la acest capitol. *În primul rând*, la momentul predării bagajului, chiar și dacă valoarea acestuia depășește 300 euro, operatorii de transport rutier nu obișnuiesc de a crea persoanei condițiile necesare pentru completarea declarației vamale. Mai mult chiar, între operatorul de transport rutier și persoană nu se încheie contract în formă scrisă, respectiv nu se eliberează bon de casă. *În al doilea rând*, la preluarea bagajelor, conducătorii auto se bazează pe încrederea persoanei, fără a verifica conținutul bagajelor. *În al treilea rând*, la punctul de trecere a frontierei de stat, din motiv că nu deține actul care să ateste dreptul de proprietate asupra bunurilor din bagaje, conducătorul auto fie nu întocmește declarația vamală scrisă, fie o întocmește, dar cu indicarea unor date eronate.

În vamă, inspectorii vamali constată lipsa declarației vamale cu referire la bagaje și întocmesc procese-verbale de ridicare a mărfii. Conducătorului auto i se invocă, după caz, încălcarea art.287 alin.(1) pct.(10) din Codul contravențional („Trecerea mărfurilor, obiectelor și altor valori peste frontiera vamală a Republicii Moldova eludându-se controlul vamal ori tăinuindu-le de el în locuri

special pregătite sau adaptate în acest scop (...) ori prin nedeclararea sau declararea neautentică în documentele vamale sau în alte documente de trecere a frontierei vamale, dacă aceste acțiuni nu constituie infracțiune de contrabandă sau o altă infracțiune”, cu aplicarea sancțiunii în mărime de 150 u.c. (3000 de lei)) sau încălcarea art.248 din Codul penal (*infracțiunea de contrabandă*) cu remiterea materialelor către organul de urmărire penală. Pedepsa în cazul infracțiunii de contrabandă constă în plata unei amenzi sau pedeapsa cu închisoarea până la 10 ani.

Situație de caz. Inculpatul N.V., activând în calitate de operator de transport de colete, la 15.10.2012, aproximativ orele 02:00, la linia de control Leușeni-Albița, în cadrul controlului vamal a unității de transport de model „Mercedes”, pe care o conducea și care se deplasa pe ruta Italia-Moldova, nu a declarat în declarația vamală și nu a prezentat marfă din colet. Conform raportului de evaluare întocmit de Secția Venituri, Valoarea în Vamă și clasificarea mărfurilor, valoarea în vamă constituie 108.750 lei. În ședința de judecată, inculpatul a confirmat vinovăția sa și a declarat că coletele care se aduc la punctul de colectare, nu se verifică. La data de 15.10.2012, când se întorcea din Italia spre Moldova, o persoană l-a rugat să transporte niște colete, conținutul cărora el nu a verificat, cu condiția ca ulterior coletele să fie transmise destinatarului. La postul vamal Leușeni, în urma controlului vamal, au fost depistate mai multe cutii cu încălțăminte, care nu au fost declarate. În vamă el a perfectat declarațiile vamale a mărfurilor pe care le transporta, însă cutiile, care i-au fost transmise spre transportare, nu au fost incluse în declarațiile vamale. Prin sentința Judecătorei Hîncești, inculpatul N.V. a fost recunoscut vinovat de comiterea infracțiunii de contrabandă și în temeiul art.27, art.248 alin.(5) lit.(d), art.79 din Codul penal i-a fost aplicată pedeapsa cu amendă în mărime de 400 u.c., iar mărfurile au fost confiscate în beneficiul statului [220].

Subliniem că în perioada derulării proceselor contravențional sau penal, coletelor, dar și mijlocului de transport li se acordă statutul de corpuri delictive. Cu referire la soarta acestora, art.431 alin.(4) din Codul contravențional stabilește că la depistarea contravenției vamale, coletele și mijlocul de transport sunt reținute și aduse la locul stabilit de către agentul constatatator al Serviciului Vamal care, pe lângă amenda aplicată în conformitate cu art.287 din Codul contravențional, hotărăște asupra corpurilor delictive.

Art.106 alin.(2) lit.(a) din Codul penal prevede că se supun confiscării speciale bunurile implicate în infracțiunea de contrabandă, precum și orice venituri de la aceste bunuri, cu excepția bunurilor și veniturilor care urmează a fi restituite proprietarului legal. Cu alte cuvinte, dacă proprietar al coletelor este altă persoană decât cea învinuită de comiterea infracțiunii de contrabandă și proprietarul deține actele care să confirme dreptul de proprietate asupra bunurilor, atunci prin sentință judecătorească se dispune restituirea bunurilor proprietarului legal. În caz contrar, bunurile se confiscă în folosul statului.

Vinovăția pentru nerespectarea procedurilor declarării vamale a bagajelor neînsoțite planează în privința șoferului unității de transport. Anume șoferului revine obligația întocmirii declarației vamală pentru bunurile neînsoțite, el fiind reprezentantul legal al acestor bunuri. Ținând cont de faptul că la momentul preluării bagajelor din străinătate șoferul nu reușește verificarea acestora, în registrul de evidență a bagajelor face înscrieri inexacte [168, 129]. Aceste informații inexacte șoferul le reproduce și în declarația vamală, iar dacă inspectorii vamali recurg la controlul fizic al bagajelor, datele eronate sunt depistate și șoferul este sancționat foarte dur.

Astfel, la postul vamal Sculeni, după întocmirea declarațiilor vamale DV-6 de către șoferul și pasagerii unității de transport, având suspiciuni în privința corectitudinii declarațiilor, inspectorii vamali au recurs la controlul fizic a bunurilor din bagaje. În urma controlului, în două bagaje neînsoțite au fost depistate obiecte din aur, ceasuri de mână și produse cosmetice cu valoarea totală de 50.000 lei. A fost întocmit proces-verbal de contravenție. Ținând cont de valoarea mare a bunurilor, materialele acumulate pe caz au fost transmise organului de urmărire penală. Cauza a fost remisă în instanța de judecată. Audiind inculpatul, martorii, studiind materialele și probele acumulate în cadrul urmăririi penale, instanța de judecată a stabilit că șoferul microbuzului se face vinovat de comiterea infracțiunii prevăzute la art.27, 248 alin.(5) lit.(b) din Codul penal (contrabanda – tentativa de trecere peste frontiera vamală a Republicii Moldova a obiectelor în proporții mari, prin tănuirea de la controlul vamal), fiindu-i aplicată o pedeapsă sub formă de 4 ani închisoare, cu stabilirea unui termen de probă de 3 ani conform art.90 din Codul penal. Corpurile delicate (bagajele neînsoțite vizate în dosar) au fost confiscate [221].

La scoaterea bunurilor (inclusiv prin intermediul bagajelor neînsoțite) de pe teritoriul Republicii Moldova, persoanele fizice sunt în drept de a vămui mărfurile fie la organul vamal din interiorul țării (în orele de program), fie la organele vamale de frontieră (pct.14 din Regulamentul nr.56-O/2008). Declararea verbală se acceptă în privința mărfurilor a căror valoare în vamă nu depășește suma de 1000 euro și care nu sunt destinate activității comerciale sau de producție (art.4 alin.(1) din Legea nr.1569/2002).

3.4. Reguli de aplicare a răspunderii juridico-civilă pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale

Printre instituțiile dreptului civil, răspunderea ocupă un loc de frunte, deoarece cu răspunderea se finalizează orice problemă juridică. Conceptul de răspundere juridică este foarte larg și în dependență de diferite ramuri de drept deosebim răspundere constituțională, civilă, penală, administrativă, disciplinară etc. Dintre acestea, rolul cel mai important revine răspunderii civile care constă, de regulă, într-o obligație de reparare a prejudiciului. La rândul ei, răspunderea civilă cuprinde două forme, contractuală și delictuală. Răspunderea contractuală se aplică pentru

neexecutarea, executarea necorespunzătoare sau cu întârziere a obligațiilor contractuale și este tratată la art.602-623 din Codul civil. Reguli speciale privind răspunderea contractuală se conțin și la capitolele din Codul civil consacrate fiecărui tip de contract în parte. În acest caz, regulile răspunderii stabilite pentru fiecare contract din Codul civil vor avea prioritate față de dispozițiile generale ale răspunderii contractuale de la art.602-623.

Operatorul de transport este responsabil și față de terțe persoane. Dacă prin faptele săvârșite de operator au fost prejudiciate terțe persoane, acesta va răspunde conform normelor răspunderii juridice delictuale [226, p.77-78]. Cadrul legal este dat la art.1398 din Codul civil, care stabilește că cel care acționează față de altul în mod ilicit, cu vinovăție, este obligat să repare prejudiciul patrimonial, iar în cazurile prevăzute de lege, și prejudiciul moral.

Situații concrete de aplicare a răspunderii contractuale și delictuale. Așa cum s-a expus, răspunderea juridică civilă poate fi contractuală și delictuală. Răspunderea operatorului de transport rutier pentru vătămarea corporală și decesul pasagerilor este o răspundere contractuală. Relațiile dintre operatorul de transport și pasager sunt prestabilite și incluse în contractul de transport, a cărui dovadă de încheiere servește biletul de călătorie. La soluționarea cauzelor în instanțele judecătorești, pot fi aplicate și dispozițiile de la art.1418-1421 din Codul civil care țin de obligațiile delictuale (Capitolul XXXIV intitulat „Obligațiile care nasc din cauzarea de daune”).

Altă situație vom avea în cazul prejudiciilor care sunt cauzate vieții și sănătății unor persoane terțe, care nu sunt pasageri și nu au legături cu contractul de transport. Cel mai frecvent, acestor persoane le pot fi cauzate prejudicii ca urmare a unor accidente rutiere. Deoarece între operatorul de transport și persoanele vătămăte lipsesc careva raporturi contractuale, răspunderea operatorului față de aceste persoane va fi o răspundere delictuală. De asemenea, avem răspundere delictuală și în cazul în care persoanelor care se deplasează fără bilet de călătorie, strecurate ilegal în salonul vehiculului, în timpul transportării le-au fost cauzate unele vătămări ale integrității corporale. Aceste persoane, chiar dacă se aflau la momentul cauzării prejudiciului în mijlocul de transport, nu au calitatea de pasageri [168, p.82].

Pentru a aprecia felul răspunderii civile a operatorului de transport pentru bagaje, urmează să deosebim între bagaje de mână și bagaje înregistrate. *Bagajele de mână* corespund cu lucrurile personale ale pasagerului și transportarea lor se efectuează de către operatorul de transport în baza biletului de călătorie, fără încheierea contractului de bagaje. Bagajele de mână rămân tot timpul la dispoziția și în grija pasagerului, de aceea operatorul de transport nu cunoaște despre existența lor și nu-și asumă nici o obligație față de ele atâta timp cât nu i-au fost predate în mod special. De aici deducem că răspunderea pentru eventuale pierderi sau degradări a bagajelor de mână are o natură delictuală. În schimb pentru pierderea sau deteriorare bagajelor înregistrate, răspunderea operatorului

de transport față de pasager va fi o răspundere contractuală, deoarece bagajele în cazul dat formează obiectul unui contract de sine stătător - contractul de bagaje, însoțit de eliberarea recipisei de bagaje.

Interes prezintă și răspunderea în cazul prejudiciilor cauzate de prepușii operatorului de transport în legătură cu executarea contractului de transport. Prepuși sunt cei ce acționează pe contul altuia. Asupra lor se exercită o putere de conducere și control, aceștea fiind: mandatarii, comisionarii, salariații. Prepusul trebuie să acționeze în cadrul funcțiilor sale, în limita sarcinii și a misiunilor care i-au fost conferite [286, p.657]. În legislația națională, la art.1403 din Codul civil este reglementată răspunderea comitentului pentru fapta prepusului, în care este stipulat că comitentul răspunde de prejudiciul cauzat de prepusul său în funcțiile care i s-au încredințat.

Izvorul principal al raporturilor de subordonare (de prepușenie) îl constituie contractul de muncă, iar salariatul va răspunde față de angajatorul său potrivit normelor din dreptul muncii [117]. Dacă în legătură cu exercitarea atribuțiilor de muncă salariatul a provocat altor persoane prejudicii, angajatorul va răspunde pentru prejudiciile aduse de salariatul său, în baza normelor ce țin de răspunderea delictuală din Codul civil, cu aplicarea principiului răspunderii integrale pentru prejudiciul cauzat. Mai apoi, angajatorul va putea înainta acțiune de regres împotriva salariatului, solicitând restituirea pagubelor.

Salariatul va răspunde față de angajator în baza prevederilor din Codul muncii, deoarece raporturile dintre angajator și salariat se întemeiază pe contractul individual de muncă. În așa mod, normele Codului civil protejează interesele persoanei vătămate, ea fiind în drept să primească costul deplin al prejudiciului suferit, în timp ce normele din Codul muncii protejează pe salariat, creându-i posibilitatea unei răspunderi mai reduse față de angajatorul său.

O situație aparte constituie răspunderea conducătorilor mijlocului de transport (șoferilor). În legătură cu aceasta, putem distinge trei situații. *Prima*: Dacă prin acțiunile lor prepușii au prejudiciat anumite bunuri ce aparțin operatorului de transport, atunci repararea prejudiciilor provocate operatorului de transport rutier se va face în baza raporturilor de muncă. Deoarece acești prepuși ai operatorului de transport activează în baza contractului individual de muncă, răspunderea pentru prejudiciile provocate angajatorului lor (adică operatorului de transport) va fi o *răspundere materială*, în temeiul normelor din Codul muncii. *A doua*: În cazul în care prepușii operatorului de transport au provocat prejudicii pasagerilor aflați în salonul vehiculului (de exemplu, taxatorul lovește un pasager), repararea daunelor va fi efectuată de către operatorul de transport, ca parte a contractului de transport. Mai apoi, operatorul de transport, având calitatea de angajator în baza contractului individual de muncă încheiat cu salariatul, în scop de despăgubire va putea înainta în instanța judecătorească acțiune de regres împotriva salariatului său vinovat de provocarea daunei. *A treia*: Dacă se întâmplă că prejudiciile au fost provocate terțelor persoane din afara mijlocului de transport, dar care au avut de suferit din cauza neglijenței și imprudenței prepușilor operatorului de

transport sau a unuia dintre pasageri. De exemplu, cineva dintre pasageri aruncă un obiect peste geam lovind un trecător, provoacă distrugeri, leziuni corporale și decese. În cazurile respective, operatorul de transport va răspunde față de terțele persoane păgubite conform normelor din Codul civil ce țin de răspunderea delictuală.

Așadar, regula generală este că răspunderea operatorului în transportul de pasageri și bagaje este o răspundere contractuală. Drepturile și obligațiile reies din contractul de transport, care se confirmă prin biletul de călătorie. De la regula respectivă se desprind trei excepții, când răspunderea operatorului de transport va fi delictuală: a) în cazul transportării unui pasager fără bilet de călătorie, b) în cazul prejudiciilor cauzate terțelor persoane care nu au calitatea de pasageri și se află în afara mijlocului de transport și, c) în cazul deteriorării sau pierderii bagajelor de mână, preluate de pasager în salonul autovehiculului.

Întârzierea ajungerii la destinație. Încheind contractul de transport, pasagerul este în drept să solicite deplasarea la punctul de destinație în termenul indicat în graficul de circulație, iar nerespectarea de către operatorul de transport a timpului stabilit în grafic, denotă executarea necorespunzătoare a obligațiilor asumate prin contractul de transport și trebuie să angajeze răspunderea civilă a operatorului de transport față de pasager [439, p.11].

Practica atestă multiple dificultăți cu referire la repararea prejudiciilor provocate de întârzierea ajungerii la destinație a mijlocului de transport. Sunt frecvente cazurile când autobuzele suferă anumite defecțiuni tehnice, tergiversând perioada ajungerii pasagerilor la punctul de destinație. Având rolul de consumator, pasagerul se află într-o anumită dependență față de operatorul de transport, justificându-și sintagma de „parte slabă a contractului”. În același timp, companiile de transport având un număr mare de pasageri, nu sunt în stare de a negocia clauzele contractuale cu fiecare pasager în parte, motiv pentru care contractul de transport de pasageri și bagaje este un contract de adeziune. Pasagerul este practic lipsit de libertatea de a alege, fiind nevoit să accepte operatorul și regulile impuse de acesta [344, p.117].

Potrivit Codului civil, răspunderea operatorului de transport pentru prejudiciile care rezultă din întârziere este exclusă (art.988 alin.(2)). Subliniem că norma respectivă din Codul civil al R.M. este inadecvată, limitând drepturile pasagerului în calitate de consumator. Atât Codul transporturilor rutiere, cât și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nu prevăd angajarea răspunderii operatorului de transport pentru întârziere, în timp ce contractul de transport propriu-zis pasagerul nu îl deține, deoarece se încheie în formă verbală, iar singura dovadă este biletul, în care nu sunt prevăzute penalități pentru întârziere. Pasagerului îi revine doar să aducă dovezi că operatorul de transport rutier a provocat întârzierea ajungerii la destinație din intenție ori din culpă gravă. Prima variantă este puțin probabil ca să existe, mai reală fiind a doua: pasagerul să probeze prezența culpei grave din partea operatorului de transport.

În cazul culpei grave se încalcă cerințele obișnuite, elementare, evidente, pe care nu le-ar fi încălcat nici cel mai mărginit, reieșind din împrejurările concrete ale cazului [19, p.236]. La culpa gravă debitorul nu manifestă nici cel mai mic grad de diligență și precauție, pe care trebuie să-l manifeste orice participant la circuitul civil, nu ia nici cele mai elementare măsuri în scopul executării corespunzătoare a obligației. Astfel, pasagerului îi este foarte dificil de a dovedi culpa gravă pentru întârziere a operatorului de transport rutier. O soluție ar fi ca pasagerul să invoce argumentul că operatorul de transport nu a asigurat funcționarea și starea normală a unității de transport, fapt ce a și determinat apariția defecțiunilor tehnice.

În așa mod, se instituie regula în conformitate cu care operatorul de transport nu este răspunzător pentru prejudiciile ce apar de pe urma întârzierii ajungerii la destinație a mijlocului de transport. Cu titlu de excepție, operatorul de transport ar putea fi răspunzător numai în două cazuri, și anume: *primul*, dacă răspunderea sa este expres prevăzută în lege sau în contract; *al doilea*, dacă operatorul de transport a acționat cu intenție sau din culpă gravă. Cu alte cuvinte, regula este că operatorul nu răspunde, iar proba contrarie este pe seama pasagerului.

Faptul că conform Codului civil prejudiciile care rezultă din întârziere sunt excluse, nu exclude plata penalităților de întârziere de către operatorul de transport în cazul în care aceste penalități au fost stabilite în lege sau prin contract. În același timp, norma din Codul civil în care este indicat că prejudiciile ce rezultă din întârziere sunt excluse, este una nepotrivită, din motiv că în toate statele lumii, legislația civilă stipulează contrariul, că operatorul de transport este obligat să repare și prejudiciile care rezultă din întârziere.

Achitarea în favoarea pasagerului a penalității pentru întârziere nu exclude dreptul pasagerului de a cere de la operatorul de transport și repararea daunelor morale, provocate de pornirea cu întârziere a mijlocului de transport ori de ajungerea lui cu întârziere la punctul de destinație [409, p.604]. Mai mult ca atât, operatorul de transport este obligat să restituie pasagerului și venitul ratat ca urmare a întârzierii ori anulării cursei de transport preconizate și în legătură cu care pasagerul și-a aranjat anumite lucruri, dar din motivul că operatorul de transport și-a executat în mod necorespunzător obligațiile contractuale, pasagerul a ratat conferințe, afaceri, bilete la avion, competiții sportive ș.a.

Cea mai mare problemă este că în legislație nu este prevăzută achitarea amenzii pentru fiecare oră de întârziere a ajungerii operatorului de transport la punctul de destinație. Potrivit art.27 alin.(2) din Legea privind protecția consumatorilor, în cazul încălcării termenelor stabilite de începere și finalizare a prestării serviciului, prestatorul achită consumatorului pentru fiecare oră depășită o penalitate în mărime de 10% din prețul serviciului. Prin prețul serviciului se are în vedere prețul biletului de călătorie. Considerăm că prevederile Legii nr.105/2003 sunt prea generale pentru a putea fi aplicate și răspunderii care reiese din contractul de transport de pasageri, ele fiind în același timp

prea exigente în raport cu operatorul de transport. Dacă am aplica operatorului de transport o amendă așa cum stabilește Legea nr.105/2003 la art.27 alin.(2), că prestatorul achită consumatorului pentru fiecare oră depășită o penalitate în mărime de 10% din prețul serviciului, operatorul ar trebuie să achite pasagerului o penalitate în mărime de 10% din prețul biletului de călătorie pentru fiecare oră de întârziere, ceea ce este prea mult, iar în scurt timp operatorului de transport ar putea ajunge și la incapacitate de plată.

Actele normative din transport nu prevăd careva sancțiuni în legătură cu întârzierea ajungerii vehiculului la destinație, ci doar obligația pe seama operatorului de transport de a respecta orarul de circulație și de a aduce pasagerii la punctul de destinație la timp. Conform Regulamentului transportului auto de călători și bagaje nr.854/2006, în cazul staționării forțate înaintea încheierii rutei din cauza unor defecte tehnice, îmbolnăvirii echipajului sau a unui accident rutier, operatorul este obligat să efectueze transbordarea pasagerilor în alt autobuz sau, în măsura posibilităților, să-i transporte până la autogara (stația auto) din imediata apropiere (pct.14 lit.(d)).

Pasagerul poate renunța la contractul de transport în orice moment, până ca deplasarea să înceapă. Înainte de a se urca în mijlocul de transport, pasagerul îi poate invoca operatorului de transport că el a sosit cu întârziere sau poate aduce dovezi că din cauza condițiilor climaterice, a defectelor vehiculului ori din alte motive bine argumentate, mijlocul de transport va ajunge la destinație cu întârzieri față de ora preconizată în orar sau în biletul de călătorie. Potrivit Codului civil, pasagerul poate rezilia contractul și atunci când este previzibil că vor avea loc întârzieri în comparație cu timpul și durata convenită. În aceste cazuri, nu se naște obligația de despăgubire” (art.992 alin.(3)). Asemenea prevederi sunt binevenite și au ca scop o mai bună protecție a drepturilor pasagerilor în situația întârzierilor care devin cunoscute din timp.

Pierderea și deteriorarea bagajelor. Conform art.989 din Codul civil, operatorul de transport răspunde pentru pierderea, distrugerea sau deteriorarea bagajelor care i-au fost încredințate de pasager, cu excepția cazului când va dovedi forța majoră, viciul propriu al bunului sau vina pasagerului. Operatorul de transport rutier nu răspunde pentru pierderea documentelor, a banilor sau a altor bunuri de mare valoare, cu excepția cazului când i s-a declarat natura sau valoarea bunului și el a acceptat să îl transporte. Operatorul nu este cu atât mai mult răspunzător pentru pierderea bagajelor de mână care au rămas sub supravegherea pasagerului, cu excepția cazului când ultimul va demonstra vinovăția operatorului.

În mod similar, Regulamentul nr.854/2006 prevede că responsabilitatea pentru integritatea bagajelor transportate în secția de bagaje din momentul primirii la transport și până în momentul eliberării lor o poartă operatorul de transport rutier, căreia îi aparține mijlocul de transport auto, dacă contractul nu prevede altceva. De integritatea bagajelor preluate de pasager în salonul autobuzului, răspunderea o poartă însăși pasagerul (pct.78).

Bagajele pot fi de două feluri: *bagaje neînregistrate*, numite și bagaje de mână, pe care pasagerul le ia cu sine în salonul mijlocului de transport. Pentru volumul lor redus și greutatea mică, bagajele de mână rămân în posesia pasagerului în timpul deplasării și sunt transportate gratuit în limitele prevăzute de lege [329, p.471]. În caz de pierdere ori deteriorare a bagajelor pe care pasagerul le-a luat cu el în vehicul, operatorul nu este răspunzător. Explicația constă în aceea că atâta timp cât bagajele nu au fost înregistrate, ele nu se află în grija operatorului de transport rutier și acesta nu are de ce să răspundă, deoarece nicăieri nu figurează că i-ar fi fost predate în mod special. A doua categorie sunt *bagajele înregistrate*, care se predau operatorului în mod special, cu eliberarea unei chitanțe de bagaje și se transportată separat de pasager, în secția de bagaje a mijlocului de transport. Spre deosebire de cele neînregistrate, bagajele înregistrate formează obiectul material al contractului de transport. Aceste bagaje fie că depășesc volumul sau greutatea prevăzută pentru bagajele de mână, fie, deși nu depășesc aceste limite, pasagerul nu dorește să le aibă în paza sa, încheind contract de transport de bagaje [27, p.155; 26, p.284].

În consecință, tocmai pentru că au fost predate în grija operatorului de transport rutier, toată responsabilitatea pentru deteriorarea bunurilor din conținutul bagajului, pentru lipsuri, alterări, distrugerea totală ori parțială și în final pentru pierderea bagajului, o poartă operatorul. Răspunderea sa reiese din contractul de bagaje încheiat cu pasagerul la momentul în care bagajul a fost predat și pasagerului i s-a oferit în schimb chitanța de bagaje care, la fel cum este biletul de călătorie, confirmă încheierea contractului de bagaje. Mai mult ca atât, conform prevederilor Codului civil, bagajele se consideră pierdute și dacă nu au sosit la destinație în termen de 21 de zile de la data la care ar fi trebuit să sosească, iar după expirarea acestor zile, pasagerul este în drept să își exercite împotriva operatorului de transport drepturile ce decurg din contract.

Operatorul de transport este răspunzător pentru distrugerea, pierderea sau deteriorarea bagajelor doar dacă evenimentul care a provocat dauna s-a produs în timpul perioadei de transport. Prin *perioada de transport* înțelegem nu doar transportarea propriu-zisă, ci perioada de timp care este cuprinsă între momentul predării bagajului și până la eliberarea lui, deoarece transportul de persoane, potrivit Codului civil, include operațiunile de îmbarcare, transport și debarcare (art.987 alin.(1)). Deci, operatorul de transport este răspunzător de bagaje nu doar când acestea se află în autobuz, dar și pe parcursul operațiunilor de îmbarcare, debarcare și depozitare.

Pentru pierderea și deteriorare bagajelor operatorul de transport rutier poartă răspundere materială în următoarele mărimi: a) pentru bagajele primite la transport cu valoarea declarată - în mărimea valorii declarate; b) pentru bagajele primite la transport fără declararea valorii lor - în mărimea valorii bagajelor pierdute sau lipsă. În celelalte cazuri, se va compensa suma cu care s-a micșorat valoarea bagajelor.

Operatorul de transport rutier nu va fi răspunzător dacă prejudiciul a survenit datorită unui defect al bagajului, a calității sau a viciului acestuia. La fel, operatorul nu va fi răspunzător dacă va dovedi că motivul prejudicierii bagajului a fost forța majoră sau că la baza apariției prejudiciului au stat faptele pasagerului.

În legătură cu bagajele de mână pe care pasagerul le ia cu el în salonul mijlocului de transport, în caz de deteriorare sau de pierdere a lor, există prezumția de nevinovăție a operatorului de transport rutier. Operatorul nu are cunoștință de existența acestor bagaje (neînregistrate), iar pasagerul este singurul care știe ce bunuri a luat cu el și ce a făcut cu ele. De aceea, pentru a-i putea atrage răspunderea operatorului de transport, pasagerului revine sarcina de a răsturna prezumția legală de nevinovăție a operatorului de transport rutier.

Din motivul că bagajele de mână nu sunt predate în mod oficial operatorului de transport, iar contractul de bagaje nu este încheiat, ele rămân pe tot parcursul transportării la dispoziția și în grija pasagerului, iar răspunderea pentru eventualele pierderi sau degradări ale acestora este o răspundere delictuală [328, p.150].

Răspunderea operatorului de transport rutier pentru prejudiciile cauzate vieții și sănătății pasagerilor se repară în conformitate cu prevederile art.1418-1421 din Codul civil (Capitolul XXXIV intitulat „Obligații care se nasc din cauzarea de daune”). În caz de vătămare a integrității corporale sau de altă vătămare a sănătății, autorul prejudiciului are obligația să compenseze persoanei vătămate salariul (dacă persoana era angajată în câmpul muncii) sau venitul ratat din cauza pierderii sau reducerii capacității de muncă (în special la elevi, studenți, persoanele liber profesioniste care nu depind de contractul de muncă), precum și cheltuielile suportate în legătură cu vătămarea sănătății – de tratament, de alimentație suplimentară, de protezare, de îngrijire străină, de cumpărarea unui vehicul special, de reciclare profesională etc. La determinarea salariului nerealizat (venitului ratat) nu se iau în considerare pensia de invaliditate stabilită persoanei vătămate în legătură cu vătămarea corporală sau a sănătății și nici alte indemnizații sau sume, plătite pe linia asigurărilor sociale de stat. Dacă persoana vătămată este un minor neangajat în câmpul muncii, acestuia i se vor repara cheltuielile de tratament. Ulterior, instanța de judecată având deja concluziile medicilor specialiști, va putea stabili despăgubiri pentru pierderea ori reducerea capacității de muncă a acestui minor, ținând cont de posibilitățile angajării lui în câmpul muncii [62, p.809], dar și de specialitatea dobândită și pe care nu o poate practica din cauza stării grave a sănătății sale.

Din cele descrise, putem deduce că în Codul civil al R.M. nu există reglementări speciale ce ar fi dedicate răspunderii operatorilor de transport rutier pentru vătămarea corporală și decesul pasagerilor. Reglementări sub acest aspect lipsesc cu desăvârșire și în Codul transporturilor rutiere al R.M. În schimb, Regulamentul nr.854/2006 stabilește că răspunderea pentru prejudiciile provocate vieții și sănătății pasagerilor este una dintre obligațiile de bază care revine operatorilor de transport

rutier. Potrivit pct.16 din Regulament, operatorul de transport rutier poartă răspundere materială pentru prejudiciile cauzate de decesul sau vătămarea sănătății persoanelor în urma folosirii mijloacelor de transport (pct.16).

În calitate de exemplu aducem un caz din practica judiciară a Republicii Moldova, când de pe urma unui accident rutier, pasagerul a suportat o vătămare corporală, suferințe psihice și în plus, a ratat cursa la avionul pentru care avea bilet: pasagerul T.M. a depus cerere de chemare în judecată împotriva ÎI „Auto-Taxist” și a șoferului Jereghi V., cu privire la repararea prejudiciului material și moral. În motivarea acțiunii, reclamanta indicat că a comandat serviciul de taxi pentru a se deplasa spre Odesa, de unde ulterior urma să plece cu avionul spre Riga. Comanda a fost primită și înregistrată de dispecerul ÎI „Auto-Taxist” și transmisă spre executare șoferului-taxist Jereghi V. În drum spre aeroport, autoturismul a suferit un accident, în care șoferul Jereghi V. a fost recunoscut vinovat. În calitate de pasager, reclamantei i-au fost cauzate leziuni corporale medii și ca rezultat, ea nu a putut beneficia de biletele de avion procurate pentru plecarea la Riga și nici de a le restitui. În așa mod, reclamanta a solicitat repararea de la Jereghi V. și de la directorul ÎI „Auto-Taxist” a prejudiciului material evaluat la suma de 39.682 lei, ce cuprinde costul biletului la avion și cheltuielile de tratament, precum și a prejudiciului moral – 120.000 lei.

Prin hotărârea Judecătoriei Chișinău acțiunea a fost admisă parțial, cu încasarea de la Jereghi V. în beneficiul T.M. a prejudiciului material în sumă de 3.282 lei și a prejudiciului moral în sumă de 5.000 lei, în total suma de 8.282 lei; în rest acțiunea a fost respinsă. Curtea de Apel Chișinău a respins apelul declarat de către T.M. și a menținut hotărârea primei instanțe. În fine, Curtea Supremă de Justiție a R.M. a admis recursul declarat de către T.M., a casat parțial decizia instanței de apel și hotărârea primei instanțe în privința prejudiciului moral, și a emis o nouă hotărâre, prin care s-a încasat de la ÎI „Auto-Taxist”, în beneficiul T.M. suma de 20.000 lei cu titlu de prejudiciu moral; în rest, decizia instanței de apel și hotărârea primei instanțe au fost menținute [130].

Codul civil nu stabilește cu exactitate o sumă minimă de la care ar putea să înceapă despăgubirea pasagerilor. Singura normă sub acest aspect este cea de la art.988 alin.(3) a Codului civil, care stipulează că răspunderea operatorului de transport nu poate fi exclusă sau limitată prin contract. Cu alte cuvinte, în caz de accidente soldate cu vătămarea integrității corporale sau a sănătății pasagerilor, operatorul de transport este obligat să plătească pasagerilor despăgubiri ce nu trebuie să fie mai mici decât limitele prevăzute pentru asemenea situații în codurile și regulamentele fiecărui tip de transport luat în parte. Regula dată devina una imperativă, de aceea nu se admite înțelegerea dintre operatorul de transport și pasager în vederea excluderii ori coborârii acestor limite. Mai mult ca atât, potrivit Codului civil orice clauze care în mod direct sau indirect derogă de la normele imperative prevăzute la capitolul consacrat transportului sunt nule și lipsite de efecte juridice (art.1029 alin.(1)).

Teoretic vorbind, operatorul de transport și pasagerul pot conveni ca mărimea despăgubirii să depășească limita prevăzută de lege, doar că în practică este puțin probabil ca operatorul să accepte prin contract răspunderea la o sumă mai mare decât cea stabilită de lege. Motivul este că după natura sa, contractul de transport de pasageri este un contract public, iar după modul lui de încheiere face parte din categoria contractelor de adeziune.

Clauzele prevăzute în contractele de transport de pasageri sunt identice pentru toți pasagerii, fiind clauze contractuale standard reflectate de regulă și în biletul de călătorie, ca document ce confirmă faptul încheierii contractului de transport. De aceea, orice înțelegere particulară dintre operatorul de transport și pasager, inclusiv cea privind majorarea limitelor răspunderii operatorului pentru prejudiciile cauzate vieții și sănătății pasagerului, cu toate că legea admite ca ea să aibă loc, *de facto* însă nu poate fi încadrată sub aspect juridic. Ținând cont de faptul că clauzele contractuale standard nu pot fi supuse negocierii cu fiecare pasager în parte, singura soluție care poate fi aplicată în acest caz este de a majora mărimea despăgubirii prin modificarea clauzelor standard din contractul model de transport. În consecință, efectul va fi unul general: va avea loc majorarea sumei despăgubirii pentru prejudiciile cauzate vieții și sănătății pasagerilor.

Răspunderea civilă (materială) și contravențională a pasagerului. Răspunderea pentru prejudiciile cauzate în legătură cu transportul de pasageri și bagaje poate surveni nu doar pe seama operatorului de transport rutier, ci și a pasagerului. Pasagerul va răspunde pentru prejudiciile cauzate operatorului de transport rutier prin comportamentul său sau prin natura ori starea bagajelor de mână, cu excepția cazului în care prejudiciul s-a născut în pofida comportamentului diligent al pasagerului (art.991 din Codul civil). Așadar, pasagerul va purta răspundere materială față de operatorul de transport rutier pentru prejudiciul cauzat acestuia numai dacă prejudiciu se datorează: a) comportamentului pasagerului; b) naturii bagajului de mână, sau c) stării bagajului de mână. Pasagerul nu va purta răspundere față de operator doar pentru acele bagaje, care nu fac parte din categoria bagajului de mână. În asemenea situații, pasagerul va răspunde față de operatorul de transport rutier în baza normelor cu privire la obligațiile care se nasc din cauzarea de daune (art.1398, 1399 Cod civil). Cu toate acestea, pasagerul poate și să nu răspundă pentru prejudiciile provocate operatorului, și anume, dacă va dovedi că a depus toată stăruința sa în scopul evitării acestui prejudiciu. De aceea, situațiile de răspundere a pasagerului pentru prejudiciile provocate operatorului de transport rutier sunt foarte rare.

Răspunderea contravențională a pasagerului se angajează în temeiul Codului contravențional, iar în calitate de sancțiune poate fi aplicată *amenda sau munca neremunerată în folosul comunității*. Nerespectarea de către pasageri a regulilor de conduită în timpul transportului, călătoria lor fără bilete sau cu falsificarea biletelor de călătorie, angajează răspunderea contravențională (administrativă) a pasagerilor. Conform prevederilor de la art.203 a Codului contravențional, urcarea sau coborârea din

mersul vehiculului se sancționează cu amendă de până la 15 u.c. (3000 de lei) sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de până la 40 de ore. Aruncarea gunoiului și altor obiecte pe fereastra sau pe ușa troleibuzului, autobuzului și maxi-taxiului, se sancționează cu amendă de la 10 la 20 de u.c. sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 20 la 40 de ore. Aceeași amendă este stabilită și pentru fumatul în troleibuze, autobuze și maxi-taxiuri. O amendă mai redusă este stabilită pentru călătoria fără bilet, care se sancționează până la 10 u.c. (art.204), în schimb falsificarea biletelor și punerea lor în comercializare se sancționează cu amendă de la 100 la 150 de u.c. (art.205). Deoarece mărimea amenzilor este redusă, contravenientul acceptă să achite amenda pe loc. De regulă, pentru asemenea situații munca neremunerată în folosul comunității se aplică foarte rar, printr-o hotărâre a instanței de judecată și numai dacă contravenientul acceptă să execute o asemenea sancțiune (art.37 alin.(3) și (4) din Codul contravențional).

Pasivitatea pasagerului, prin faptul că el nu cere de la taxator biletul de călătorie care i se cuvine (când din neatenție nu i s-a eliberat bilet sau pasagerul intenționat refuză să ia biletul de la taxator), semnifică că el acceptă de a călători fără bilet. Răspunderea contravențională a pasagerului se angajează nu pentru faptul că nu a achitat costul călătoriei, ci pentru aceea că nu deține biletul de călătorie. Dacă pasagerul va aduce dovezi precum că a achitat costul călătoriei, dar nu are biletul de călătorie cu sine, aceasta nu-l va elibera de răspundere, ci îi va servi ca circumstanță atenuantă. Pasagerul se poate exonera de răspundere numai în cazul în care va dovedi că a achitat taxa, a solicitat de la taxator eliberarea biletului de călătorie, însă i s-a refuzat. În asemenea situație, acțiunea pasagerului va fi calificată ca săvârșită fără vinovăție [385, p.30].

La călătoria cu autobuzele pe rute interurbane, sunt frecvente cazurile când pasagerii speculează, achitând costul biletului până la o localitate, dar coborând la alta. În asemenea cazuri, dacă pasagerul ajunge până la localitatea indicată în biletul de călătorie și nu părăsește mijlocul de transport, ci continuă călătoria fără a avea achitat restul distanței, el se consideră pasager fără de bilet și asupra sa poate fi angajată răspunderea contravențională, în temeiul art.204 din Codul contravențional.

În schimb, dacă pasagerul, din neatenție (de exemplu, a adormit), nu a coborât la stația înscrisă în bilet, considerăm că el nu trebuie sancționat, deoarece fapta sa nu întrunește componența de contravenție. Norma de la art.204 din Codul contravențional se va aplica numai în cazul intenției pasagerului: de exemplu, la cursa de autobuz Chișinău – Șoldănești pasagerul procură biletul de călătorie până la stația Țareuca, însă intenția sa ascunsă a fost de a coborî la ultima stație, cea din Șoldănești. Cu regret, Codul contravențional nu stabilește sancțiuni pentru șoferii de autobuze (microbuze) și pentru taxatori, atunci când aceștea nu acordă bilete de călătorie. Problema dată este și mai evidentă în cazul curselor interurbane, când pasagerii adeseori sunt preluați pe parcurs, ei achitând costul călătoriei, dar fără a primi bilete de la șofer.

Pretenții, acțiuni, restituirea taxei de transport și recuperarea prejudiciului. Până la intentarea acțiunii în instanța judecătorească este obligatorie depunerea pretențiilor față de operatorii de transport rutier (pct.89 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje). Adresarea în scris nu se reduce la o înștiințare, ci din contra, părțile raportului juridic devenit conflictual sunt obligate să ia toate măsurile posibile pentru a clarifica încă în faza prejudiciară neînțelegerile apărute între ele [300, p.288-289]. Prin înaintarea pretenției se urmărește scopul de a restabili în mod rapid și eficient drepturile care au fost încălcate, de a cerceta cauzele apariției conflictului și de a lua măsurilor corespunzătoare ce țin de evitarea lui pe viitor [302, p.5].

În așa mod înaintarea pretenției nu este doar o simplă adresare a pasagerului față de operatorul de transport rutier, ci o necesitate. Dacă pasagerul nu a respectat calea prealabilă de adresare a pretenției față de operator, în cazul în care se va adresa cu acțiune în judecată, judecătorul îi va restitui cererea de chemare în judecată în conformitate cu art.170 alin.(1) pct.(a) din Codul de Procedură Civilă al R.M., că judecătorul restituie cererea de chemare în judecată dacă reclamantul nu a respectat procedura de soluționare prealabilă a pricinii pe calea extrajudiciară, prevăzută de lege pentru categoria respectivă de pricini, sau de contractul părților. Cererea de chemare în judecată se restituie printr-o încheiere motivată, în care judecătorul indică modalitatea de înlăturare a circumstanțelor ce împiedică intentarea procesului. Încheierea motivată, cererea de chemare în judecată și toate documentele anexate la ea se remit reclamantului, care după înlăturarea neajunsului se va putea adresa repetat în judecată.

Cu regret, Codul civil al R.M. nu stabilește un termen special de prescripție pentru transportul de persoane, de aceea va rămâne valabil termenul general de prescripție extinctivă prevăzut pentru toate categoriile de litigii și care este de 3 ani (art.267 alin.(1)). Curgerea termenului de prescripție pentru pasager începe de la data când el a aflat sau trebuia să afle despre încălcarea dreptului său. De regulă, în practică termenul de prescripție începe să curgă din momentul în care a avut loc accidentul sau evenimentul ce au servit ca temei pentru adresarea în instanța de judecată. Însă aici apare o altă problemă: dacă perioada de soluționare a reclamației se include sau nu în termenul general de prescripție de 3 ani? Dacă da, atunci din ce moment începe curgerea termenului de 3 ani, de la data producerii evenimentului sau de la data primirii de către pasager a răspunsului scris la reclamația sa?

Mai mult, atât Codul civil, cât și legislația din transportul rutier de pasageri și bagaje nu stabilește un termen de adresare a pasagerilor cu reclamație față de operatorul de transport. La fel nu este prevăzut în cât timp operatorul de transport trebuie să examineze și să soluționeze reclamațiile înaintate de pasageri. Din aceste considerente, în practică sunt frecvente cazurile de tergiversare a examinării cauzelor privind apărarea drepturilor și intereselor pasagerilor ca consumatori ai serviciilor de transport, atât în faza prejudiciară, cât și cea judiciară. Lacuna în lege este și mai evidentă din moment ce la pct.86 din Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje este

prevăzut că „modul și termenul de înaintare și examinare a pretențiilor care apar la transportarea pasagerilor și bagajelor sunt reglementate de legislația în vigoare. Pasagerul poate înainta pretenții față de operatorul de transport în formă scrisă, în termenul stabilit de legislație”.

Potrivit Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, dreptul de a intenta acțiuni în legătură cu decesul, leziunile corporale sau oricare alt prejudiciu cauzat sănătății pasagerului se stinge după expirarea a 3 ani, iar termenul de prescripție în general nu poate depăși 5 ani din ziua cauzării prejudiciului. În ce privește dreptul de a intenta acțiuni în legătură cu prejudicierea bagajelor, acesta se stinge în toate cazurile după expirarea unui an (pct.88). Prin urmare, cu toate că legislația din transportul auto de pasageri și bagaje cuprinde termeni speciali de prescripție, formularea lor în context nu este exactă, iar numeroase acțiuni ale părților rămân în afara prescrierii legale și pot genera situații practice de conflict. Ca exemplu de reglementare reușită în această privință servesc normele Codului civil al R.S.S.M. din 1964 [41] în care se stabilea clar că înainte de a intenta operatorului de transport o acțiune ce decurge dintr-un contract de transport, trebuie în mod obligator să i se prezinte pretenții. Pretențiile puteau fi prezentate în decurs de 6 luni. La rândul său, operatorul de transport era obligat să examineze pretențiile primite și să-l înștiințeze pe petiționar despre admiterea sau respingerea lor în curs de 3 luni. Dacă pretențiile erau respinse sau răspunsul nu era primit în termenul respectiv, pasagerul se putea adresa cu acțiune în instanța de judecată în decurs de 2 luni, socotit din ziua primirii răspunsului sau expirării termenului stabilit pentru răspuns (art.389). Normele respective se refereau la transportul rutier în general, fiind valabile atât transportului de persoane, cât și de mărfuri.

Confuzii de interpretare generează art.268 lit.(d) și art.1021 alin.(1) din Codul civil. În conformitate cu art.268 lit.(d), litigiile ce izvorăsc din contractul de transport se prescriu în termen de 6 luni, în timp ce art.1021 alin.(1) prevede că termenul de prescripție în raporturile de transport este de 1 an, iar în cazul intenției sau culpei grave, de 3 ani. Astfel, se constată o neconcordanță între art.268 lit.(d) și art.1021 alin.(1) din Codul civil, iar în scopul evitării acestor dificultăți, Curtea Supremă de Justiție a R.M. aduce lămuriri că termenul de prescripție de 6 luni este un termen în care se pot înainta doar reclamațiile în transportul maritim sau feroviar [195]. Accentuăm și faptul că norma de la art.1021 din Codul civil în conformitate cu care termenul de prescripție în raporturile de transport este de un an își are aplicare doar în transportul de mărfuri.

Anumite dificultăți de aplicare există cu referire la norma de la art.990 din Codul civil care stabilește că în cazul transportului succesiv sau combinat de persoane, cel care efectuează transportul în cursul căruia s-a cauzat prejudiciul este răspunzător, cu excepția cazului în care, printr-o stipulație expresă, unul dintre operatorii de transport și-a asumat răspunderea pentru întreaga călătorie. Accentuăm faptul că norma respectivă este formulată în detrimentul pasagerilor, iar în practica judiciară aceasta generează dificultăți de aplicare.

Neclarități pot surveni în legătură cu restituirea costului biletului de călătorie. În conformitate cu pct.85 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, în cazul opririi forțate a autobuzului pe parcurs, indiferent de cauza care a provocat-o, și care face imposibilă transportarea pasagerilor până în punctul de destinație, acestora li se restituie costul călătoriei și plata pentru transportarea bagajelor pe distanța neparcursă. În legătură cu aceasta, în practică sunt frecvente cazurile când pe parcurs, autobuzul suferă o defecțiune tehnică ireparabilă încât nu-și mai poate continua deplasarea la punctul de destinație. Ca urmare, pasagerii sunt nevoiți de a-și dobândi independent alte mijloace de transport în acest sens.

Deși regulamentul stabilește expres obligația operatorului de transport de a restitui costul biletelor de călătorie și plata pentru transportarea bagajelor, la acel moment șoferul nu dispune de bani suficienți, din motiv că biletele au fost procurate de pasageri de la casele de bilete ale autogării [168, p.182]. În așa mod, pasagerii nu își vor putea recupera imediat cheltuielile de transport, ci doar la casele de bilete și numai la prezentarea biletului. *De facto*, acest lucru este adeseori irealizabil, deoarece sunt necesare noi cheltuieli pentru a ajunge la autogară, la care se adaugă și alte incomodități.

Există și situația inversă, când pasagerul este obligat să restituie pagubele cauzate operatorului în legătură cu transportul. De exemplu, pentru deteriorarea utilajului mijlocului de transport auto, persoanele vinovate achită, în modul stabilit de lege, costul pagubelor stabilit în actul de constatare. Acțiunile operatorilor de transport rutier contra pasagerilor pot fi intentate în judecată în decurs de 6 luni din ziua producerii evenimentului care a servit drept temei pentru intentarea acțiunii (pct.86 din Regulamentul nr.854/2006).

Practica judiciară referitoare la răspunderea materială a conducătorilor auto. O categorie de litigii controversate din domeniul transporturilor rutiere se referă la raporturile dintre salariați și operatorii de transport rutier în legătură cu încheierea contractelor de răspundere materială deplină. Obiectul acestor litigii, de regulă, constă în repararea daunelor provocate operatorului de transport în rezultatul unor accidente rutiere. În scopul recuperării integrale a pagubelor de pe seama șoferului, operatorul de transport invocă prezența contractului de răspundere materială deplină.

Potrivit art.338 din Codul muncii al R.M. [47], salariatul poartă răspundere materială în mărimea deplină a prejudiciului material cauzat din vina lui angajatorului în cazurile când: a) între salariat și angajator a fost încheiat un contract de răspundere materială deplină pentru neasigurarea integrității bunurilor și altor valori care i-au fost transmise pentru păstrare sau în alte scopuri (art.339 din Codul muncii). În acest context, prin H.G. nr.449 din 29.04.2004 a fost aprobat Nomenclatorul funcțiilor deținute și lucrărilor executate de către salariații cu care angajatorul poate încheia contracte scrise cu privire la răspunderea individuală deplină pentru neasigurarea integrității valorilor transmise [175]. Răspunderea materială deplină a altor categorii de funcții sau lucrări executate, neincluse în

Nomenclator, poate avea loc în baza altor temeiuri și nu în baza contractului scris de răspundere materială deplină; b) salariatul a primit bunurile și alte valori spre decontare în baza unei procuri unice sau în baza altor documente unice; c) prejudiciul a fost cauzat în urma acțiunilor sale culpabile intenționate, stabilite prin hotărâre judecătorească. Acțiunile salariatului pot fi recunoscute culpabile chiar și în cazul săvârșirii unei fapte penale din imprudență (de exemplu, cauzarea de prejudiciu prin încălcarea regulilor de circulație) [116]; d) prejudiciul a fost cauzat de un salariat aflat în stare de ebrietate alcoolică, narcotică sau toxică, stabilită în modul prevăzut la art.76 lit.(k) din Codul muncii; e) prejudiciul a fost cauzat prin lipsă, distrugere sau deteriorare intenționată a materialelor, semifabricatelor, produselor (producției), inclusiv în timpul fabricării lor, precum și a instrumentelor, aparatelor de măsurat, tehnicii de calcul, echipamentului de protecție și a altor obiecte pe care unitatea le-a eliberat salariatului în folosință; f) prejudiciul a fost cauzat în afara exercițiului funcțiunii, adică în afara orelor de muncă sau în cazul neexecutării obligațiilor de serviciu.

Întrebarea este în ce măsură dispozițiile din Codul muncii cu privire la răspunderea materială deplină sunt aplicabile transportului rutier? Practica judiciară este neuniformă. De exemplu, SRL „Taxi Star” a depus cerere de chemare în judecată împotriva șoferului Ciobanu D. cu privire la repararea prejudiciului material. În motivarea acțiunii reclamantul menționează că pârâtul a fost angajat în calitate de șofer, având încheiat contract de răspundere materială deplină, iar în timpul orelor de lucru a comis un accident rutier în urma căruia autovehiculul pe care îl conducea a fost deteriorat. Prin hotărârea Judecătoriei Căușeni acțiunea a fost respinsă. Curtea de Apel Bender a casat hotărârea primei instanțe și a admis acțiunea SRL „Taxi Star” [86]. Curtea Supremă de Justiție casează decizia Curții de Apel Bender și menține în vigoare hotărârea Judecătoriei Căușeni. Instanța supremă își motivează decizia prin faptul că SRL „Taxi Star” nu era în drept de a încheia cu șoferul contract de răspundere materială deplină, deoarece conform art.339 alin.(1) din Codul muncii, o condiție obligatorie de valabilitate a contractului cu privire la răspunderea materială deplină este exercitarea de către salariat a unei funcții sau a lucrărilor legate nemijlocit de păstrarea, prelucrarea, vânzarea (livrarea), transportarea sau folosirea în procesul muncii a valorilor ce i-au fost transmise. Mai mult decât atât, Nomenclatorul funcțiilor aprobat prin H.G. nr.449/2004 nu prevede dreptul angajatorului de a încheia contract de răspundere materială deplină cu șoferii pentru prejudiciile rezultate sau prin nerespectarea regulilor de păstrare a mijlocului de transport încredințat pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu. Un astfel de contract, în particular cu taximetriștii, poate fi încheiat doar în partea ce se referă la lucrările legate de recepționarea plăților și altor valori de la clienți, ce urmează a fi transmise în casa angajatorului sau transportate destinatarilor [87]. În concluzie, angajatorul neîntemeiat i-a impus salariatului contract de răspundere materială.

În alt caz similar, Curtea Supremă de Justiție a R.M. conchide la fel, că instanța ierarhic inferioară la judecarea cazului a aplicat eronat normele dreptului material. Semnarea contractului de

răspundere materială deplină cu șoferul în privința mijlocului de transport contravine art.339 din Codul muncii și H.G. nr.449/2004, fapt ce conduce la nulitatea actului juridic în conformitate cu art.216 și art.220 alin.(1) din Codul civil. Nomenclatorul aprobat prin H.G. nr.449/2004 prevede o listă exhaustivă formată din funcții și categorii de lucrări pentru care poate fi încheiat contract de răspundere materială deplină, dar în care funcția de șofer nu se regăsește. Șoferul nu este persoana cu care poate fi încheiat contract de răspundere materială deplină, deoarece funcția deținută de el nu cade sub incidența acestui nomenclator. Pornind de la art.217 alin.(1) din Codul civil, instanța de judecată urmează să constate nulitatea actului juridic din oficiu, iar în temeiul art.336 din Codul muncii, pentru prejudiciul cauzat angajatorului șoferul va răspunde material în limita salariului mediu lunar. Reieșind din prevederile contractului individual de muncă salariul mediu lunat al părâtului constituie 1550 lei, această sumă fiind limita de răspundere materială pentru prejudiciul cauzat angajatorului [88].

Există și cazuri de aplicare greșită a regulilor sus-menționate. De exemplu, SRL „Alo-Taxi” a depus cerere de chemare în judecată împotriva șoferului V.V. pe motiv că acesta a provocat un accident rutier, cu deteriorarea autoturismului. Prin hotărârea Judecătoriei Râșcani mun. Chișinău acțiunea a fost respinsă, în schimb Curtea de Apel Chișinău casează hotărârea primei instanțe și încasează de la șofer în folosul companiei de transport suma integrală a prejudiciului material în mărime de 75.492 lei [89]. În alt caz, Judecătoria Căușeni și Curtea de Apel Chișinău motivează că șoferul nu a asigurat integritatea mijlocului de transport, transmis lui de către angajator, încălcând astfel obligațiile stipulate în contractul de răspundere materială deplină. În rezultatul examinării s-a constatat că pentru reparația mijlocului de transport este necesară suma de 29.995 lei, bani care urmează a fi încasați de la părât (șofer) [90].

Astfel, deducem că în practica examinării de către instanțele judecătorești a litigiilor dintre conducătorii auto (șoferi) și operatorii de transport rutier există anumite deficiențe. Tendința operatorilor de transport de a încheia cu șoferii contracte de răspundere materială deplină contravine legislației. Explicația constă în faptul că potrivit Nomenclatorului funcțiilor aprobat prin H.G. nr.449/2004, contractele de răspundere materială deplină pot fi încheiate cu șoferii doar în partea ce se referă la recepționarea anumitor valori pentru a fi transportate la destinație, inclusiv mijloace bănești, pentru a fi transmise în casieria întreprinderii.

Generalizând cele expuse, ajungem la concluzia că o trăsătură caracteristică a răspunderii operatorului de transport rutier pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ce reies din contractul de transport de persoane este limitarea sumei despăgubirii. Altă particularitate a răspunderii operatorului de transport rezultă din statutul special care revine pasagerului, și anume acela de consumator al serviciilor de transport. Consumator este orice persoană fizică ce intenționează să comande sau să procure ori care comandă, procură sau folosește produse, servicii

pentru necesități nelegate de activitatea de întreprinzător sau profesională (art.1 al Legii nr.105/2003). De aceea, răspunderea operatorului de transport rutier pentru prejudiciile cauzate pasagerului în caz de pierdere și deteriorare a bagajelor, întârzieri sau daune provocate vieții și sănătății pasagerului, se va angaja și potrivit normelor din Legea nr.105/2003. De asemenea, la soluționarea litigiilor dintre operatorii de transport și pasageri se va ține cont de explicațiile date în HPCSJ nr.7/2006 „Cu privire la practica aplicării legislației despre protecția consumatorilor la judecarea cauzelor civile” [118].

Regimul juridic al răspunderii contractuale a operatorului de transport rutier este considerat a fi mai agravat decât răspunderea contractuală din dreptul comun. Acest fapt se datorează angajamentului asumat de operatorul de transport, și anume: de a aduce pasagerul împreună cu bagajele la timp și fără primejdie la locul de destinație indicat în bilet. De aceea, obligația operatorului de transport rutier este una de rezultat și orice deficiență în executare contractului poate fi asimilată cu o nerespectare a lui și atrage după sine răspunderea față de pasager.

Răspunderea operatorului de transport rutier poate fi angajată doar în prezența anumitor condiții. De regulă, condițiile angajării răspunderii juridice civile sunt patru, și anume: existența prejudiciului, fapta ilicită, legătura de cauzalitate dintre prejudiciul și fapta ilicită, și vinovăția autorului faptei ilicite. Însă pentru a putea angaja răspunderea operatorului de transport față de pasager, nu este necesar ca toate aceste condiții să existe. Cea mai importantă condiție este ca pasagerul să dovedească existența prejudiciului și faptul că acesta s-a produs în timpul transportului. Deoarece la baza apariției raportului de transportare a pasagerului este contractul confirmat prin biletul de călătorie, de fiecare dată când pasagerul suportă careva prejudicii, se va considera că operatorului de transport rutier nu și-a onorat pe deplin obligațiile sale contractuale, fiind instituită în acest sens prezumția vinovăției operatorului.

În instanța de judecată operatorului de transport rutier va putea combate cu diferite mijloace de probă prezumția vinovăției sale. Dacă prejudiciul ține de vătămarea integrității corporale sau a sănătății pasagerului, operatorul se va putea exonera de răspundere față de pasager dacă va dovedi că prejudiciul a survenit din motive de forță majoră, al stării de sănătate a pasagerului sau că la bază a stat vinovăția pasagerului (art.988 alin.(1) din Codul civil). Pe când în situația pierderii, distrugerii sau deteriorării bagajelor care i-au fost încredințate pentru transportare, operatorul se va putea elibera de răspundere numai dacă va dovedi forță majoră, viciul propriu al bunului sau vinovăția pasagerului (art.989 alin.(1) din Codul civil).

3.5. Concluzii la Capitolul 3

1. Fundamentul juridic al raporturilor de transport rutier de pasageri îl formează contractul de transport. Putem defini contractul de transport rutier de pasageri ca fiind acea înțelegere dintre operatorul de transport rutier și pasager prin care operatorul se obligă să transporte pasagerul împreună cu bagajele sale la punctul de destinație, în condiții de siguranță și confort, iar pasagerul se obligă să achite taxa de călătorie.

2. Raporturile care iau naștere între operatorul de transport rutier și pasager sunt raporturi comerciale, fiind realizate de către operator în scopul desfășurării activității economice de întreprinzător. Aceste raporturi pot lua naștere doar în bază de contract, care se încheie la momentul procurării biletului de călătorie. Forma contractului este verbală, iar biletul reprezintă dovada că contractul de transport a fost încheiat. În cazul transporturilor rutiere pe rute interurbane contractul se încheie până la urcarea pasagerului în mijlocul de transport, din momentul procurării biletului de la casele autogării. La transportul public urban cu autobuze, troleibuze, microbuze și taxi-uri contractul de transport se consideră încheiat din momentul urcării pasagerului în salonul autovehiculului iar achitarea taxei de călătorie constituie un act de executare a contractului.

3. Contractul de transport rutier de pasageri reprezintă o varietate a contractului de transport în general, fiind reglementat de Codul civil, Codul transporturilor rutiere și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006. Alături de aceste acte normative transportul public este reglementat prin diverse hotărâri ale autorităților publice locale.

4. După natura sa juridică contractul de transport rutier de pasageri este un contract distinct, cu caracter sinalagmatic, oneros și de adeziune, a cărui fizionomie juridică complexă se conturează printr-o serie de particularități esențiale: părțile contractului sunt operatorul de transport și pasagerul, obiectul – acțiunile cu privire la deplasarea pasagerului; termenul de executare a deplasării; vehicule corespunzătoare; eliberarea biletelor de călătorie; parcurgerea unui itinerar prestabilit, dar și prezența unui subiect special – autogara, care, deși nu este parte în contract, îi pot reveni obligații (de rezervare și vânzare a biletelor, de informare etc.).

5. Dacă pentru încheierea contractelor civile legea cere ca persoana să aibă vârsta de 18 ani, în transportul de persoane vârsta persoanei este nesemnificativă iar copiii cu vârsta până la 18 ani pot utiliza transportul public în comun. De aceea, suntem de părerea că pentru copii, serviciile de transport public constituie acte juridice curente de mică valoare care se execută la momentul încheierii lor (art.22 alin.(2) pct.(a) din Codul civil) și pot fi asimilate cu micile cumpărături zilnice pe care le pot face copiii, precum: procurarea unei înghețate, a unui stilou etc.

6. În Republica Moldova biletele de călătorie în trafic internațional se comercializează prin completarea manuală a unor formulare de strictă evidență. Contabilul întreprinderii merge la Editura

„Statistica” și preia sub semnătură bilete iar la vânzare, în bilete se fac înscrieri cu stiloul. MEI manifestă interes moderat în promovarea biletelor electronice, deoarece blancurile sus-menționate sunt eliberate contra plată, astfel încât statul are și un profit din comercializarea acestora. Ca model de schimbare ar putea servi biletele de avion, deoarece în prezent toate companiile aeriene, inclusiv din Republica Moldova, comercializează bilete electronice la avion.

7. Dat fiind faptul că actele normative de diverse niveluri sunt elaborate de autorități publice diferite, fără o coordonare unică a terminologiei, în aceste acte normative, cu regret, se utilizează diferiți termeni și noțiuni juridice. De exemplu, în Codul transporturilor rutiere părțile contractului de transport sunt denumite – „operator de transport rutier” și „persoană”, în Codul civil – „cărauș” și „călător”, iar în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 – „agent transportator” și „călător”.

8. În legislația Republicii Moldova noțiunea „autogară” apare într-o triplă calitate: a) complex imobiliar în cadrul căruia se desfășoară activități specifice serviciilor de transport regulat de călători și bagaje; b) intermediar al încheierii contractelor de transport regulat de călători și bagaje, și c) serviciu public.

9. Natura juridică a raporturilor dintre autogară și operatorii de transport rutier nu cade sub incidența construcțiilor juridice prevăzute de Codul civil al R.M. Prin urmare, interacțiunea dintre autogară, operatorii de transport rutier și pasageri se caracterizează prin următoarele particularități: a) autogările nu pot fi parte la contractul de transport; rolul acestora se rezumă doar la prestarea unor servicii auxiliare, precum vânzarea biletelor, anunțarea orelor de plecare și de sosire etc.; b) autogara acționează în interesul și pe mandatul operatorului de transport rutier; încheie din numele operatorului de transport rutier acte juridice cu pasagerii; îndeplinește acțiuni de fapt cu privire la organizarea transporturilor, în timp ce obligația efectuării transportului se pune pe seama operatorului de transport rutier.

10. Deși art.86 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere prevede că înființarea autogărilor se efectuează cu aprobarea consiliilor locale, norma respectivă nu-și are aplicabilitate practică. Motivul rezidă în faptul că Î.S. „Gările și Stațiile Auto” deține monopolul în activitatea de autogară, filialele acesteia fiind înregistrate în perioada anilor 1991-1993. Singura autogară cu capital privat este S.A. „Gara Nord”, dar și aici, principalul acționar este statul care, prin intermediul Î.S. „Gările și Stațiile Auto”, deține 85% din pachetul de acțiuni, respectiv poate lua decizii în mod unilateral.

11. Altă problemă ține de eliberarea licențelor pentru activitatea de autogară. Art.88 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere prevede că licențierea activității de autogară se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător. În legea nominalizată activitatea de autogară nu este inclusă în lista genurilor de activitate supuse licențierii.

De aici și întrebarea, care este mecanismul licențierii genului respectiv de activitate și care este autoritatea responsabilă de licențiere?

12. Inadvertențe de ordin legislativ există și cu referire la denumirea actului normativ care reglementează activitatea de autogară. Stabilind cerințele pentru amenajarea și dotarea autogărilor, Codul transporturilor rutiere face trimitere la noul regulament cu privire la autogară care, de facto, încă nu există. Luând în considerație acest fapt, până la adoptarea unui nou regulament, dispozițiile art.86-92 din Codul transporturilor rutiere dedicate activității de autogară rămân fără de aplicabilitate practică.

13. În art.92 din Codul transporturilor rutiere este stipulat că temeiurile de suspendare și retragere a licenței sunt prevăzute de Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător. Trimiterea respectivă este eronată, motiv din care propunem modificarea art.92 prin substituirea sintagmei „Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător” cu „Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător”.

14. Piața transportului rutier de pasageri în trafic național necesită a fi liberalizată. Or, situația actuală în care MEI stabilește unilateral tarifele pentru kilometru/pasager este absolut inefficientă. Operatorii de transport rutier neglijează principiul concurenței loiale, cerințele de confort și de siguranță în trafic. Pentru comparație, în cadrul Uniunii Europene companiile de transport își stabilesc independent politica de prețuri în funcție de cerințele pieței și în consecință, piața transportului rutier de persoane este dominată de companii mari, cu renume, ce oferă standarde înalte de calitate și confort.

15. Legislația națională nu admite vânzarea biletelor la autobuz tur-retur, fapt ce generează dificultăți în transportul de pasageri înspre și din Republica Moldova. Prin urmare, propunem modificarea legislației naționale din transport în sensul ajustării acesteia la exigențele Uniunii Europene, cu admiterea comercializării biletelor de călătorie pentru ambele direcții.

16. Problema majoră ce apare în practică este că pasagerul, în calitate de consumator al serviciilor de transport, nu are la dispoziție condițiile contractului, în care să fie indicate drepturile, obligațiile și răspunderea în caz de nerespectare de către operatorul de transport rutier a obligațiilor asumate prin contract. În cuprinsul biletului sunt înscrise doar informațiile de reper, ce țin de ora de pornire, destinația, ora procurării biletului, prețul. Din aceste considerente, pasagerul se află într-o situație dezavantajată în raport cu operatorii de transport rutier. Mai mult, în practică se poate întâmpla ca pasagerul să piardă biletul de călătorie. În asemenea situație se aplică, de regulă, o normă generală prin care biletul nu poate fi reînnoit și costul lui nu se restituie. Dacă pasagerul și-a pierdut biletul de călătorie până la urcarea în autobuz, el nu va beneficia de transport, deoarece în afara biletului de călătorie, altă confirmare scrisă a încheierii contractului de transport nu există.

Luând în considerație problema care există, considerăm rezonabil ca la momentul procurării biletului de călătorie la transportul în trafic internațional, pasagerului să i se ofere și textul contractului, în formă scrisă, deoarece suma unui astfel de contract depășește 1000 de lei, sumă pentru care Codul civil stabilește respectarea formei scrise a actului juridic. În schimb respectarea formei scrise a contractului nu este necesară la procurarea biletelor de călătorie pe teritoriul Republicii Moldova, deoarece prețul unor astfel de bilete este redus.

17. În legislația națională nu este reglementat contractul de locațiune a mijloacelor de transport. Deși în practică sunt aplicate dispozițiile contractului de locațiune din Codul civil (art.875-910), aceste norme au puține tangențe cu locațiunea mijloacelor de transport. Astfel, recomandăm introducerea în Codul civil a unor norme cu privire la locațiunea mijloacelor de transport sau, cu titlu de excepție, aprobarea prin hotărâre de guvern a unui contract-model de locațiune a mijloacelor de transport aplicabil relațiilor de colaborare dintre operatorii de transport și proprietarii unităților de transport.

18. Amenda în mărime de 10 u.c. stabilită în art.204 din Codul contravențional al R.M. pentru călătoria fără bilet nu este în deplină concordanță cu gradul de prejudiciabilitate. Or, legea nu instituie obligația ca odată cu achitarea amenzii, pasagerul să procure și biletul de călătorie. Cu alte cuvinte, pasagerul fără bilet, după ce a fost sancționat, se va deplasa în baza chitanței de plată a amenzii până la stația finală. De exemplu, biletul la cursa Chișinău – Rezina costă 55 de lei, iar dacă pasagerul se deplasează fără a avea bilet și este depistat pe parcurs, i se va aplica o amendă de cel mult 200 de lei, fără a putea fi impus să procure și bilet de călătorie. În scopul excluderii acestei probleme există două soluții: prima, majorarea cuantumului amenzii; a doua, obligarea prin lege a contravenientului de a cumpăra și un bilet de călătorie la momentul achitării amenzii.

19. Termenul „colet” din legislația națională generează anumite neclarități. Nu există uniformizarea la nivel terminologic: Codul transporturilor rutiere utilizează noțiunea „colet”, Legea nr.1569/2002 – expresia „bagaj neînsoțit”, iar codurile vamal, penal și contravențional – „marfă”. Problema majoră ține de faptul că în Republica Moldova lipsește un cadru normativ bine elaborat cu referire la mecanismul declarării coletelor în vamă, iar din acest motiv, în practică apar numeroase contradicții. Astfel, se ajunge la o situație paradoxală când pe de o parte, statul nu instituie un mecanism juridic clar cu privire la declararea bunurilor din colete, iar pe de altă parte, stabilește sancțiuni dure pentru nerespectarea regulilor de transportare a unor astfel de bunuri. Instanțele judecătorești califică astfel de acțiuni ca fiind contrabandă și dispun sancționarea conducătorului auto în temeiul art.248 din Codul penal, iar coletele sunt calificate drept corpuri delicate și se confiscă în folosul statului.

20. Autorizarea activității de coletărie introdusă în Codul transporturilor rutiere va soluționa doar parțial problemele cu care se confruntă operatorii de transport. Activitatea de transportare a

coletelor va fi legalizată pe teritoriul Republicii Moldova, dar nu va oferi posibilitatea justificării transportului de colete în fața instituțiilor de stat ale Uniunii Europene, care solicită dovada unui act permisiv comunitar în acest sens. Problema e și mai complicată pentru operatorii de transport moldoveni din motiv că în conformitate cu art.1 alin.(5) lit.(c) din Directiva 2009/1072/CE din 21.10.2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [98], transportarea de mărfuri (bagaje neînsoțite) cu autovehicule a căror masă totală maxim autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depășește 3,5 tone, nu necesită licență pe teritoriul Uniunii Europene, fiind scutite de la orice autorizare a transportului. În Uniunea Europeană transportul de colete se realizează la nivel profesionist, cu vehicule adaptate pentru coletărie, în baza licenței comunitare pentru transportul de colete. Pentru operatorii de transport moldoveni, obținerea unei astfel de licențe este imposibilă din motiv că țara noastră nu este membră a Uniunii Europene.

21. Se impune elaborarea unei metodologii de monitorizare și verificare a corectitudinii expedierii coletelor. Metodologia ar trebui să descrie în detaliu setul de acte și modul de completare a acestora la momentul recepționării coletelor. În acest context, devine necesară simplificarea procesului de documentare, cu divizarea clară a responsabilității între expeditor, operatorul de transport și beneficiarul coletelor, în sensul asigurării transparenței.

22. Din cauza legislației imperfecte, colaboratorii vamali admit erori grave la etapa verificării bunurilor personale și a bagajelor neînsoțite. Astfel, legea nu indică clar segmentul de timp în care poate fi efectuată declarația vamală. Sunt frecvente cazurile în care, în intervalul de timp cuprins între momentul ajungerii în vamă și momentul începerii verificării, inspectorul vamal nu creează condiții adecvate pentru declarare (inspectorul nu poate fi găsit, este ocupat, nu informează persoana fizică / operatorul de transport rutier despre obligația declarării etc.) și demarează procedura de verificare, cu întocmirea proceselor-verbale de contravenție și de reținere în vamă.

23. Nu se consideră bagaje neînsoțite bunurile care sunt transmise prin poștă. Astfel, conform prevederilor Directivei 97/67/CE din 15.12.1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului [99], *limita de greutate pentru coletele poștale trebuie să fie mai mică de 20 kg* (art.3 alin.(5)). În acest context, ținând cont de faptul că coletele cântăresc cu mult peste greutatea obișnuită a coletelor transportate în cadrul activităților de poștă, transportul de colete cade sub incidența prevederilor legale ale transportului rutier.

4. CONSOLIDAREA CADRULUI DE REGLEMENTARE A ACTIVITĂȚII DE ÎNȚEPRINZĂTOR PRIN PERFEȚIONAREA LEGISLAȚIEI CU PRIVIRE LA ASIGURĂRI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

4.1. Contribuții la ameliorarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier prin optimizarea legislației cu privire la asigurările obligatorii de răspundere civilă a operatorilor de transport rutier față de pasageri

Conform legislației naționale, operatorii de transport rutier sunt obligați de a încheia contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă a pasagerilor. Acest tip de asigurare rămâne mereu puțin cunoscut pasagerilor, deoarece cazurile în care companiile de asigurări din Republica Moldova au fost nevoite să achite despăgubiri pasagerilor sunt foarte puține [168, p.231]. În acest sens rolul primordial pe piața asigurărilor din transportul rutier al Republicii Moldova revine unui alt tip de asigurare – asigurarea obligatorie de răspundere civilă față de pagubele produse de autovehicule. Astfel, operatorii de transport ce prestează servicii de transport rutier de pasageri cu autobuze, troleibuze, microbuze și taxi sunt obligați să dețină două contracte de asigurare: *primul*, contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă față de pagubele produse de autovehicule, care în practică mai este numit contractul de asigurare față de terți, și *al doilea*, contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri.

În Republica Moldova, primul act normativ în sfera asigurărilor din transport a fost Decretul Președintelui R.M. din 25 iunie 1992 „Cu privire la asigurarea obligatorie a pasagerilor transportului aerian, feroviar, fluvial și auto în comun”, urmat în scurt timp de Regulamentul cu privire la modul de asigurare obligatorie a pasagerilor transportului aerian, feroviar, fluvial și auto în comun [211]. Noile reglementări au apărut într-o perioadă dificilă pentru Republica Moldova când lipsea baza normativă în domeniu. În aceste condiții Compania de Asigurare „ASITO” a fost autorizată să efectueze asigurarea obligatorie a pasagerilor transportului rutier în trafic interrepublican și republican. Potrivit Regulamentului, mărimea ratelor de asigurare era de 5 ruble pentru fiecare bilet realizat, iar rata de asigurare se includea în costul biletului și se încasa de la pasageri. Suma de asigurare pentru un pasager era de 150 mii ruble și achitarea ei se făcea integral, în caz de deces sau pierdere totală a capacității de muncă, și parțial, în dependență de gradul de traumatism cauzat pasagerului. Spre regret, Regulamentul nu făcea o delimitare dintre asigurarea din transportul rutier de cea din transportul feroviar, fluvial și aerian în comun. Sumele și despăgubirile de asigurare erau identice, inspirate de la sistemul Gosstrah-ului sovietic, or, riscurile de asigurare în transportul rutier se disting ca izvor de pericol. Regulile de asigurare erau formulate într-un mod imperativ, iar hotărârea de a achita suma de asigurare se lua exclusiv de administrația companiei „ASITO”, fără a fi evocat dreptul pasagerului de a contesta hotărârea pe cale judiciară.

Optimizarea cadrului juridic al asigurărilor din transportul rutier al Republicii Moldova a fost realizată prin Regulamentul cu privire la modul de asigurare obligatorie a pasagerilor transportului aerian, feroviar, fluvial și auto în comun din 1995 [212]. Astfel că asigurarea obligatorie a pasagerilor transportului rutier putea fi realizată deja de orice companie de asigurări care dispunea de fondurile de rezervă necesare și de licențe corespunzătoare, eliberate de către Serviciul de stat pentru supravegherea asigurărilor de pe lângă Ministerul Finanțelor. Ca și până atunci, rata de asigurare se includea în costul biletului și se încasa de la pasageri prin intermediul biletului de călătorie.

În prezent, asigurarea pasagerilor este reglementată de Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553/1998, care, după structura sa, este foarte succintă și conține doar cele mai importante prevederi la acest capitol. Prin adoptarea acestei legi în anul 1998, Republica Moldova a pus bazele unei legislații mai performante în acea perioadă decât legislația cu privire la asigurări din Federația Rusă, România, Ucraina și alte state. De exemplu, în Federația Rusă o lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport pentru prejudiciile cauzate vieții, sănătății și bunurilor pasagerilor în transportul public a fost adoptată în anul 2012 [441].

Asigurarea obligatorie de răspunderea civilă a operatorilor de transport față de pasageri prezintă unele particularități și pentru companiile de asigurări. Actualmente în Republica Moldova puține companii de asigurare dețin licență pentru încheierea acestor tipuri de contracte. Motivul ar fi că pe piața națională a asigurărilor rata asigurărilor obligatorii de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri este foarte mic și oscilează între 0,7% și 0,9%. Mai mult ca atât, cerința suplimentară pentru obținerea licenței este posedarea de către companiile de asigurare a 3 milioane de lei în active. Din aceste considerente, doar câteva companii de asigurare dețin acest tip de licență [233, p.20-21].

Despăgubirile practic inexistente contribuie ca asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri să devină atractivă pentru companiile de asigurare, în schimb exigențele sporite pentru dobândirea licenței și ponderea sa relativ joasă în comparație cu alte tipuri de asigurare, îi scad din atractivitate. Practica multor ani ne dovedește și o altă problemă majoră, că companiile de asigurare, utilizând metode legale și mai puțin legale, adeseori diminuează sau tergiversează plata despăgubirilor față de pasageri.

Legea nr.553/1998 prevede că operatorii de transport sunt obligați să încheie anual cu companiile de asigurare contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă față de pasageri. Astfel încât obiect al contractului este asigurare de răspundere civilă a operatorilor de transport pentru prejudiciu cauzat vieții, sănătății și bunurilor pasagerilor. În ce privește prima de asigurare pe care operatorul de transport o achită companiei de asigurare, ea nu este fixă, ci se stabilește în cuantum de până la 1% din suma volumului anual de transportare a pasagerilor (art.7 alin.(1)). Luând

în considerare concluziile la care a ajuns cercetătorul *A.Zgardan*, „în cazul asigurării de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri legea este mai flexibilă și stabilește doar plafonul maxim, prima de asigurare fiind stabilită în cuantum de până la 1% din suma volumului anual de transportare a pasagerilor. Din cauza flexibilității stabilirii primelor, se dă posibilitate asigurătorilor să concureze între ei și să propună tarifele pe care le doresc” [233, p.24].

Dovada încheierii contractului de asigurare servește polița de asigurare care se eliberează operatorului de transport. În temeiul art.1309 din Codul civil, în polița de asigurare se va indica: denumirea și sediul părților contractante; obiectul asigurării (răspunderea civilă față de pasageri); riscurile ce se asigură; începutul și durata asigurării; suma asigurată; prima de asigurare, locul și termenele de plată; alte date, conform legii sau acordului dintre părți.

O particularitate a asigurării operatorilor de transport față de pasageri este că persoana nu are la sine polița de asigurare cum este în cazul altor tipuri de asigurare. Operatorul de transport rutier deține o poliță unică, efectele benefice ale căreia se răsfrâng asupra tuturor pasagerilor. La procurarea biletului de călătorie pasagerul achită taxa de transport în care se include și costul asigurării, fără ca el să conștientizeze acest lucru.

Despăgubirile de asigurare se achită pasagerului dacă prejudiciul a fost cauzat din momentul îmbarcării în autobuz la stația de pornire și până la momentul coborârii din autobuz la stația terminus, inclusiv transbordările pe rută. Suma despăgubirii se achită pasagerului, iar în cazul decesului sau incapacității lui - moștenitorilor sau altor reprezentanți legali. Mai mult ca atât, despăgubirea se plătește nu tuturor pasagerilor, ci doar celor care întrunesc condițiile cerute la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998, și anume: a) efectuează călătoria în baza documentului de călătorie sau b) în baza legitimației ori a altor documente, eliberate în conformitate cu legislația și care le autentifică dreptul la călătorie. La fel, nu are importanță naționalitatea pasagerului și nici faptul dacă el are sau nu viză de reședință în Republica Moldova.

În acest context apare întrebarea: dacă persoana suportă un prejudiciu în timpul transportului, dar călătorește fără bilet sau confirmă verbal că deține legitimație de călătorie pe când în realitate el nu o are, cum va proceda compania de asigurare? În literatura de specialitate problema dată este abordată diferit. Conform opiniei autoarei *O.Korneeva*, obligația reparării prejudiciului trebuie să revină operatorului de transport. Mai mult, răspunderea operatorului de transport față de pasager nu va fi o răspundere contractuală, ci delictuală. Motivul este că între operator și pasager nu a fost încheiat contractul de transport care trebuie confirmat prin bilet sau legitimație de călătorie. În consecință, compania de asigurări este în drept să refuze achitarea despăgubirii, dar nu și operatorul de transport [362, p.148]. Fiind de altă părere, cercetătorul *V.Greciuha* susține că companiile de asigurări ar trebuie să-și asume de fiecare dată plata despăgubirilor față de pasageri [326, p.1334]. Argumente aduc și doctrinarii *Savinskii*, potrivit cărora în transportul rutier toate biletele sunt

transmisibile, iar în caz de accident este dificil de a dovedi identitatea pasagerului, dar și prezența biletului de călătorie [417, p.37].

Din acest punct de vedere dificultăți de aplicare apar și în legislația Republicii Moldova. Conform art.11 alin.(2) din Legea nr.553/1998, despăgubirea de asigurare se plătește în cazurile când prejudiciul este cauzat pasagerilor care efectuează călătorii: a) în baza documentului de călătorie (biletului); b) fără achitare în baza legitimației sau a altor documente, eliberate în conformitate cu legislația, care le autentifică dreptul la călătorie. Ținând cont de faptul că norma de la art.11 alin.(2) poartă caracter imperativ, deducem că în caz de accident rutier pasagerii care deși se aflau în salonul autobuzului, dar nu dețineau bilet, urmează a fi excluși de la plata despăgubirilor [168, p.231]. Ca alternativă, pentru repararea prejudiciilor materiale pasagerii pot înainta cerere de chemare în judecată împotriva operatorului de transport rutier. Potrivit art.9 din Legea nr.553/1998, despăgubirea de asigurare se plătește din contul mijloacelor operatorului de transport rutier în cazul constatării faptelor de: a) transportare a unui număr de pasageri care depășește normele stabilite de pașaportul tehnic; b) transportare a pasagerilor fără documente de călătorie; c) exploatare a unor mijloace de transport cu defecțiuni.

Despăgubirea de asigurare se plătește în cuantumul valorii reale a prejudiciului cauzat pasagerului, dar fără a depăși limitele de 10 mii dolari SUA în caz de vătămare corporală sau deces și 1000 dolari SUA în caz de deteriorare sau pierderea a bagajelor, prevăzute la art.8 din Legea nr.553/1998. Ca temei pentru plata despăgubirilor pasagerul va trebui să prezinte actul asupra accidentului în transport, întocmit de organele de poliție, certificatul eliberat de instituția medicală în care se indică gradul de vătămare corporală, precum și documentele care confirmă cheltuielile pentru tratament, ca medicamente, protezare, îngrijirea specială ș.a.

Pe de altă parte, companiile de asigurare sunt obligate de fiecare dată să plătească despăgubiri. Refuzul de plată a despăgubirii poate exista în cazurile prevăzute la art.15 al Legii nr.553/1998: a) operațiunile militare și consecințele lor, tulburările cu caracter de masă și grevele, actele ilicite ale unor organizații politice; b) împrejurările de forță majoră și calamitățile naturale (explozii naturale, seisme, fulgere, uragane, inundații, alunecări de teren etc.); c) utilizarea de către operatorul de transport rutier a mijloacelor de transport în alte scopuri decât cele indicate în licența de activitate și în contractul de asigurare. De asemenea, nu se repară prejudiciul cauzat prin pierderea sau distrugerea hârtiilor de valoare, semnelor monetare, documentelor, manuscriselor, pietrelor prețioase, articolelor din aur, argint, platină ș.a., dacă nu au fost declarate înainte de începerea călătoriei.

În doctrina de specialitate s-a menționat că deseori, obligațiile pe care operatorii de transport rutier și companiile de asigurări le au față de pasageri poartă caracter formal, din motiv că în biletele de călătorie nu este indicat numele și prenumele pasagerului. Prin urmare, în cazul unor accidente rutiere, datele de identificare ale pasagerului pot fi cunoscute de operatorii de transport doar dacă

pasagerul înșiși a lăsat informații personale [359, p.14]. Altă lacună prezintă în Legea nr.553/1998 ține de termenul în care operatorul de transporta este obligat să informeze pasagerii care au avut de suferit în accident sau rudele acestora despre dreptul de a se adresa cu cerere oficială către compania de asigurări în scopul primirii despăgubirilor de asigurare [362, p.148]. În scopul garantării mai eficiente a drepturilor pasagerului la compensarea prejudiciilor suportate, există recomandări privind introducerea asigurării de stat pentru daune provocate vieții și sănătății pasagerilor. Argument în favoarea preluării de către stat a obligației de asigurare a pasagerilor servește faptul că în situația unor accidente, pasagerii au nevoie de compensarea cât mai urgentă a cheltuielilor de tratament și de reabilitare [362, p.149].

În conformitate cu art.12 alin.(2) din Legea nr.553/1998, despăgubirea de asigurare se plătește asiguratului dacă acesta dovedește că a reparat prejudiciul cauzat victimei. Cu alte cuvinte, legea admite ca operatorul de transport rutier să achite din cont propriu pasagerilor cheltuielile legate de vătămarea corporală, urmând ca compania de asigurări să restituie cheltuielile vizate. Problema este că art.12 alin.(2) din Legea nr.553/1998 stabilește doar drepturile operatorului de transport rutier de a achita despăgubiri, iar în caz de accident, pasagerul nu deține garanții că va primi despăgubiri imediate pentru tratament.

4.2. Perfecționarea cadrului normativ de reglementare privind asigurările obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

În ultimul timp, autovehiculul a devenit nu doar un mijloc de transport, dar și o sursă de pericol sporit. În practică se poate întâmpla ca persoana vinovată de accident să nu dispună de bani pentru a acoperi cheltuielile legate de daunele provocate. Mai mult chiar, se poate întâmpla ca cel vinovat să părăsească locul accidentului fără a fi cunoscut iar persoanele prejudiciate pot rămâne fără repararea daunelor suportate. De aceea, în scopul evitării riscurilor în legătură cu producerea accidentelor rutiere, s-a stabilit că asigurarea de răspundere civilă este obligatorie pentru toți deținătorii de autovehicule. Prin urmare, deținătorii de autovehicule înmatriculate pe teritoriul Republicii Moldova sunt obligați să fie asigurați. Asigurarea se realizează prin încheierea unui contract de asigurare, iar ca dovadă asiguratului i se eliberează polița de asigurare. Avantajul asigurării este că în caz de accident, păgubitul primește compensarea prejudiciului care i s-a cauzat nu de la persoana vinovată de accident, ci de la compania de asigurări.

Conform Legii nr.414/2006, obiect al asigurării obligatorii de răspundere civilă auto îl constituie răspunderea civilă a posesorului de autovehicul pentru orice pagubă sau vătămare corporală produsă prin accident de autovehicul în limita de acoperire a asigurării (art.3). Deoarece legea nu enumeră care sunt riscurile de asigurare pentru care se încheie contract de asigurare, acest

lucru rămâne la discreția companiilor de asigurări, iar cele mai frecvente sunt riscurile de: avarii, loviri, răsturnări, derapări, căderi, explozie, ploi torențiale, cutremure de pământ etc. [103, p.101]

Simpla deținere a poliției de asigurare, fără a avea achitată prima de asigurare, nu angajează compania de asigurări la plata despăgubirilor în caz de accident. Ca exemplu în acest sens aducem speța în care proprietarul unui microbuz a dobândit pe căi ilicite o poliță de asigurare. Microbuzul a fost implicat în accident rutier, șoferul fiind declarat vinovat. Prin hotărârea instanței judecătorești polița de asigurare a fost recunoscută nevalabilă. Ca urmare, persoanele prejudiciate de pe urma accidentului nu au putut beneficia de despăgubiri și singura soluție a fost intentarea acțiunii în justiție împotriva proprietarului de microbuz [84].

Momentul începerii asigurării este data indicată în polița de asigurare, iar momentul încetării este ora 24.00 a ultimei zile înscrise în poliță. Un aspect important este că contractul de asigurare nu încetează la data producerii riscului asigurat și nici în cazul achitării despăgubirilor de asigurare, dar numai la expirarea termenului pentru care a fost încheiat.

Prima de asigurare se calculează de către compania de asigurări în baza unei formule speciale în care se include prima de asigurare de bază și coeficienții pentru factorii de risc. Aceste componente se stabilesc, cel puțin o dată pe an, de către CNPF, conform unei metodologii de calcul aprobate de Guvern [172]. În scopul de a face mai atractive serviciile de asigurare obligatorie, companiile de asigurări aplică un sistem de reduceri, prin sistemul numit bonus-malus. Astfel, pct.5 din Regulamentul privind aplicarea sistemului bonus-malus la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule [214] prevede că dacă într-o perioadă de cel puțin 12 luni nu au produs accidente de circulație, asiguraților li se oferă reduceri la prima de asigurare (bonus), în caz contrar, li se aplică o majorare (malus). În acest context, Legea nr.414/2006 prevede că asiguraătorul poate oferi reduceri de până la 25% din primele de asigurare persoanelor fizice pensionare și celor cu deficiențe locomotorii posesori de motocicluri și autoturisme adaptate infirmității lor (art.12 alin.(1)).

Despăgubirea de asigurare. În cazul producerii accidentului compania va plăti asiguratului o despăgubire care nu va depăși limitele prevăzute de lege, aceste limite fiind: a) în cazul avarierii sau distrugerii de bunuri, indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident, până la suma de 500 mii de lei; b) în caz de vătămare corporală sau deces, pentru fiecare persoană păgubită se va achita până la 350 mii de lei. Dacă în autovehicul erau prezent mai multe persoane și toate au fost prejudiciate, atunci suma totală a despăgubirii nu va trebui să depășească 700 mii de lei, indiferent de numărul persoanelor păgubite în accident. Despăgubirile vor fi repartizate în mod proporțional, reieșind din gradul de vătămare corporală, cheltuielile necesare pentru tratament ș.a. Restul cheltuielilor pot fi recuperate prin intentarea unei acțiuni în judecată împotriva persoanei vinovate.

La producerea accidentului rutier, deținătorul autovehiculului este obligat să întreprindă anumite acțiuni. Pentru început, el trebuie să notifice imediat organele de poliție despre accident, cerând întocmirea actelor cu privire la cauzele și împrejurările producerii accidentului, precum și urmările lui. Mai apoi, în decursul a 48 de ore, deținătorul autovehiculului trebuie să informeze compania de asigurări despre faptul producerii accidentului. Compania de asigurare va fi obligată să plătească asiguratului despăgubiri. Despăgubirile de asigurare se plătesc indiferent de numărul cazurilor de accident care au avut loc în termenul indicat în contract.

Fiind informată de producerea accidentului, compania de asigurări este obligată să deschidă un dosar de daune, să solicite de la organele competente (poliția, unitățile de pompieri, procuratura și instituțiile medicale) informațiile despre accident și consecințele lui, după care să achite păgubitului despăgubirea. În scopul de a urgenta plata despăgubirilor, la art.19 alin.(2) a Legii nr.414/2006 este prevăzut că asigurătorul este obligat să soluționeze cererea și să achite despăgubirea în cel mult 3 luni din dat informării despre cazul asigurat. O situație aparte există în cazul în care autorul accidentului a rămas neidentificat (de exemplu, a părăsit locul accidentului) sau termenul contractului de asigurare este expirat. În astfel de situații, Legea nr.414/2006 stabilește că drepturile persoanei păgubite prin accident se exercită față de Biroul Național al Asigurărilor de Autovehicule (art.20 alin.(5)).

Conform Legii nr.414/2006, compania de asigurări va acorda despăgubiri dacă prejudiciile s-au produs din culpa asiguratului sau a utilizatorului de autovehicul. Compania va fi obligată să achite despăgubiri și în cazul în care numele utilizatorului nu este inclus în contractul de asigurare, utilizatorul sau asigurătorul nu posedă permis de conducere, precum și în cazul când nu au fost respectate cerințele tehnice cu privire la autovehicul. Prezintă importanță și faptul că în caz de vătămare corporală sau deces, despăgubirile se acordă pentru persoanele care se aflau în interiorul și în afara autovehiculului.

Pagubele care nu se repară de asigurător sunt expuse la art.16 al Legii nr.414/2006, dintre care menționăm: a) pagubele produse la locul de muncă de dispozitivele și instalațiile montate pe autovehicul; b) pagubele produse prin accidente de încărcare și descărcare, ele fiind considerate riscuri ale activității profesionale; c) pagubele rezultate de pe urma transportului de produse periculoase; d) prejudiciul legat de poluare mediului din cauza unui accident; e) dacă accidentul s-a produs între două autovehicule care se află în posesia aceleași persoane; f) prejudiciile morale rezultate din accident etc. Ca alternativă, persoana păgubită poate să intenteze acțiune civilă împotriva celui vinovat de producerea accidentului.

Deseori, în conținutul contractelor de asigurare companiile de asigurări prevăd și incendiul în calitate de caz asigurat, pe când la rubrica dedicată pagubelor care nu se repară, este inserată clauza: „asigurarea dată nu se referă la prejudiciul cauzat prin incendiul care a luat naștere de la surse de foc deschis și exploatarea mijlocului de transport în stare tehnică nesatisfăcătoare”. Clauza respectivă

servește ca temei de eliberare a asigurătorului de plata despăgubirilor. În legătură cu aceasta aducem o speță în care asiguratul s-a adresat în judecată solicitând de la compania de asigurări „Afes-M” încasarea despăgubirii de asigurare în legătură cu pierirea fortuită integrală într-un incendiu a autoturismului asigurat. Pârâtul a solicitat respingerea acțiunii pe motiv că incendiul nu ar constitui caz asigurat. Potrivit pârâtului, incendierea autoturismului nu s-a datorat particularităților tehnice ale acestuia, ci a fost rezultatul aprinderii printr-o sursă de foc din afara lui. Curtea de Apel Chișinău a hotărât că incendiul soldat cu pierirea în întregime a autoturismului constituie caz asigurat, prin urmare „Afes-M” a fost impusă să plătească asiguratului despăgubirea de asigurare. Decizia a fost menținută și de Curtea Supremă de Justiție a R.M. [91]

Cuantumul despăgubirilor se stabilește în baza unui acord scris între asigurat, persoana păgubită și asigurător ori, în cazul în care nu s-a ajuns la o înțelegere, prin hotărâre judecătorească (art.22 alin.(1) Legea nr.414/2006). Dacă în urma accidentului a fost deteriorat autovehiculul, valoarea pagubei se determină luând în considerare costul reparației pieselor, inclusiv cheltuielile pentru lucrările de demontare și montare. În acest sens cele mai mari probleme care apar în practică se referă la uzura autovehiculelor. De regulă companiile de asigurare invocă uzura mijlocului de transport pentru a reduce esențial despăgubirea de asigurare [168, p.211]. Așa cum reușit remarcă doctrinarul *A.Zgardan*, calcularea uzurii la achitarea despăgubirilor este o problemă majoră pentru piața asigurărilor din Republica Moldova deoarece 95% din toate autovehiculele care sunt înregistrate în țară sunt mai vechi de 5 ani. Faptul dat creează o situație în care companiile fac achitări ce nu acoperă măcar jumătate din prejudiciul actual, ceea ce la rândul său distruge asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto ca concept [233, p.10]. De aceea, cele mai multe dificultăți survin în legătură cu faptul că compania de asigurări achită doar cheltuielile de reparație, fără a lua în calcul că după reparație, autovehiculul își pierde din valoarea comercială și poate fi vândut la preț cu mult mai mic în comparație cu prețul de până la accident. Acest lucru este și mai vizibil în cazul unui autovehicul nou, după ce a fost supus reparației.

Refuzul companiilor de asigurare de a plăti costul de scădere a valorii comerciale a autovehiculului își are temei juridic în art.16 lit.(g) a Legii nr.414/2006, care stabilește că asigurătorul nu acordă despăgubiri pentru reducerea valorii bunurilor după reparație. În legătură cu problema dată, în literatura de specialitate au fost expuse mai multe opinii. Autorii *E.Psareva* și *S.Dedikov* susțin că scăderea prețului de vânzare a autovehiculului deteriorat și supus reparației din contul companiei de asigurări, constituie un venit ratat și achitarea lui va trebui să rămână la discreția companiei de asigurări [405, p.29]. Altă viziune are cercetătorul *D.Arakceiev*, care indică: „deoarece legea nu prevede obligația companiilor de asigurări de a restitui și valoarea de scădere a prețului autovehiculului după reparație, pentru a-și putea recupera suma dată, persoana păgubită va trebui să înainteze acțiune în justiție împotriva persoanei vinovate de accident sau împotriva persoanei care la

acel moment se afla la volan”. Corect este ca prețul de scădere a valorii autovehiculului după reparație, să fie recuperat de la persoana vinovată [290, p.63].

Cercetătorul *D.Emilianov* a menționat că pentru proprietarul vehiculului, deprecierea respectivă este un prejudiciu real care urmează a fi achitat de compania de asigurări. Autorul aduce explicații că de regulă, acțiunile de reparație a vehiculului sunt însoțite de înrăutățirea iremediabilă a aspectului exterior, a caracteristicilor de exploatare, iar prețul cu care poate fi vândut pe piață după reparație este mai mic față de cel inițial [343, p.107-108]. Ideea că deprecierea valorii comerciale a autovehiculului după reparație constituie un prejudiciu real și necesită a fi restituit de companiile de asigurări, este susținută de cei mai importanți doctrinari ruși, cum sunt: *V.Serikov* [419, p.47-48], *E.Abașeva* [287, p.5-8], *S.Pîhtin* [406] etc.

Ne alăturăm opiniei date și considerăm că reducerea valorii comerciale a vehiculului după reparație constituie un prejudiciu real și trebuie să fie inclus în despăgubirea de asigurare. Spre regret, la art.16 lit.(g) din Legea nr.414/2006 este stabilit că pagubele ce țin de reducerea bunurilor după reparație nu se repară de către asigurător. În acest sens, pentru a evita numeroasele situații practice de conflict care apar, considerăm că în Republica Moldova, companiile de asigurări trebuie să achite despăgubiri persoanelor păgubite de pe urma accidentelor rutiere, iar ca soluție, venim cu propunerea de a fi exclusă lit.(g) de la art.16 a Legii nr.414/2006, prin care în prezent se interzice compensarea costurilor cu care se reduce valoarea autovehiculelor după reparație.

Altă situația avem în cazul vătămarilor corporale, deoarece despăgubirea se stabilește prin acordul scris dintre asigurat, persoana păgubită și asigurător. Potrivit Legii nr.414/2006, în cazul dat despăgubirea va include: a) pentru persoanele salariate – diferența dintre veniturile nete și indemnizația primită din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat; b) pentru persoanele care nu au calitatea de salariat – venitul mediu lunar net realizat din activități desfășurate la ultimul loc de lucru, probate cu documente justificative; c) pentru persoanele păgubite aflate la data producerii accidentului în ultimul an de studii sau de calificare profesională fără menținerea salariului, li se achită o indemnizație; d) alte cheltuieli, cum sunt cele de transport, de tratament, de spitalizare, de recuperare, de protezare, de alimentație specială.

Compania de asigurări este obligată să plătească despăgubirile sus-menționate doar dacă acestea sunt probate cu documente justificative și nu sunt suportate din fondul de asigurărilor medicale obligatorii. Cu titlu de exemplu, aducem cazul unui copil care în timp ce se deplasa la trecerea de pietoni, a fost tamponat de un autovehicul și s-a ales cu vătămări corporale ușoare. Prin hotărârea instanței judecătorești, de la „Moldasig” SA s-a încasat cu titlu de prejudiciu material suma de 1340 lei, confirmată în baza certificatelor medicale, iar de la persoana vinovată de accident s-a încasat suma de 10.000 lei, cu titlu de prejudiciu moral. Hotărârea dată a fost menținută atât de instanța de apel, cât și cea de recurs [92].

Anumite dificultăți pot apărea în legătură cu costul cheltuielilor de tratament. De exemplu, în cazul vătămării corporale persoana poate fi spitalizată într-o instituție medicală obișnuită sau într-o clinică privată cu nivel înalt de deservire și confort, în cazul dat costul cheltuielilor de tratament fiind cu mult mai mari. În legătură cu aceasta, în doctrină se propun următoarele soluții. Dacă vătămarea corporală este de așa natură, încât compania de asigurări va fi obligată să achite despăgubirea la limita maximă prevăzută de lege, atunci probleme nu apar. Însă dacă suma despăgubirii este mai mică decât limita maximă, sunt posibile două situații: a) compania de asigurare acceptă să achite conform sumelor indicate în documentele de plată; b) să nu fie luate în considerație cifrele din documente, ci plata să se facă în limita acelor cheltuieli de tratament care ar fi fost necesare dacă persoana s-ar fi tratat într-o instituție medicală obișnuită [334, p.37]. În ce ne privește, mai reală pare a fi a doua soluție, deoarece asigurătorul trebuie să achite numai cheltuielile necesare.

Dacă accidentul s-a soldat cu decesul persoanei, despăgubirea de asigurare se stabilește prin acordul dintre succesorii persoanei păgubite și asigurător. Potrivit legii, despăgubirea va include: a) partea din salariu pierdută de persoanele care s-au aflat la întreținerea defunctului sau care aveau dreptul la pensie de întreținere din partea lui; b) cheltuielile de înmormântare (cheltuielile pentru sicriu și piatră funerară, de transport, de îmbălsămare și cheltuielile cimitirului), probate cu documente justificative; c) cheltuielile de transport al defunctului din localitatea în care a avut loc decesul în cea în care a avut loc înmormântarea, la fel probate cu documente justificative.

Prevederile Legii nr.414/2006 se extind și asupra despăgubirilor pentru vătămarea sau pieirea animalelor de pe urma accidentului. Cheltuielile de tratament ale animalului se vor restitui doar în baza actelor care confirmă acest lucru, pe când mărimea despăgubirii pentru deces se stabilește în baza prețului aceluiași animal pe piața locală. Mai mult ca atât, pentru a putea primi despăgubirea, păgubitul va trebui să prezinte și o adeverință de la primărie precum că este posesorul animalului vătămat sau pierit.

Achitarea despăgubirilor de asigurare până și după adresarea în instanța de judecată. În temeiul art.16 alin.(4) și (5) din Legea cu privire la asigurări, asigurătorul poate fi chemat în judecată, de persoanele păgubite, în limitele obligațiilor ce îi revin prin contractul de asigurare. Despăgubirea se stabilește conform unui acord dintre asigurat, persoana păgubită și asigurător.

Așa cum s-a menționat, după ce a luat cunoștință de producerea accidentului, compania de asigurări este obligată să deschidă un dosar de daune și să achite despăgubirea. Problema care apare aici este că uneori, companiile de asigurări oferă răspunsuri verbale de refuz în achitarea despăgubirilor. În acest context se pune întrebarea: persoana păgubită se poate adresa cu acțiune în instanța de judecată sau trebuie să înainteze cerere scrisă către compania de asigurări? Reieșind din prevederile legii, orice persoană păgubită de pe urma unui accident rutier își poate găsi o justificare legală pentru a neglija adresarea prealabilă către asigurător și a se adresa cu acțiune în judecată.

Odată cu aceasta, însă, sporește și volumul de lucru pe seama instanțelor judecătorești, de aceea mai rațional ar fi respectarea procedurii prealabile de adresare cu cerere scrisă către compania de asigurări, iar răspunsul primit sau nesoluționarea în termen a cererii să fie atacate în instanța de judecată.

Abordarea problemei date o găsim și la cercetătorul *O.Ciobanu*, care a subliniat că despăgubirea de asigurare trebuie plătită în mărimea și în cazurile stabilite de asigurător, fără hotărârea instanței judecătorești. În instanțele judecătorești urmează a se adresa numai atunci când persoana vătămată, persoanele care se află la întreținere sau alte persoane ce au dreptul la primirea despăgubirilor, nu sunt de acord cu decizia asigurătorului și pretind la o despăgubire bănească mai mare [36, p.52]. Prezintă interes și opinia expusă de autorul rus *M.Lojkin* că: „dreptul de adresare cu acțiune în judecată este constituțional și inalienabil, de aceea asiguratul se poate adresa direct în judecată. Mai mult ca atât, adresarea imediată în judecată contribuie la disciplinarea companiilor de asigurări. Însă practica ne dovedește că reclamanții tot mai frecvent neglijează procedura prealabilă de adresare față de companiile de asigurări și preferă să înainteze acțiuni în judecată”. Potrivit autorului, aceste acțiuni își au justificare doar în cazul în care asigurătorul refuză să achite despăgubirea, încalcă termenele stabilite sau solicită de la asigurat ca acesta să întreprindă acțiuni ce contravin legii. De *lege ferenda*, autorul *M.Lojkin* propune de a introduce prin lege o procedură prejudiciară de examinare a neînțelegerilor dintre părți, iar instanța judecătorească să fie în drept de a refuza în primirea cererii dacă procedura dată nu a fost respectată [386, p.32-33]. Problema dată este valabilă și pentru legislația națională, care nu prevede cu exactitate o cale prealabilă obligatorie de adresare către compania de asigurări.

Alt gen de litigii țin de întocmirea raportului de expertiză, prin care se confirmă gradul de deteriorare a vehiculului și, respectiv, costul despăgubirilor. Potrivit legii, după înștiințarea despre producerea accidentului, compania de asigurări a persoanei vinovate deschide un dosar de daune în care, după examinarea vehiculului deteriorat, întocmește actul de constatare a gradului de deteriorare. Sunt frecvente cazurile când păgubitul, nefiind de acord cu rezultatele actului de constatare, apelează la o expertiză privată. Pe de altă parte, compania de asigurări nu acceptă noile costuri indicate în expertiza privată. În consecință, apare litigiu și instanța de judecată dispune efectuarea unui nou raport de expertiză.

Problema compensării prejudiciilor morale. Asiguratorul nu acordă despăgubiri pentru sumele de recuperare a pagubei morale rezultate din accidente (art.16 alin.(1) pct.(1) din Legea nr.414/2006). Pentru recuperarea acestor daune, persoana păgubită este în drept să intenteze acțiune în judecată împotriva persoanei vinovate de accident. Jurisprudența atestă că în unele cazuri instanțele judecătorești impun companiile de asigurări să achite prejudicii morale. Ca exemplu, aducem o speță în care reclamantul N.C. depune acțiune civilă la Judecătoria Buiucani, mun.

Chișinău, și cere încasarea din contul „Donaris Group” SA a prejudiciului material, prejudiciului moral în mărime de 10.000 lei, a cheltuielilor de asistență juridică și a taxei de stat. Prin hotărârea Judecătoreiei Chișinău acțiunea a fost admisă, cu încasarea de la „Donaris Group” SA în beneficiul lui N.C. a cheltuielilor materiale, precum și a prejudiciului moral. În schimb prin decizia Curții de Apel Chișinău, hotărârea primei instanțe a fost casată în partea privind repararea prejudiciului moral, decizia dată fiind menținută și de Curtea Supremă de Justiție a R.M. [93]

Singura soluție pentru a putea recupera prejudiciile morale este ca persoana păgubită să înainteze cerere de chemare în judecată către cel vinovat de producerea accidentului (art.16 alin.(2) al Legii nr.414/2006). Cel mai rațional este ca în aceeași cerere de chemare în judecată reclamantul să conexeze două cerințe: *prima*, către compania de asigurări privind achitarea prejudiciilor materiale; *a doua*, către persoana recunoscută vinovată de producerea accidentului, de la care să solicite prejudiciile morale.

Spre regret, practica instanțelor judecătorești în privința dispunerii prejudiciilor morale este diferită. Prejudiciile morale se achită de persoana vinovată, iar suma valorează de regulă între 4000-6000 lei la Curtea Supremă de Justiție și Curtea de Apel, în timp ce în instanțele de fond prejudiciul moral se dispune la suma de 10-15 mii lei, uneori chiar și mai mult.

Pentru dispunerea prejudiciilor morale instanța supremă solicită să existe o legătură de cauzalitate între vătămarea corporală și suferințele morale. De exemplu, într-o decizie de speță în care păgubitul a intentat recurs privind repararea prejudiciilor morale, Curtea Supremă de Justiție a respins cererea de recurs motivând: „cât privește argumentul recurentului precum că în rezultatul accidentului rutier a suferit un stres psihic și moral, nu poate servi drept temei pentru admiterea recursului, deoarece explicațiile acestuia nu sunt confirmate prin concluzii medicale; nu s-a stabilit legătura de cauzalitate dintre accident și suferințele psihice” [94].

Așadar, conform prevederilor legale, companiile de asigurări nu sunt obligate să achite prejudiciile morale avute de asigurați în legătură cu producerea accidentelor rutiere. Prejudiciile morale pot fi cerute de la persoanele vinovate de accident. În acest context, pentru a evita intentarea unui proces de judecată suplimentar, se recomandă ca în același proces să fie invocate ambele pretenții ale reclamantului, față de compania de asigurări, pentru plata despăgubirilor de asigurare, și față de persoana vinovată de accident, pentru compensarea daunelor morale.

Acțiunea în regres. Exemple din practica judiciară. Prin acțiunea de regres înțelegem dreptul de creanță pe care îl are compania de asigurări față de persoana care a provocat prejudiciul. Potrivit Legii nr.414/2006, acțiunea de regres împotriva persoanei vinovate de producerea pagubelor poate fi intentată dacă: a) accidentul a fost produs cu intenție; b) în momentul producerii accidentului, autovehiculul era condus în stare de ebrietate sau narcotică; c) persoana vinovată de producerea accidentului nu are permis de conducere de categoria respectivă; d) persoana vinovată de

producerea accidentului nu este inclusă în contractul de asigurare, cu excepția situației când contractul se încheie pentru un număr nelimitat de persoane; e) persoana vinovată de producerea accidentului a părăsit locul accidentului; f) lipsește certificatul de revizie tehnică la momentul producerii accidentului; g) accidentul a avut loc din vina autorului unei infracțiuni, care încearcă să fugă de urmărire (art.29).

Dacă accidentul rutier s-a produs cu intenție din partea persoanei vinovate, atunci după achitarea despăgubirilor, compania de asigurări poate înainta acțiune de regres față de persoana vinovată de accident. Intenția în cazul dat constituie componentă de infracțiune de aceea, pentru a putea înainta acțiune de regres, compania de asigurări va trebui să anexeze hotărârea irevocabilă a instanței de judecată care confirmă intenția. De exemplu, la acțiunea de regres înaintată de compania de asigurări către șoferul vinovat de producerea accidentului, Curtea Supremă de Justiție a oferit următoarea explicație: „în actele cauzei lipsește dovada ce ar confirma că acțiunile persoanei vinovate în producerea accidentului rutier au fost calificate drept acțiuni intenționate. Conform procesului-verbal al Inspectoratului Național de Poliție, accidentul rutier s-a produs în urma neacordării priorității de trecere de către șofer, adică din culpă, care la rândul ei se poate manifesta prin imprudență ori prin neglijență, dar nu prin încălcarea intenționată a regulilor circulației rutiere. Mai mult ca atât, recurentul (n.n. – compania de asigurări) nu a prezentat probe justificative în confirmarea faptului că paguba a fost cauzată intenționat, lipsește sentința irevocabilă care ar dovedi intenția șoferului în cauzarea pagubei” [95].

Dacă în timpul săvârșirii accidentului rutier cel vinovat era în stare de ebrietate, compania de asigurări la fel are nevoie de dovezi. Simpla constatare a gradului de alcool cu aparatul de inspirație-expirație aplicat de colaboratorul de poliție nu servește ca probă. *În primul rând*, colaboratorul de poliție nu este medic, medicul fiind singurul competent de a fixa gradul de alcool în sânge. *În al doilea rând*, se impune respectarea anumitor proceduri de primire, fixare și păstrare a probelor care confirmă starea de ebrietate [332, p.42].

Cele mai multe dificultăți apar atunci când persoana vinovată de producerea accidentului nu este indicată în polița de asigurare. Numeroase situații de conflict survin atunci când la momentul producerii accidentului, la volanul autovehiculului se afla o altă persoană decât cea numele căreia este indicat în polița de asigurare. De regulă, în asemenea cazuri companiile de asigurări plătesc despăgubirile de asigurare, dar ulterior înaintează acțiune de regres împotriva celui vinovat de producerea accidentului. Potrivit art.29 lit.(d) al Legii nr.414/2006, asigurătorul are dreptul să înainteze acțiune de regres persoanei răspunzătoare de producerea pagubelor atunci când persoana răspunzătoare de producerea accidentului nu este inclusă în contractul de asigurare încheiat între posesorul autovehiculului și compania de asigurări. Prin urmare, în contractul de asigurare trebuie indicat numărul de persoane admise să utilizeze autovehiculul. De obicei, reprezentanții companiilor

de asigurare consideră că în asemenea situații, acțiunea în regres trebuie înaintată, din motiv că autovehiculul era condus de un șofer care nu deținea poliță de asigurare și în consecință, șoferul este obligat să restituie toate cheltuielile față de compania de asigurare. Cu titlu de exemplu aducem o speță în care V.M., fiind la volanul unui automobil, a tamponat automobilul condus de A.R. Vinovat de comiterea accidentului a fost recunoscut V.M. care nu era proprietar al automobilului, însă având în vedere că proprietarul A.R. deținea contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă, „Asito” S.A. a efectuat plata despăgubirii de asigurare către A.R. Mai apoi însă, „Asito” S.A. a înaintat acțiune de regres către V.M., pe motiv că numele său nu era indicat în contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă.

Judecătoria Chișinău și Curtea de Apel Chișinău au dat câștig de cauză pentru „Asito” S.A., în schimb Curtea Supremă de Justiție a casat hotărârile date, considerându-le ilegale. Instanța supremă a motivat că: „asigurătorul „Asito” S.A. nu este în drept să înainteze acțiune de regres persoanei V.M. răspunzătoare de producerea pagubelor. În contractul încheiat între O.M. și „Asito” S.A. nu sunt indicate careva restricții privitor la numărul persoanelor admise să conducă automobilul asigurat. Or, obligația de a perfecta contractele în conformitate cu legea revine companiei de asigurare, care și urmează să-și asume riscul consecințelor apărute. În astfel de circumstanțe, decade dreptul „Asito” S.A. de a se adresa cu acțiune de regres [96].

Într-un altă situație, Curtea Supremă de Justiție face referire la Legea privind protecția consumatorilor nr.105/2003, potrivit căreia în caz de dubii asupra interpretării unor clauze contractuale, acestea vor fi interpretate în favoarea consumatorului (art.4 alin.(5)) [97]. Contractul de asigurare este un contract de adeziune, iar dacă compania de asigurări comite erori în formularea clauzelor contractuale, tot ea urmează să-și asume riscul consecințelor apărute. Prin urmare, în contractul de asigurare trebuie să existe o clauză cu privire la numărul de persoane care au dreptul să conducă vehiculul asigurat: poate să figureze sintagma „număr limitat de persoane” cu indicarea numelui lor de familie, iar dacă nu, cel puțin să fie înscrisă sintagma - „număr nelimitat de persoane”. Dacă niciuna dintre aceste opțiuni nu este înscrisă în polița de asigurare, răspunderea o poartă compania de asigurări.

În același timp, susținem că norma prevăzută la art.29 pct.(d) al Legii nr.414/2006 necesită completări. Din nefericire, în redacția actuală a legii, fără acoperire legală rămân două aspecte importante. În *primul rând*, legea nu prevede cum se procedează atunci când încălcarea condițiilor contractuale a avut loc în stare de extremă necesitate: să admitem, o persoană grav bolnavă trebuie urgent transportată la spital, dar posibilitățile ca ambulanța să ajungă la timp nu există și un alt autovehicul nu poate fi găsit. Dacă la volan se urcă un alt șofer și în cazul dat se produce un accident, potrivit legii compania de asigurare își păstrează dreptul de a înainta acțiune de regres, însă din punct de vedere moral, nu ar fi corect. Din acest considerent, propunem ca art.29 pct.(d) al Legii

nr.414/2006 să fie completat cu o normă prin care să se precizeze că în cazul în care aceste acțiuni au fost săvârșite în stare de extremă necesitate, având scopul de a menține viața și sănătate persoanelor, să nu existe teme de regres pentru compania de asigurare. *În al doilea rând*, suntem de părerea că nu trebuie să existe teme de regres dacă la volan se afla o persoană, neindicată în polița de asigurare, care încerca să salveze mijlocul de transport: de exemplu, în garajul care se afla alături a izbucnit un incendiu și este necesar ca vehiculul să fie mișcat la o anumită distanță față de sursa de pericol. Asemenea situație este logică și la fel se impune a fi prevăzută în Legea nr.414/2006.

4.3. Aspecte specifice asigurărilor facultative de răspundere civilă din transportul rutier

Având polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (RCA), conducătorul auto vinovat de producerea accidentului nu va beneficia de despăgubiri pentru reparația propriului său autovehicul. Aceste daune vor putea fi despăgubite numai în baza unui contract de asigurare facultativă de tip CASCO.

În literatura juridică de specialitate, asigurarea CASCO este definită ca fiind asigurarea care protejează propriul vehicul de furt sau de eventualele daune pe care acesta le poate suferi, indiferent dacă deținătorul contractului de asigurare CASCO este vinovat sau nu de producerea evenimentului [238, p.76]. Asigurarea CASCO vine în completarea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, dar nu ține locul asigurării obligatorii. În forma cea mai simplă, asigurarea CASCO acoperă riscuri de avarii, precum: ciocniri, răsturnări, derapări, zgârieri, căderi a unor corpuri pe autovehicul, acțiuni răuvoitoare ale terților (vandalism), incendiu, explozie, pagube produse în urma furtului sau a tentativei de furt etc.

Spre deosebire de asigurarea RCA, care acoperă pagubele cauzate unor persoane terțe, asigurarea CASCO garantează repararea prejudiciului adus propriului autovehicul. Asigurarea CASCO reprezintă, așadar, o asigurare auto facultativă. În timp ce polița RCA se încheie pentru a fi despăgubite terțe persoane, afectate în cadrul unui accident rutier, asigurarea CASCO va despăgubi daunele suportate de propriul autovehicul, indiferent dacă conducătorul auto este sau nu vinovat. Pornind de la faptul că este o asigurare facultativă, conducătorul auto va încheia contractul de asigurare CASCO doar dacă dorește, spre deosebire de polița RCA, care este obligatorie prin lege. Astfel, dacă un șofer este depistat de inspectoratul de poliție fără asigurare RCA valabilă, va plăti amendă, la care se adaugă reținerea certificatului de înmatriculare, precum și a plăcuței cu numărul de înmatriculare. În schimb nu este prevăzută nici un fel de sancțiune pentru situațiile în care conducătorul auto nu ar deține asigurare CASCO.

Raporturile juridice de asigurare facultativă se stabilesc prin contractul de asigurare CASCO. Contractul se încheie după inspectarea în prealabil a vehiculului de către reprezentantul companiei de asigurări, întocmindu-se un raport de inspecție semnat de ambele părți. Obiect al asigurării CASCO

pot fi orice autovehicule înmatriculate în Republica Moldova. Autovehiculele trebuie să aibă o stare bună de funcționare, să dețină testarea tehnică și să nu depășească o anumită vechime. Cele mai multe companii încheie contracte de asigurare CASCO pentru autovehicule care nu au depășit 8 ani vechime. Motivul este că un automobil care trece de o anumită „vârstă” este mai predispus la apariția de avarii și daune, astfel crește riscul de despăgubire.

Deși condițiile contractului de asigurare CASCO se stabilesc de asigurător, în caz de litigiu este necesar de constatat dacă clauzele acestui contract nu contravin legislației. În cazul în care se dovedește că acestea sunt contrare prevederilor art.19 din Legea cu privire la asigurări nr.407/2006, instanța de judecată este în drept să declare nulitatea contractului. Nu va constitui temei de declarare a nulității și nici temei de reziliere a contractului de asigurare CASCO invocarea de către compania de asigurări a faptului precum că asistentul în brokeraj sau brokerul de asigurare nu a transferat prima de asigurare companiei de asigurări din numele căreia a acționat sau a depășit atribuțiile de serviciu. Aceasta rezultă din prevederile art.47 alin.(3) a Legii nr.407/2006, care stabilește că primele de asigurare transferate/plătite intermediarului se consideră plătite asigurătorului. În asemenea cazuri, se prezumă că asiguratul, în caz de litigiu, va prezenta instanței de judecată înscrisurile ce dovedesc că obligația de achitare a primelor de asigurare prin intermediarul în asigurări a fost executată.

Legislația stabilește anumite consecințe pentru asigurător și asigurat în cazurile înstrăinării autovehiculului. Astfel, în contractele de asigurare CASCO, dacă asiguratul (vânzătorul) nu a notificat asigurătorul, în decurs de 10 zile, despre înstrăinarea bunului, contractul se consideră reziliat din momentul înstrăinării bunului. Noul dobânditor are opțiunea de a menține sau nu contractul. Asigurătorul, la rândul său, va recalcula prima de asigurare pentru noul asigurat și va reduce sau, respectiv, va majora prima de asigurare pentru perioada neexpirată a contractului de asigurare (art.15 alin.(10) din Legea nr.407/2006).

Contractele de asigurare CASCO se întocmesc în formă scrisă cu respectarea condițiilor prevăzute de art.1308 din Codul civil, art.8 alin.(4) al Legii nr.414/2006 și art.13 din Legea nr.407/2006. Ca dovadă a încheierii contractului de asigurare CASCO pot fi aduse înscrisurile ce rezultă din dispozițiile art.679, 681, 687 și 1308 alin.(6) al Codului civil, inclusiv polița de asigurare. Existența contractului de asigurare nu poate fi dovedită prin martori. Modificarea contractului de asigurare necesită a fi efectuată în formă scrisă (art.1308 alin.(5) din Codul civil).

Contractul de asigurare este un contract de adeziune. Acest caracter rezidă din faptul că clauzele contractului sunt prestabilite de către asigurător, asiguratul putând accepta contractul sau refuza încheierea lui [19, p.198]. Dar făcând abuz de acest privilegiu, companiile de asigurare uneori includ în contracte și clauze care sunt în detrimentul persoanelor asigurate. Spre exemplu, între M.B. și „Donaris Group” S.A. a fost încheiat un contract de asigurare auto de tip CASCO. În scurt timp, automobilul asigurat a fost furat, pe cazul dat fiind pornită urmărirea penală care a durat o perioadă

îndelungată de timp. La cererea lui M.B. de a-i fi achitată despăgubirea de asigurare, compania de asigurare „Donaris Group” S.A. își motivează refuzul prin faptul că la pct.3.2. din contractul de asigurare este prevăzută clauza că „în cazul în care pe cazul de asigurare este intentat un dosar penal sau este înaintată o pretenție în instanțele judecătorești, decizia de refuz sau de achitare a despăgubirii este luată de către asigurator numai după primirea sentinței definitive sau a hotărârii de suspendare sau clasare a dosarului penal”.

Judecătoria Chișinău a invocat din oficiu nulitatea absolută a clauzei respective din contractul de asigurare, motivând că ea contravine legislației și agravează situația asiguratului. Instanța explică că obligația de achitare a despăgubirii de asigurare urma să fie executată de compania de asigurare conform unei alte condiții din contract: în decurs de 2 luni de la prezentarea deciziei avizate a organelor de urmărire penală despre intentarea dosarului penal privind furtul, ceea ce compania de asigurare nu a realizat. Ca urmare, acțiunea companiei de asigurare a fost respinsă, iar hotărârea instanței de fond a fost menținută [87].

Subliniem că la producerea cazului asigurat compania de asigurări este obligată de a plăti despăgubirea de asigurare în baza înțelegeri scrise cu asiguratul, de la data prezentării confirmării eliberate de organul de urmărire penală că intentarea dosarului penal a început. Eroarea comisă în practică este că companiile de asigurări speculează, invocând că vor achita despăgubirea de asigurare doar din momentul în care va exista o hotărâre irevocabilă a instanței de judecată [168, p.75]. Însă procesele de judecată, așa cum cunoaștem, sunt de durată, timp în care asiguratul nu-și va putea primi despăgubirea de asigurare.

Mărimea concretă a primei de asigurare în cazul asigurărilor facultative se stabilește în contractul de asigurare prin acordul comun al părților. Primele de asigurare variază între 3-5% din costul autovehiculului. Din motiv că primele de asigurare sunt mari, asigurarea facultativă a devenit foarte costisitoare pentru deținătorii de autovehicule. Neachitarea în termen a unei ratei a primei de asigurare nu produce în sine încetarea contractului de asigurare, dacă o asemenea clauză nu a fost prevăzută în contract, dar oferă asiguratorului dreptul de a rezilia contractul cu respectarea unui termen de preaviz de o lună. Totodată, legea prevede și alte condiții de reziliere a acestui contract (art.18 alin.(2) din Legea nr.407/2006). În acest context, este necesar de a nu se confunda dreptul asiguratorului de a rezilia contractul de asigurare CASCO, dacă plata primei de asigurare este prevăzută în rate, cu dreptul asiguratorului de a respinge cererea de plată a despăgubirilor de asigurare. Asiguratorul va avea dreptul să refuze în plata despăgubirilor de asigurare, dacă asiguratul este în întârziere cu plata ratei scadente și nu a plătit această rată nici în interiorul termenului de păsuire de 2 săptămâni, stabilit în contractul de asigurare, și dacă evenimentul asigurat/cazul asigurat s-a produs în timpul aflării asiguratului în întârziere. Temeiurile încetării contractului de asigurare CASCO pot fi stabilite prin acordul părților, în cazurile prevăzute de art.18 alin.(1) din Legea

nr.407/2006, și în cazurile în care asigurătorul în perioada de asigurare a achitat despăgubiri de asigurare în mărimea sumei asigurate prevăzută în contractul de asigurare.

Dacă asigurătorul CASCO a plătit despăgubirea de asigurare, nefiind achitate ratele primei de asigurare de către asigurat, compania de asigurări este în drept să rețină ratele de primă de asigurare neachitate din cuantumul despăgubirii de asigurare datorate sau să solicite încasarea ratelor de primă neachitate prin înaintarea unei acțiuni în instanța de judecată.

Menționăm și faptul că la examinarea litigiilor ce țin de contractele de asigurare CASCO încheiate cu persoane fizice, aplicabilitate are și Legea privind protecția consumatorilor în partea ce ține de examinarea petițiilor asiguraților (beneficiarilor) sau ale terțelor persoane (art.43 din Legea nr.407/2006).

De asemenea, la înaintarea acțiunilor cu caracter patrimonial ce decurg din asigurările facultative și obligatorii de răspundere civilă, reclamanții trebuie să achite taxa de stat. Obligația respectivă este stipulată în art.83 și art.84 din Codul de Procedură Civilă, în conformitate cu care fiecare cerere de chemare în judecată și cerere reconvențională se impune cu taxă de stat. Mărimea taxei de stat se stabilește conform prevederilor Legii taxei de stat (art.3 alin.(1) lit.(a)).

Participanții la procesul de judecată împotriva companiei de asigurări pot fi subiecții raportului material litigios, și anume: persoana păgubită, posesorul de autovehicul, utilizatorul, asigurătorul, asiguratul, persoana răspunzătoare de producerea accidentului rutier. În cazul în care se dovedește că contractul de asigurare CASCO a fost încheiat de o companie de leasing, iar posesorul este persoana păgubită în accidentul rutier, instanțele de judecată sunt obligate să atragă ca parte în proces și compania de leasing.

Drept temei pentru plata despăgubirilor de asigurare constituie: survenirea cazului asigurat, vinovăția persoanei răspunzătoare de cauzarea prejudiciului, legătura causală între accidentul de circulație produs și prejudiciul cauzat. Dovada survenirii riscului asigurat poate fi confirmată prin actele perfectate de către organele afacerilor interne, procuratură, serviciul protecției civile și situațiilor excepționale, unitățile de pompieri, prin raporturile de expertiză a organelor competente, prin actele judecătorești de dispoziție. Subliniem că depozițiile martorilor, în sine, nu pot constitui dovadă a survenirii cazului asigurat.

Plata despăgubirilor de asigurare este obligatorie pentru asigurători în cazul survenirii riscului asigurat. În același timp, legislatorul, prin prisma art.17 alin.(1) din Legea nr.407/2006 a stabilit anumite temeiuri de refuz, deplin sau parțial, de a plăti despăgubirea în asigurările CASCO. În contract părțile pot prevedea și alte temeiuri de refuz în achitarea despăgubirilor de asigurare.

Asiguratorii nu au dreptul să se adreseze cu acțiune în regres către BNAA în contractele de asigurare CASCO dacă au achitat despăgubirea de asigurare în baza contractului de asigurare

respectiv, fapt ce rezultă din pct.14 al Regulamentului privind fondul de protecție a victimelor străzii, aprobat prin Hotărârea CNPF nr.19/11 din 09.04.2009 (M.O., 2009, nr.95).

Limitele răspunderii asigurătorului în contractele de asigurare CASCO se stabilesc prin acordul părților, însă nu pot depăși cuantumul sumei asigurate stabilit în contractul de asigurare. În acest context este necesar de efectuat distincția între limitele răspunderii asigurătorului „în cazul distrugerii autovehiculului” și „în cazul avarierii lui”. În cazul distrugerii autovehiculului, persoana păgubită va beneficia de o despăgubire de asigurare echivalentă valorii bunului, la data producerii cazului asigurat, iar în situația avarierii bunului, despăgubirea va fi egală costului cheltuielilor necesare pentru restabilirea automobilului în situația în care acesta se afla pînă la producerea cazului asigurat (adică în valoare egală cu cheltuielile de restabilire). În orice caz, despăgubirea nu poate depăși valoarea pagubei real suportate, diferența dintre valoarea autovehiculului de la data procedurii accidentului și valoarea rămasă conform actului de reevaluare, încheiat de către o unitate de specialitate, și limita despăgubirii prevăzută de art.14 alin.(2), art.22 alin.(7), 23 alin.(1) din Legea nr.414/2006.

În cadrul asigurării CASCO despăgubirea de asigurare se va limita la suma indicată în contractul de asigurare, însă nu va putea depăși valoarea autovehiculului declarată la momentul încheierii contractului de asigurare și verificată de asigurător conform prețurilor de piață din Republica Moldova. Potrivit prevederilor art.15 alin.(2) și (5) din Legea nr.407/2006, suma asigurată indicată în contractul de asigurare de bunuri, inclusiv CASCO, nu poate fi mai mare decât valoarea bunului la data încheierii contractului, în partea ce se excede contractul de asigurare fiind nul, iar despăgubirea de asigurare nu poate depăși valoarea bunului la data producerii cazului asigurat și nici cuantumul prejudiciului real suportat.

La plata despăgubirilor de asigurare în cazurile de distrugere totală a autovehiculului atât asigurătorul CASCO, cât și asigurătorul de răspundere civilă auto sunt în drept să plătească despăgubirile de asigurare prin scăderea din cuantumul despăgubirii de asigurare a costului părților componente și pieselor autovehiculului rămase neavariate în urma distrugerii lui. Refuzul persoanei păgubite sau asiguratului CASCO de a restitui aceste părți componente sau piese urmează a fi apreciat, în temeiul art.1389 din Codul civil, ca îmbogățire fără justă cauză.

În situația în care pe teritoriul Republicii Moldova nu există centre specializate pentru reparația modelului în cauză, despăgubirea poate fi achitată la prezentarea actelor ce confirmă costul reparației, în care se vor include cheltuielile de transport, taxele vamale și de TVA (art.23 alin.(7) din Legea nr.414/2006). Dacă la unele piese pentru autovehicul lipsesc prețurile practicate de unitățile de specialitate, valoarea acestora se stabilește prin analogie cu prețurile la piesele unor autovehicule similare (art.23 alin.(8)).

Dacă în contractele de asigurări CASCO este prevăzută reparația autovehiculului deteriorat la unitatea de specialitate cu care asigurătorul are încheiat contract, în caz de neîndeplinire a obligațiilor în privința termenului de reparare, asiguratul este în drept să se adreseze la altă unitate de specialitate. Asigurătorul va fi obligat să achite despăgubirea în limita daunelor stabilite în dosarul de daune, ținând-se cont de cheltuielile efectiv suportate probate cu documente justificative (facturi fiscale, bonuri de casă etc.). Pentru calitatea efectuării reparației de către unitatea de specialitate aleasă de către asigurător, cu acordul scris al asiguratului, va purta răspundere compania de asigurare (art.6 alin.(4) din Legea nr.407/2006).

Chestiunile ce vizează repararea prejudiciului cauzat prin deteriorarea autovehiculului în rezultatul accidentului rutier pot duce la intersectarea intereselor asigurătorilor CASCO care, în conformitate cu art.1329 din Cod civil, au dreptul la subrogare și a intereselor asiguratorilor de răspundere civilă auto. În cazul în care persoana terță păgubită în rezultatul accidentului rutier avea încheiat un contract de asigurare CASCO și în vederea reparării despăgubirii s-a adresat acestui asigurător, la constatarea pagubelor și la întocmirea procesului-verbal de constatare a pagubelor, asigurătorul de bunuri este obligat să invite și asigurătorul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, care este în drept să participe la constatarea avariilor, adoptarea soluțiilor tehnologice, evaluarea și stabilirea despăgubirilor, la întocmirea proceselor-verbale inițiale și a celor suplimentare. Neprezentarea asigurătorului de răspundere civilă auto, invitația căruia urmează a fi probată printr-un înscris justificativ, nu împiedică asigurătorul de bunuri să constate pagubele ce vor fi opozabile asigurătorului de răspundere civilă auto absent de la procesul de constatare a pagubelor.

Asigurătorul nu va acorda despăgubiri pentru riscurile neasigurate, precum și în alte cazuri prevăzute de contract, care eliberează companiile de asigurare de obligația reparării daunelor cauzate. De asemenea, asigurătorul este în drept să refuze deplin sau parțial în acordarea despăgubirilor și în cazurile prevăzute de art.17 alin.(1) din Legea nr.407/2006. Pentru pagubele produse în împrejurările prevăzute de art.16 alin.(1) din Legea nr. 414/2006 asigurătorul nu acordă despăgubiri. La fel, nu poate fi pusă pe seama asigurătorului cheltuielile legate de închirierea altui mijloc de transport de către persoana păgubită în perioada reparației autovehiculului deteriorat. Aceste cheltuieli în sensul art.16 alin.(2) din Legea nr.414/2006 revin persoanei răspunzătoare de producerea accidentului.

Dacă vinovat de producerea accidentului rutier se dovedește a fi un pieton, asupra sa poate fi angajată răspunderea contravențională sau penală, după caz. În mod suplimentar, pietonul poate fi obligat la restituirea tuturor cheltuielilor de reparație a autovehiculului deteriorat și acest lucru este mai evident în cazul în care proprietarul autovehiculului deteriorat deține o poliță de asigurare facultativă (CASCO) a mijlocului de transport. În asemenea caz compania de asigurare îi va plăti deținătorului poliței de asigurare despăgubirea de asigurare, după care va avea un drept de creanță față de cel vinovat de accident, înaintând împotriva sa o acțiune în judecată.

Problema care apare ține de stabilirea vinovăției pietonului, și anume prin care documente oficiale el ar trebui să fie recunoscut ca vinovat de cauzarea accidentului rutier? De regulă, instanțele judecătorești solicită procesul-verbal de aplicare a amenzii contravenționale, întocmit de colaboratorul de poliție, sau sentința irevocabilă a instanței judecătorești, în cazul unei infracțiuni. Contrar acestei tradiții, Curtea Supremă de Justiție a R.M. s-a expus că vinovăția pietonului o poate stabili și instanța de judecată într-un proces civil, în baza actului întocmit de organul de poliție care confirmă că pietonul nu a respectat regulile de circulație rutieră, chiar dacă nu i-a fost aplicată amenda.

În acest context, cu titlu de exemplu aducem un caz în care pietonul A.C., deplasându-se neregulamentar, a fost tamponat de un automobil. Deoarece proprietarul automobilului avea încheiat un contract de asigurare CASCO, „ASITO” SA i-a achitat costurile de deteriorare a mijlocului de transport. Mai apoi, compania de asigurare a înaintat acțiune către pieton, solicitând restituirea sumei de asigurare. Prima instanță respinge acțiunea, concluzionând că A.C. nu este recunoscut vinovat prin vreo hotărâre de judecată de comiterea accidentului rutier, de aceea el nu poate fi obligat să repare prejudiciul material. Hotărârea dată a fost menținută și de instanța de apel. În schimb Curtea Supremă de Justiție a R.M. casează ambele hotărâri, motivând: „Concluziile instanțelor de fond și de apel sunt greșite, or, vinovăția de comiterea accidentului în cazul dat poate fi constatată și de instanța care examinează litigiul civil. Conform art.1398 alin.(1) din Codul civil, cel care acționează față de altul în mod ilicit, cu vinovăție, este obligat să repare prejudiciul patrimonial, iar în cazurile prevăzute de lege, și prejudiciul moral cauzat prin acțiune sau omisiune. Prin urmare, nu este necesar ca persoana să fie declarată vinovată de comiterea unei infracțiuni, sau contravenții administrative, dar sunt obligatorii prezența a trei părți componente: acțiune sau omisiune ilicită cu vinovăție, prezența prejudiciului real cauzat și legătura de cauzalitate. Dat fiind faptul că pietonul A.C. a acționat ilicit, traversând strada neregulamentar, fapt care a adus la survenirea din vina sa a accidentului rutier, în urma căruia proprietarul mașinii deteriorate a fost prejudiciat, sunt toate elementele necesare pentru constatarea, în cadrul examinării unui litigiu civil, a vinovăției intimatului”. Cauza a fost remisă spre rejudecare în instanța de apel [67].

Stabilirea și plata despăgubirilor. Deschiderea dosarului de daune și întocmirea procesului-verbal de constatare a pagubelor, atât în cazul asigurării CASCO, cât și în cazul asigurării obligatorie de răspundere civilă auto, constituie condiții obligatorii pentru asigurător, acesta nefiind în drept să refuze în efectuarea acestor proceduri. Procesul-verbal de constatare a pagubelor nu poate fi contestat separat în instanța de judecată, acesta urmează a fi apreciat în cumul cu celelalte dovezi prezentate de către părți la examinarea acestei categorii de litigii.

În toate cazurile, persoana păgubită este obligată de a asigura accesul asigurătorului la bunurile avariate prin accident de autovehicul pentru constatarea sau întinderea pagubelor și întocmirea dosarului de daune. În acest sens, în cazul în care păgubitul nu a asigurat în termen de 5 zile accesul

persoanelor menționate la bunul avariat, asigurătorul este absolvit de la plata despăgubirilor (art.20 alin.(6) și (7) din Legea nr.414/2006). Concomitent, Legea nr.414/2006, la art.21 alin.(2) prevede dreptul persoanei păgubite de a solicita experților independenți constatarea pagubelor, fără a prezenta asigurătorului bunurile avariate, dacă asigurătorul nu a întocmit procesul-verbal de constatare a pagubelor în termen de 5 zile lucrătoare de la data notificării despre producerea evenimentului asigurat/accidentului de circulație. Ca consecință, raportul întocmit de experții independenți în asemenea situații, va fi opozabil asigurătorului și urmează a fi luat în considerare la examinarea litigiilor privind cuantumul despăgubirii de asigurare.

Dacă părțile în cazul contractului de asigurare CASCO nu au ajuns la un comun acord, cuantumul și modalitatea reparării pagubei se va stabili de către instanța de judecată. Pentru încălcarea termenului de plată a despăgubirii de asigurare din vina asigurătorului, acesta este obligat să achite penalitate în mărime de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere. Conform art.629 din Codul civil, penalitatea stabilită prin lege nu poate fi exclusă și nici micșorată anticipat prin acordul părților. La determinarea perioadei pentru care urmează a fi încasată penalitatea, este necesar să se țină cont de prevederile art.268 lit.(a) din Codul civil, potrivit căruia clauza penală urmează a fi încasată pentru perioada anterioară acțiunii, dar nu mai mare de 6 luni. Perioada de întârziere în contractele de asigurare CASCO, în cazul în care nu se contestă mărimea despăgubirii, începe a curge din momentul expirării termenului de plată a despăgubirii de asigurare stabilit prin contract.

4.4. Concluzii la Capitolul 4

1. Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri în Republica Moldova are o pondere relativ joasă. Acest tip de asigurare a fost introdus în anul 1998 pentru a proteja interesele pasagerilor și bunurile acestora pe parcursul deplasării cu transportul public. Din cauza veniturilor mici (prima maximă de până la 1% din suma volumului anual de transportare a pasagerilor), tipul respectiv de asigurare nu generează interes prea mare din partea asigurătorilor, fiind totodată o sarcină dificilă pentru operatorii de transport.

2. Una dintre problemele sistemului de asigurări din transportul rutier de pasageri din Republica Moldova este tergiversarea achitării despăgubirilor de către companiile de asigurare. În practică, companiile de asigurări invocă lipsa unei hotărâri judecătorești prin care să fie stabilită persoana vinovată de comiterea accidentului. În cele din urmă au de suferit pasagerii care, fiind victime în accident, suportă cheltuieli imediate legate de spitalizare, medicamente, tratament etc.

3. Legea nr.553/1998 conține reglementări de ordin general. La producerea cazului asigurat, pasagerul se află într-o situație dezavantajată, deoarece achitarea despăgubirii de asigurare depinde în exclusivitate de acțiunile operatorului de transport care, în temeiul art.12 din Legea nr.553/1998, trebuie să prezinte companiei de asigurări actul de constatare a accidentului, certificatul care să

confirme decesul sau să determine gradul de vătămare corporală, documentele care să confirme cheltuielile pentru tratament, protezare și îngrijire a victimelor.

4. Norma de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998 contravine legislației civile. Aflarea pasagerului în salonul autobuzului deja confirmă existența contractului transport care se încheie între operatorul de transport și pasager din momentul urcării pasagerului în autobuz, iar biletul de călătorie doar atestă prezența unui raport contractual. Conform art.986 din Codul civil, contractul de transport de persoane se confirmă (se documentează) printr-un bilet (titlu de călătorie). Prin urmare, este greșită prevederea de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998 care condiționează plata despăgubirilor de asigurare pasagerului în funcție de prezența documentului de călătorie. Mai mult, practica atestă faptul că lipsa biletelor de călătorie la pasageri se datorează șoferilor și în acest caz, ar fi incorect de a înlătura pasagerul de la plata despăgubirilor din cauza lipsei biletului de călătorie.

5. Ținând cont de situația complicată în care se află pasagerul după producerea accidentului rutier, considerăm rezonabil de a asigura protecția drepturilor sale patrimoniale, iar ca soluție recomandăm completarea Legii nr.553/1998 cu noi prevederi prin care operatorul de transport să fie obligat de a achita victimelor, în termen de 3 zile de la producerea accidentului, suma necesară acoperirii necesităților de tratament, îngrijire și reabilitare.

6. Discuții generează norma de la art.6 alin.(2) al Legii nr.553/1998, care stabilește că contractul de asigurare se încheie până la obținerea licenței de efectuare a transportărilor. În pofida caracterului imperativ al normei vizate, în practică ea nu se aplică. Atât Camera de Licențiere, cât și A.A. „ANTA” nu solicită dovada prezenței contractului de asigurare până la etapa de primire a licenței de către operatorul de transport rutier. Examinând problema dată din perspective utilității practice, suntem de părerea că norma de la art.6 alin.(2) al Legii nr.553/1998 este de prisos și necesită a fi exclusă. Punerea în sarcina operatorului de transport de a avea încheiate contracte de răspundere civilă față de pasageri până la obținerea licenței este o inoportună, deoarece, pe de o parte, pretendentul la licența de operator de transport rutier nu are certitudinea că va dobândi licența, fiind impus să suporte din start cheltuieli suplimentare, iar pe de altă parte, prezența contractului de asigurare la etapa de dobândire a licenței este inutilă.

7. Practica denotă faptul că pasagerii nu cunosc despre existența asigurărilor din domeniul transportului rutier, motiv din care, la producerea cazului asigurat, nu solicită achitarea despăgubirilor de asigurare. Motivul ar fi că Legea nr.553/1998 nu stabilește în sarcina operatorilor de transport de a informa pasagerii despre drepturile ce rezultă din contractul de asigurare. În scopul înlăturării acestui neajuns, recomandăm completarea art.6 al Legii nr.553/1998 cu un nou alineat (5), după cum urmează: (1) *Operatorul de transport este obligat de a informa pasagerii cu privire la cele mai importante condiții ale contractului de asigurare. Informațiile date urmează a fi amplasate pe biletele de călătorie, în punctele de comercializare a biletelor, dar și pe site-ul oficial al*

operatorului. (2) *La producerea cazului asigurat, operatorul de transport este obligat să informeze victimele cu privire la drepturile de asigurare și modul de reparare a prejudiciilor suportate.*

8. Deținătorii de autovehicule din Republica Moldova sunt obligați de a avea încheiate contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto. În caz de accident rutier, despăgubirea de asigurare va fi achitată de compania de asigurări a persoanei vinovate de provocarea accidentului. Astfel, persoana vinovată de comiterea accidentului este scutită de achitarea despăgubirilor, în locul ei plătind compania de asigurări.

9. Alături de asigurările obligatorii există și asigurarea facultativă de răspundere civilă (CASCO), ea fiind întâlnită mai rar, motivul fiind costul ridicat al primei de asigurare (3-5% din prețul autovehiculului). În baza poliței de asigurare CASCO persoana vinovată de producerea accidentului va beneficia de despăgubiri pentru reparația propriului său autovehicul.

10. Practica judiciară dovedește că companiile de asigurări nu achită *prejudiciile morale* suportate de persoanele asigurate în legătură cu accidente rutiere. De aceea singura soluție pentru persoana păgubită de a-și putea recupera prejudiciile morale este ca să înainteze o cerere de chemare în judecată către cel vinovat de producerea accidentului. În acest sens, cel mai rațional este ca în aceeași cerere de chemare în judecată reclamantul să conexeze două cerințe: *prima*, către compania de asigurări privind achitarea prejudiciilor materiale; *a doua*, către persoana vinovată de producerea accidentului, de la care să solicite prejudicii morale.

11. O categorie de litigii frecvente în instanțele judecătorești se referă la *acțiunea de regres* pe care companiile de asigurări le înaintează împotriva persoanelor vinovate de producerea accidentelor. În legătură cu aceasta, cele mai multe probleme apar în situațiile în care la volanul autovehiculului se afla altă persoană decât proprietarul. Deoarece contractul de asigurare a fost încheiat pe numele proprietarului, în asemenea situații companiile de asigurări invocă că numele persoanei aflate la volan nu ar fi înscris în contractul de asigurare. De aceea, la încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto este necesar ca în contract și în poliță să fie indicate persoanele care pot să conducă automobilul asigurat.

12. Considerăm că pentru persoana păgubită în accident, reducerea valorii comerciale a vehiculului după reparație constituie prejudiciu. Spre regret, Legea nr.414/2006 prevede că nu se repară pagubele ce țin de reducerea bunurilor după reparație (pct.(g) art.16). În consecință, companiile de asigurări refuză plata prețului de scăderea a valorii autovehiculului după reparație, iar persoanele păgubite primesc doar costurile pieselor de schimb. Pentru recuperarea prețului de scădere a valorii comerciale a autovehiculului, uneori persoanele păgubite intentează acțiune împotriva celui vinovat de accident, însă deciziile instanțelor judecătorești sunt diferite. Pentru a evita numeroasele situații practice de conflict care apar, venim cu propunerea de a exclude pct.(g) de la art.16 al Legii nr.414/2006.

5. PARTICULARITĂȚILE REGLEMENTĂRII UNOR VARIETĂȚI ALE ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

5.1. Trăsături distinctive ale activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri prin servicii ocazionale

Transporturile rutiere de pasageri pot fi efectuate prin servicii regulate sau ocazionale. Aceste modalități tipice de organizare a activității pe care o desfășoară operatorul de transport rutier profesionist, suficient de particularizate una față de cealaltă, le întâlnim și în domeniul transportului aerian, feroviar sau maritim. Transporturile cu periodicitate regulată, denumite „servicii regulate”, sunt definite în art.1 alin.(1) lit.(i) din Acordul European încheiat la Geneva, la 1 iulie 1970 [13]. Potrivit art.2 din Acord, prin *servicii regulate* se înțeleg serviciile care asigură transportul de persoane, efectuat după un program și pe itinerare determinate, aceste servicii oferind posibilitatea de a lua și de a lăsa pasageri din/în stații stabilite în prealabil (art.2).

Transportul rutier prin servicii ocazionale este definit în art.5 din Codul transporturilor rutiere al R.M., ca fiind serviciul de transport rutier care este distinct față de transportul rutier prin servicii regulate, caracterizat prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane constituite la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier. Cu această ocazie, s-a menționat că transportul ocazional beneficiază de o libertate contractuală mai extinsă decât transporturile cu periodicitate regulată, deoarece este comandat de client, în funcție de nevoile sale. Negocierea dintre părți caracterizează transportul ocazional [218, p.12]. La rândul lor, transporturile rutiere de pasageri prin servicii ocazionale pot fi efectuate în trafic național și internațional.

Regimul juridic al transporturilor ocazionale în trafic internațional este asigurat prin Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS) semnat la Bruxelles în 28.09.2000 [14] și pus în aplicare pe teritoriul Republicii Moldova prin H.G. nr.456 din 24.04.2007 [213]. Dreptul de a efectua transporturi rutiere internaționale ocazionale de pasageri îl au operatorii de transport rutier autohtoni și cei străini. Conform cerințelor Acordului INTERBUS, admiterea operatorilor de transport autohtoni la efectuarea transporturilor rutiere internaționale ocazionale de pasageri se efectuează de către MEI.

Acordul INTERBUS permite efectuarea transporturilor rutiere ocazionale cu condiția respectării anumitor cerințe, și anume: Tip A – servicii cu ușile închise – același autocar transportă același grup de pasageri și îl aduce înapoi la locul de pornire. Locul de pornire se află pe teritoriul Republicii Moldova; Tip B – călătoria tur se efectuează încărcat, și cea retur în gol. Locul de pornire se află pe teritoriul Republicii Moldova; Tip C – călătoria tur se efectuează în gol și toți pasagerii sunt îmbarcați din același loc, cu respectarea uneia din următoarele condiții: a) pasagerii formează grupuri în afara teritoriului Republicii Moldova în baza unui contract de transport, încheiat înainte de

sosirea autocarului pe teritoriul țării de îmbarcare; pasagerii urmează a fi transportați pe teritoriul Republicii Moldova; b) pasagerii au fost aduși în prealabil de același operator de transport, în condițiile prevăzute la Tipul B, pe teritoriul părții contractante de unde sunt îmbarcați și transportați pe teritoriul Republicii Moldova; c) pasagerii au fost invitați să călătorească pe teritoriul unui alt stat, costul transportului fiind suportat de către persoana care a lansat invitația. Acești pasageri trebuie să constituie un grup omogen (cu scop unic), format anume în scopul de a întreprinde această călătorie și sunt aduși pe teritoriul Republicii Moldova. Controlul respectării acestor condiții se efectuează de Inspectoratul Național de Poliție, Serviciul Vamal al R.M. și A.A. „ANTA”.

Din punct de vedere structural, carnetul INTERBUS este format dintr-un set de foi de parcurs ce urmează a fi completate de conducătorii auto înainte de pornire în cursă. În toate cazurile, la carnetul cu foile de parcurs INTERBUS se anexează contractul de transport încheiat cu grupul de călători (cel mai frecvent, cu agenția de turism) și dovada achitării în contabilitatea întreprinderii a taxei de călătorie. Contractul de transport trebuie să conțină clauze cu privire la: data și locul (țara) încheierii contractului; data și locul (țara) formării grupului; data și locul (țara) îmbarcării călătorilor; locul (țara) de destinație. Problema practică ce apare este că operatorii de transport moldoveni utilizează foile de parcurs INTERBUS și pentru rutele regulate, astfel încât transportul ocazional dobândește caracter de serviciu regulat, încălcându-se prevederile acordului INTERBUS [194]. Practica dovedește că pe această cale se efectuează transportul ilicit (pct.3 al Protocolului Comisiei mixte dintre România și Republica Moldova în domeniul transportului rutier (Baia Mare, 26-27 ianuarie 2010).

Conform art.76 din Codul transporturilor rutiere, la efectuarea transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional, operatorul de transport rutier are obligația să dețină la bordul vehiculului rutier, pe toată durata transportului: a) carnetul INTERBUS; b) copia conformă a licenței de transport rutier, în original; e) contractul încheiat cu beneficiarul transportului respectiv, în original; f) certificatul de competență profesională al conducătorului auto, valabil; g) documentele de plată care confirmă achitarea serviciilor de către beneficiar (bonul de casă); h) copia autenticată a certificatului sistemului de management. Pasagerii trebuie să posede acte de identitate care să confirme înscrierile din carnetul INTERBUS (art.77).

Până în anul 2014, transportul rutier ocazional de pasageri spre statele ex-sovietice (Federația Rusă, Ucraina, Belarusia etc.) se efectua în baza Carnetului Foi de Parcurs, eliberat de A.A. „ANTA” în corespundere cu prevederile Instrucțiunii provizorii privind eliberarea, completarea și controlul utilizării Carnetului Foi de Parcurs pentru transporturile internaționale de călători, aprobată prin ordinul MTID nr.42 din 20.02.2012 (abrogată) [132]. Mai apoi, prin ordinul MTID nr.45 din 27.03.2014 cu privire la operarea unor modificări la procedura de eliberare a Carnetului Foi de Parcurs, s-a stabilit că transporturile neregulate de pasageri în direcția statelor ex-sovietice se

va efectua la fel, în baza carnetelor INTERBUS, iar Carnetul Foii de Parcurs urmează a fi eliberat doar persoanelor fizice care efectuează transporturi de călători în trafic internațional cu autovehicule a căror capacitate de îmbarcare este de 6-9 locuri [184].

Condițiile de admitere la efectuarea transporturilor rutiere internaționale ocazionale de pasageri. Operatorii de transport rutier pot fi admiși la efectuarea transporturilor rutiere internaționale ocazionale de pasageri dacă corespund exigențelor cu privire la: a) onorabilitate; b) capacitate financiară; c) competență profesională; d) respectarea cerințelor tehnice prevăzute de Acordul INTERBUS față de unitățile de transport utilizate.

Condiția de onorabilitate se consideră a fi respectată dacă operatorul de transport nu este implicat într-o procedură de lichidare sau faliment. Drept confirmare a corespunderii condițiilor de onorabilitate va servi declarația pe propria răspundere, prezentată de către operatorul de transport. Drept dovadă de îndeplinire a capacității financiare va servi capitalul lichid, care se adevărește prin prezentarea copiei ultimei dări de seamă financiară sau prezentarea unei garanții bancare. Conform Acordului INTERBUS, valoarea garanției bancare trebuie să fie nu mai mică de 9000 euro pentru primul vehicul și 5000 euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule.

Respectarea condiției de competență profesională se consideră îndeplinită în cazul în care managerul posedă un certificat de competență profesională în transportul rutier, eliberat de un centru de instruire licențiat, în urma promovării unui curs de pregătire profesională și a unui test. Programele de instruire se aprobă de către Ministerul Educației și se coordonează cu MTID. Drept dovadă a respectării cerințelor tehnice prevăzute de Acordul INTERBUS față de unitățile de transport servește Raportul de verificare tehnică a vehiculului, eliberat de stațiile de testare, în care se înscrie mențiunea „Corespunde cerințelor INTERBUS”.

Legislația și doctrina de specialitate acordă atenție sporită transporturilor rutiere ocazionale în trafic internațional, în timp ce serviciile ocazionale de transport în trafic național practic nu sunt cercetate. Singura reglementare în acest sens este consacrată la art.73 din Codul transporturilor rutiere, conform căreia operatorul de transport rutier are obligația să dețină la bordul vehiculului pe toată durata transportului: a) copia conformă a licenței de transport rutier, în original; b) foaia de parcurs; c) lista de control; d) contractul încheiat cu beneficiarul, în original; e) certificatul de competență profesională al conducătorului auto; f) documentele de plată care confirmă achitarea serviciilor de către beneficiar, inclusiv bonul de casă emis de aparatul de taxat ori copia dispoziției de plată; g) copia autenticată a certificatului de conformitate.

5.2. Specificul desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier urban de pasageri

Strategia dezvoltării teritoriale, sociale și economice a unui oraș depinde în mare parte de nivelul la care se află rețeaua transportului public. Acesta exercită o mare influență asupra dezvoltării economice și sociale a orașului și poate servi ca mijloc de accelerare sau de încetare a dezvoltării lui. De rând cu ramurile ce țin de ocrotirea sănătății, învățământ, comerțul cu amănuntul, prestarea serviciilor de energie electrică, gaze naturale, apă și altele, transportul de pasageri în raza orașului constituie un domeniu de primă necesitate în viața socială a locuitorilor, precum și în funcționarea infrastructurii orașului în ansamblu. De exemplu, prestarea serviciilor de transportare a pasagerilor în municipiul Chișinău se efectuează de către Î.M. „Regia Transport Electric”, Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”, 19 operatori de transport – administratori ai rutelor de microbuze și autobuze, cât și 45 de agenți economici – titulari de licențe pentru transportul în regim de taxi [109, p.36]. În așa mod, locuitorii pot ajunge mai ușor în diferite zone ale orașului, își pot aranja nevoile cotidiene de deplasare la serviciu, studii, afaceri, alte activități sociale și economice, iar prin aceasta se realizează integrarea urbei într-un sistem integrat de funcționare și cooperare, având loc o legătură între diferitele sale elemente componente [323, p.2-4].

Conform statisticii, 75% din populația Uniunii Europene locuiește în zone urbane, astfel încât transportul urban reprezintă o componentă importantă a cererii de mobilitate [241, p.56]. Estimările dovedesc că cererea anuală de transport a populației municipiului Chișinău este de circa 454 mln pasageri. Repartizarea cererii în transportare poate fi realizată în următoarea proporție: (a) transportul privat în regim de maxi – taxi (microbuze) – 36,6 %, (b) troleibuze – 35,3%, (c) transportul personal – 19%, (d) taxi – 6% și (e) autobuze municipale – 4,1% [173]. Fiind mai ieftin, transportul public urban este destinat, înainte de toate, pentru deplasarea populației cu venituri mici, iar în acest scop organele administrației publice locale oferă persoanelor socialmente vulnerabile, după caz, facilități la transportul public sub formă de călătorii gratuite, compensații nominative, abonamente la preț redus etc.

În condițiile în care resursele petroliere scad și costul combustibilului crește, accentele se pun pe transportul electric urban, care poate răspunde problemelor de eficiență energetică și de poluare [229, p.55-56]. În acest context, troleibuzul este cel mai ecologic și mai ieftin mijloc de transport. Primele troleibuze în orașul Chișinău au fost aduse în anul 1949, iar în prezent municipiul este deservit de aproximativ 300 de troleibuze și repartizate pe 29 numere de rute ce acoperă practic întreaga suprafață teritorială a orașului. Cu toate acestea, întreprinderile municipale de transport nu își pot acoperi cheltuielile din contul vânzării din bilete [217, p.8].

Subliniem faptul că începând cu anul 1889, în municipiul Chișinău au existat tramvaie. Inițial erau montate pe șine și trase cai pe strada Alexandrovskia (actualul bulevard Ștefan cel Mare), pe o

lungime de 6 kilometri, ca ulterior, în anul 1913, Primăria să renunțe la tramvaiele trase de cai în favoarea celor electrice. După război, deși tramvaiele vechi au fost înlocuite cu altele noi, în anul 1961 acestea au fost eliminate din circuit pe motiv că produceau zgomot.

Modul de organizare a transportului urban este stabilit prin Codul transporturilor rutiere și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006. Deschiderea rutelor urbane regulate noi, modificarea sau închiderea celor existente se efectuează de către primăria orașului. Primăria elaborează reguli de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său, după care le înaintează organului de specialitate al administrației publice centrale pentru coordonare. Dreptul prioritar de deservire a rutelor urbane regulate se acordă operatorilor de transport înregistrați pe teritoriul orașului și care au în dotare mai multe unități de transport proprii.

Transportul public urban se caracterizează prin anumite **particularități**, precum: accesibilitatea, caracterul de masă, periodicitatea și caracterul uniform. Prin *accesibilitate* se înțelege că orice persoană poate beneficia de serviciile transportului public și fără a fi necesar de a prezenta careva acte de identitate. Principala obligație a persoanei este de a procura biletul de călătorie, care confirmă faptul încheierii în formă verbală a contractului de transport. A doua particularitate se referă la *caracterul de masă* al transportului, fiind destinat deplasării persoanelor în grup. Nu are importanță numărul de persoane prezente în autovehicul, operatorul de transport rutier fiind obligat să efectueze cursele conform orarului de circulație aprobat de administrația publică locală. De regulă, pe parcursul zilei fluxul de pasageri nu este uniform, el depinde de perioada în care se circulă. A treia particularitate ține de *periodicitate* și se manifestă prin circulația permanentă la anumite intervale de timp, conform unui grafic aprobat din timp. În fine, *caracterul uniform* al transportului public se exprimă atât prin regimul specific de organizare a transportării, cât și prin clauzele contractuale, care sunt aceleași pentru toți pasagerii.

În doctrina de specialitate există discuții cu referire la înțelesul noțiunii „transport urban în folos public”. Atât legislația, cât și literatura juridică, nu definește acest concept motiv din care, în practică, apar dificultăți de interpretare cu privire la: esența raporturilor de transportare a persoanelor cu transportul urban public, cercul de subiecți ai raporturilor respective, mijloacele de interacțiune, drepturile și obligațiile părților [382, p.166]. De asemenea, nu sunt clare criteriile în funcție de care operatorii de transport pot fi raportați la categoria „transport urban în folos public” și nici tipurile de transport care fac parte din categoria respectivă [383, p.165]. În scopul remedierii acestei probleme, autorii *N.Leșcinskaia*, *V.Makarevici* [384, p.92-99] și *O.Kondarevici* [363, p.17] propun o reglementare cât mai amplă în legislația fiecărui stat a raporturilor din sfera transportului urban de persoane.

Cercetătorul *A.Lebedev* recomandă crearea unei structuri metropolitane de transport care să fie formată prin fuzionarea Î.M. „Regia Transport Electric”, Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” și Î.S.

„Calea Ferată din Moldova” (filiala Chișinău). Autorul propune ca dezvoltarea sistemului de tip metropolitan să cuprindă patru zone: Zona 1 – orașul Chișinău (format de autobuze, troleibuze, tren (3 – 4 stații)); Zona 2 – circa 10 kilometri în afara orașului Chișinău (microbuze, tren, autobuze expres); Zona 3 – până la centrele raionale: Strășeni, Anenii Noi, Hîncești (autobuze, tren); Zona 4 – până la centrele raionale: Criuleni, Orhei, Călărași, Căușeni, Leova, Nisporeni, Basarabeasca (autobuze, tren) [133]. Astfel, sistemul metropolitan va asigura accesul rapid din orice centru raional până în centrul orașului Chișinău (Gara Feroviară, Gara Auto Centru), prin intermediul autobuzelor de tip expres și prin intermediul trenului. Gara Auto Centru urmează a fi regândită pentru a oferi acces ușor transportului public în zona respectivă, fiind mai degrabă un punct de tranzit, decât o stație terminus, unitățile de transport staționând cel mult jumătate de oră pentru debarcare – îmbarcare.

Experții *Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare* propun structurarea transportului public din municipiul Chișinău pe trei straturi: primul – să fie format din linii de troleibuz, al doilea – autobuze, al treilea – microbuze. Legăturile dintre moduri să fie încurajate prin crearea unor puncte de transfer intermodal și prin implementarea structurii tarifare integrate de taxare [217, p.63]. Avantajele reformei sistemului de transport în acest caz vor fi multiple: persoanele pot ajunge ușor în centrul orașului; creșterea numărului de pasageri, fapt ce va duce la încasări suplimentare; posibilități de dezvoltarea rețelei; încasările semnificative din abonamente vor asigura o stabilitate financiară; microbuzele nu vor avea un rol separat în sistemul de transport, ci vor deveni o parte importantă a acestuia; orarul troleibuzelor, autobuzelor și microbuzelor va fi sincronizat, pentru a permite utilizarea mijloacelor de transport rapid și eficient.

Raporturile ce iau naștere între operatorul de transport și pasager au la bază contractul de transport reglementat de Codul civil. Aceste raporturi se disting prin anumite particularități:

1. Pasagerul încheie contractul de transport în formă verbală și încheierea lui coincide cu momentul procurării biletului de călătorie, acesta fiind unica dovadă a încheierii contractului de transport. Însă în bilet nu este indicat locul pe care urmează să îl ocupe pasagerul în salonul vehiculului. La fel, nu există mențiuni cu referire la stația de coborâre și nici destinația finală a rutei respective. Aceste condiții nu fac parte din conținutul contractului de transport urban.

2. În conținutul contractului de transport public urban de pasageri nu se include și contractul de transport de bagaje. Pasagerul își poate lua cu sine gratuit bagaje de mână, însă dacă dorește să transporte bagaje de dimensiuni mai mari, el va trebui să încheie un contract de bagaje. În realitate, legea nu face deosebirea între biletul de pasageri și biletul de bagaje, biletele sunt aceleași, doar că în cazul bagajului pasagerul va procura de la taxator două bilete, unul pentru sine și altul pentru bagaj [168, p.56]. Mai mult ca atât, bagajele rămân pe tot parcursul deplasării în salon, alături de pasager, deoarece transportul public urban nu este dotat cu secții de bagaje.

3. Dacă contractul de transport de persoane în general este unul cu titlu oneros și sinalagmatic, atunci în cazul contractului de transport public urban de pasageri aceste două caractere juridice pot să lipsească. Există unele categorii de persoane (invalidii, pensionarii, veteranii de război, deputații, consilierii locali, polițiștii ș.a.) care sunt în drept de a beneficia de călătorie gratuită. Pentru aceste persoane contractul de transport este unul gratuit și unilateral, susține cercetătorul *H.Șvarț* [452, p.162]. În acest context, doctrinarul *A.Novik* aduce argumente că plata totuși se face, doar că plătitor nu este pasagerul, ci administrația publică locală care din bugetul local transferă anumite sume de bani pe contul întreprinderii de transport pentru acoperirea cheltuielilor respective [398, p.35-36].

Problema caracterului gratuit sau oneros al contractului de transport a persoanelor ce beneficiază de dreptul legal la călătorie gratuită cu transportul public a fost abordat și de profesorul *Gh.Chibac* în Comentariul Codului civil al R.M. Potrivit autorului, „contractul de transport este, de regulă, cu titlu oneros, însă transportarea bunurilor sau a pasagerilor în unele cazuri poate fi și gratuită. Transportarea gratuită nu este reglementată de regulile stipulate în Codul civil. De la această regulă există excepție. Astfel, regulile stipulate în Codul civil se aplică în cazul în care transportarea este efectuată în cadrul activității de întreprinzător de către o persoană care oferă public servicii de transport. Este vorba, în primul rând, de transportarea gratuită a diferitelor categorii de persoane fizice de către transportul public urban, electric și auto”.

Cea mai frecventă problema ce apare în practică este că bugetul local acoperă insuficient cheltuielile pe care le suportă operatorii de transport rutier de pe urma transportării gratuite a persoanelor care beneficiază de gratuități. În consecință, se formează datorii față de operatorii de transport rutier, iar dacă aceștea se adresează cu acțiuni în judecată împotriva administrației locale pentru încasarea datoriilor, din bugetul local li se transferă banii special rezervați pentru acoperirea cheltuielilor din transport, și numai dacă acești bani există [398, p.36]. În așa mod, operatorii de transport rutier sunt nevoiți să activeze în pierdere. O soluție este de a retrace dreptul la călătorie gratuită unor categorii de cetățeni, cărora li s-a acordat acest drept de către administrația publică locală, iar în schimb să li se achite lunar o compensație bănească, sub forma unui adaos la pensie.

4. Categoriile de persoane care beneficiază de dreptul la călătorie gratuită în transportul public sunt prevăzute în actele legislative, însă autoritatea publică locală poate lua decizii prin care lista acestor categorii să fie extinsă. Dacă asemenea hotărâri au fost luate, atunci extrasul din decizia consiliului local, împreună cu lista beneficiarilor de călătorie gratuită vor trebui afișate în salonul tuturor autobuzelor și troleibuzelor ce aparțin întreprinderilor de stat și efectuează transportul de persoane în raza orașului respectiv. De exemplu, lista persoanelor ce beneficiază de dreptul la călătoria gratuită în transportul public din raza municipiului Chișinău este stabilită prin Anexa nr.3 la Decizia Consiliului municipal Chișinău nr.8/8 din 15.09.2009 și din această categorie fac parte: a) *aleșii locali* (în raza unității administrativ-teritoriale respective), în conformitate cu prevederile art.23

al Legii privind statutul alesului local nr.768/2000 (M.O., 2000, nr.34); b) *colaboratorii poliției*, în temeiul art.64 al Legii cu privire la activitatea poliției și statutul polițistului nr.320/2012 (M.O., 2013, nr.42-47); c) *militarii și colaboratorii din organele securității statului*, în temeiul Legii cu privire la organele securității statului nr.619/1995 (M.O., 1997, nr.10) și a Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr.8/8 din 15.09.2009. Potrivit legii, sistemul organelor securității statului se constituie din Serviciul de Informații și Securitate, Serviciul de Protecție și Pază de Stat, Departamentul Poliției de Frontieră și Serviciul Vamal al R.M. (art.13 alin.(1)); d) *copii până la vârsta de 7 ani*. Regulamentul nr.854/2006 stabilește că pasagerul are dreptul să fie însoțit de un copil în vârstă de până la 7 ani inclusiv, care va călători gratuit dacă nu ocupă un loc aparte pe scaun (pct.10 lit.(a)); e) *gărzile populare*. Potrivit Legii cu privire la gărzile populare nr.1101/1997 (M.O., 1997, nr.22-23), membrul gărzii populare în exercițiul funcțiunii este în drept să folosească gratuit transportul urban de pasageri (cu excepția taximetrelor), în modul stabilit de autoritățile administrației publice locale (art.9 pct.(1) lit.(g)). De asemenea, pentru a putea călători gratuit cu transportul public, membrul gărzii populare este obligat să poarte, în exercițiul funcțiunii, brasardă, să aibă asupra sa legitimația și insigna de membru (art.8 lit.(f)); f) *veteranii de război*, în temeiul Legii cu privire la veterani nr.190/2003 (art.14 alin.(1) pct.(d)) (M.O., 2003, nr.84-86). Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr.8/8 din 15.09.2009 s-a dispus că în transportul urban regulat din raza municipiului Chișinău mai au dreptul la călătorie gratuită *Eroii Uniunii Sovietice, Eroii Muncii Socialiste și persoanele decorate cu ordinele „Slava” de trei grade*.

5. De rând cu biletele pentru o călătorie, în transportul public urban de pasageri există *abonamente*, valabile pentru o anumită perioadă de timp. Avantajul abonamentului este că oferă pasagerului dreptul de a se deplasa cu orice rute care sunt deservite de aceeași organizație de transport și fără a avea careva limitări în acest sens. Specificul abonamentelor de călătorie este că prețul lor nu depinde de numărul călătoriilor, ci de termenul abonamentului. De exemplu, în chioșcurile din mun. Chișinău pot fi procurate abonamente la troleibuz pentru 1 lună și pentru 15 zile. Interesul operatorului de transport rutier constă în primirea anticipată a banilor, în schimbul unor servicii care vor fi prestate în viitor.

Subliniem că structura tarifară actuală din transportul public urban nu încurajază loialitatea pasagerilor. Abonamentele lunare sunt prea scumpe în comparație cu un singur bilet în alte orașe (abonamentul lunar conține de 90 ori prețul unui bilet). Și sistemul de taxare prin care biletele se vând în vehicul este impropriu standardelor europene, iar o soluție în acest sens ar fi ca procurarea tichetelor și abonamentelor să fie efectuată în puncte autorizate de vânzare [170, p,94]. Prețul pentru tichete urmează a fi majorat semnificativ, în timp ce prețul la abonamente ar trebui să fie mai mic. Troleibuzele, autobuzele și microbuzele să fie integrate într-un singur sistem de taxare, care să ofere pasagerului posibilitatea de a opta pentru câteva vehicule în temeiul aceluiași tichet.

Conform Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr.8/8 din 15.09.2009, tariful pentru o călătorie cu troleibuzul în raza municipiului Chișinău este 2 lei, iar cu autobuzul – 3 lei. Suplimentar, transportarea pasagerilor pe rutele urbane se organizează pe baza: abonamentelor lunare pentru maturi, abonamentelor lunare pentru elevi și studenți, legitimațiilor unor categorii de cetățeni care beneficiază de facilități conform legislației. Pasagerul este obligat să achite costul călătoriei până la stația următoare, taxatorului sau șoferului. Modul de achitare a taxei pentru călătorie și obligațiile părților în transportul urban sunt stabilite în Regulamentul nr.854/2006, iar pentru transportul public din municipiul Chișinău, care este cel mai aglomerat din toată republica, și în Regulile de călătorie cu transportul public în raza municipiului Chișinău, aprobate prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr.3/35 din 22.06.2000. În cazul în care taxatorul lipsește, achitarea se efectuează nemijlocit la conducătorul mijlocului de transport, cu eliberarea biletului. La autobuzele de rută urbană se poate practica autotaxarea, iar pasagerul achită taxa pentru călătorie și transportarea bagajelor prin compostarea tichetelor respective (pct.33 din Regulamentul nr.854/2006). Subliniem că autotaxarea la care se face referire în regulament nu se mai practică pe teritoriul Republicii Moldova. Pasagerii achită costul călătoriei taxatorului, dar această modalitate nu este eficientă, motiv din care există discuții în privința substituirii formei actuale de taxare cu mijloace moderne care se aplică pe larg în Uniunea Europeană.

Posesorii abonamentelor și legitimațiilor sunt obligați ca la urcare să le prezinte în formă deschisă taxatorului. Dacă pasagerii au asupra lor bagaje, atunci pentru fiecare din acestea este necesar de a procura un bilet de călătorie, excepție făcând bagajele (sacoșe, genți, serviete) cu greutate și volum redus care sunt ținute în mână. Posesorii abonamentelor și legitimațiilor achită în mod separat plata pentru transportarea bagajelor. Cu alte cuvinte, aceste documente oferă un drept numai persoanei, nu și bagajului, deaceia în cazul în care bagajele depășesc cerințele de greutate, pasagerul va procura pentru ele bilet de călătorie. În contextul în care majoritatea troleibuzelor și autobuzelor din municipiu sunt demult uzate, o normă foarte importantă este că se permite călătoria fără plată suplimentară în vehiculele ce vin în urma celui defectat (pct.2.2 din Regulile de călătorie în transportul public din raza municipiului Chișinău).

Pasagerul este obligat să aștepte vehiculul la stație, sau după caz, pe trotuar ori pe acostament. La rândul său, conducătorul mijlocului de transport trebuie să staționeze la fiecare stație atâta timp, cât este necesar pentru urcarea și coborârea pasagerilor, iar pornirea urmează să se facă numai după închiderea ușilor. Fiind deja în salon, în timpul circulației pasagerul este obligat să se țină de bare sau de mânere, pentru a evita traumele. În același timp nu se admite urcarea pasagerului în mijlocul de transport fiind în stare de ebrietate, i se interzice să consume băuturi alcoolice, să fumeze ori să tulbure liniștea celorlalți pasageri. La fel, el nu este în drept să se implice la mecanismele de deschidere a ușilor, deoarece pentru aceasta responsabil este șoferul. În Regulile de călătorie în

transportul public din raza municipiului Chișinău sunt stabilite obligațiuni și pentru taxator (pct.4). El trebuie să poarte uniforma de lucru, să fie amabil, să încaseze plata pentru călătorie și să elibereze biletul respectiv. De fiecare dată este dator să verifice în formă deschisă abonamentele și legitimațiile de călătorie, chiar dacă pasagerii adeseori se incomodează de insistența verificării la care sunt supuși.

Amenda pentru neachitarea taxei de călătorie constituie 50 de lei și se aplică de către controlorii întreprinderilor municipale „Regia Transport Electric” și „Parcul Urban de Autobuze”. Plata amenzii nu-l eliberează pe pasager de achitarea taxei pentru călătorie, iar dacă acesta nu dorește să achite, este obligat să părăsească necondiționat vehiculul. Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr.12/10 din 27.11.2009 s-a stabilit că pentru călătoria în troleibuz fără documente de călătorie (bilete, abonamente, legitimații cu dreptul de a călători gratuit, carnete de student și elev), în cazul acceptului de a plăti amenda pe loc, nu se întocmește proces verbal. În cazul în care pasagerii nu plătesc amenda pe loc sau prezintă legitimații de proveniență suspectă, ei sunt conduși la secția de poliție pentru a achita amenda în modul și mărimea stabilită de Codul contravențional.

5.3. Caracteristicile activității de întreprinzător din sfera transportului rutier în regim de taxi

Transportul rutier de pasageri în regim de taxi a cunoscut o dezvoltare intensă după proclamarea independenței Republicii Moldova. Realitatea anilor '90 este reușit reflectată de expertul organizației IDIS „Viitorul”, *I.Cotruță*, că „inițial, patronul companiei obținea licența pentru prestarea serviciilor de informații, apoi dobânda de la organele abilitate 2-3 posturi de telefon și închiria un spațiu, unde amplasa cele câteva aparate de telefon și/sau calculatoare. În același timp procura o antenă pe care o instala pe acoperișul unui imobil și câteva stații radio, pe care le lua în arendă pentru a le plasa în unitățile de transport. În paralel, afișa anunțuri publicitare în mass-media privind angajarea taximetriștilor independenți sau a particularilor. Astfel își începea activitatea noul serviciu de taxi” [60, p.14].

Un specific al raporturilor de transport în regim de taxi este că alături de operatorul de transport și pasager, participă un al treilea subiect – serviciul de informație și dispecerat, rolul căruia este de a stabili legătura informațională la distanță între conducătorul auto și pasager. Serviciul de dispecerat primește comanda prin telefon, după care informează conducătorul auto, care la rândul său decide dacă să-și dea sau nu acordul la efectuarea transportului. Dacă răspunsul conducătorului auto este pozitiv, dispecerul înștiințează clientul cu privire la numărul, modelul automobilului de taxi și timpul în care va sosi [459, p.147].

Cu referire la momentul încheierii contractului de transport în regim de taxi, în doctrină pot fi întâlnite mai multe opinii. Cercetătorul *N.Vnukov* susține că contractul de transport în regim de taxi se încheie din momentul în care compania de transport și-a dat acceptul, prin intermediul

dispecerului, față de cererea clientului de a-i pune la dispoziție mijlocul de transport [317, p.39-42]. Autorul ucrainean *O.Necipurenko* consideră că contractul de transport de pasageri în regim de taxi se încheie din momentul urcării pasagerului în mijlocul de transport și această acțiune coincide, de fapt, cu începutul prestării serviciului [458, p.316]. Doctrinarii *O.Boiko* și *S.Panov* sunt de părere că contractul se încheie din momentul în care conducătorul auto, la gestul consumatorului, a oprit mijlocul de transport. În acest caz se vorbește de încheierea contractului prin acțiuni concludente din partea pasagerului [298, p.145-149]. Menționăm și opinia radicală a savantului rus *A.Sarsembaev*, în viziunea căruia singurul document care confirmă încheierea contractului de transport de pasageri este biletul de călătorie, respectiv pasagerul care a achitat taxa de călătorie, dar nu a primit bilet, se consideră că nu a încheiat contract de transport [416].

Altă întrebare este din ce moment pentru operatorul de transport rutier apare obligația de transportare a pasagerului: din momentul în care serviciul de dispecerat a recepționat informația de la pasager, din momentul anunțării conducătorului auto despre comanda pasagerului sau din momentul în care mijlocul de transport este pus la dispoziția pasagerului pentru îmbarcare? Dacă considerăm că momentul încheierii contractului de transport este cel în care operatorul de transport și-a dat acceptul la telefon, prin intermediul dispecerului, față de cererea clientului de a-i pune la dispoziție taxiul și a-l transporta la destinație, în cazul dat contractul se încheie între două părți – serviciul de dispecerat și pasager. În schimb, dacă considerăm că momentul încheierii contractului este cel al urcării pasagerului în taxi, părți ale contractului sunt operatorul de transport și pasagerul.

Pentru efectuarea transportului de pasageri în regim de taxi, operatorul de transport trebuie să efectueze notificarea A.A. „ANTA”. În conformitate cu art.81 din Codul transporturilor rutiere, la efectuarea transportului rutier în regim de taxi se admit autoturismele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții: a) sunt dotate cu aparate de taxat legalizate, verificate metrologic și înregistrate la organul fiscal teritorial; b) sunt dotate cu lampă de taxi în stare funcțională; c) dispun de însemnele, înscrisurile, elementele de culoare ale caroseriei și dotările specificate în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje. Pentru a activa în calitate de conducător auto persoana trebuie: a) să dispună de permis de conducere de categoria „B”; b) să aibă vârsta de 21 de ani; c) să posede experiență de muncă neîntreruptă în calitate de șofer de categoria „B” de cel puțin 3 ani; d) în fine, ultima condiție este ca șoferul să fi urmat un curs de instruire și să dispună de certificatul care ar confirma acest lucru.

Pentru efectuarea curselor în regim de taxi, operatorii de transport au nevoie și de autorizație eliberată de primăria din raza unității administrativ-teritoriale. În contextul responsabilității față de buna organizare a activității de transport rutier în regim de taxi, autoritățile publice emit decizii referitoare la locurile de staționare. De exemplu, în Primăria municipiului Chișinău există Direcția generală transport public și căi de comunicație, subordonată Consiliului municipal de competența

căreia ține întocmirea autorizațiilor de prestare a serviciilor de transport de pasageri în raza municipiului Chișinău. În scopul de a nu crea situații de concurență neloială operatorilor de transport ce activează pe rute regulate, Codul transporturilor rutiere interzice parcare vehiculelor rutiere ce activează în regim de taxi, pe o rază de 100 m de la autogări, cu excepția locurilor special amenajate pentru parcare sau staționarea taxiurilor (art.82 alin.(2)).

Transportul în regim de taxi se efectuează contra cost. Taxa de călătorie se stabilește prin însumarea tarifelor pe distanța parcursă și/sau timpul de staționare, măsurate de un aparat de taxat aflat în dotarea autoturismului respectiv. Conform prevederilor Codului transporturilor rutiere (art.81 alin.(1)) și Codului fiscal, autovehiculele care nu dispun de aparate de taxat nu pot fi admise la transportul în regim de taxi. Înainte de amplasare aparatele de taxat necesită a fi verificate metrologic și înregistrate la inspectoratul fiscal în Registrul unic al mașinilor de casă și control. Problema este că imediat ce obțin dreptul de a presta servicii de taxi, unii operatori de transport deconectează aparatele de taxat, activând în lipsa acestora [449, p.84-85].

În Capitolul VI din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 este stipulat că la finalizarea cursei, șoferul încasează plata pentru călătorie conform bonului de casă emis, care se înmânează pasagerului. Neeliberarea bonului de casă atrage răspunderea conducătorului auto. Conform art.254 pct.(10) din Codul fiscal, efectuarea transporturilor de pasageri cu mijloace de transport auto, inclusiv în regim de taxi, fără bilete de călătorie (bon de casă emis de mașina de casă și de control) se sancționează cu amendă de 3000 de lei aplicată operatorului de transport și conducătorului mijlocului de transport.

Codul contravențional stabilește sancțiuni pentru transportarea ilegală a pasagerilor. Astfel, în conformitate cu art.197, transportarea contra plată a pasagerilor cu unitatea de transport de până la opt locuri, inclusiv locul conducătorului auto, de către persoana care nu dispune de licență și de documentul eliberat de autoritățile administrației publice locale ce atestă dreptul de a efectua transporturi în regim de taxi se sancționează cu amendă de la 100 la 120 de u.c. aplicată persoanei fizice, cu amendă de la 350 la 400 de unități convenționale aplicată persoanei juridice.

Pentru a fi admis la transportul în regim de taxi, automobilul trebuie să dispună de *lămpi taxi* în stare de funcționare, iar pe ușa laterală să fie amplasate tarifele. Lampa de taxi trebuie să fie de culoare galbenă și pe ea să fie înscrise cu litere mari TAXI, pe față și spate. În timpul programului de lucru lampa trebuie să fie aprinsă permanent, indiferent dacă este zi sau noapte. Legea cere ca tarifele să fie vizibile de la distanță, de aceea mai comod este indicarea lor pe ușa autoturismului, astfel încât să fie vizibile la o distanță de cel puțin 5 metri. Tarifele se exprimă pe kilometru și pe ore, iar pentru simplul fapt al porniri există un tarif aparte, numit *tariful de pornire*.

Pasagerul poate lua un taxi în locurile de staționare a taxiurilor sau în orice loc prin ridicarea mâinii. Urcând în autovehicul, pasagerul urmează a comunica șoferului direcția deplasării, iar șoferul

este obligat să transporte pasagerul la locul solicitat pe calea cea mai scurtă. Cu toate acestea, șoferul are dreptul să refuze pasagerului deplasarea pe strada sau drumul indicat, dacă acestea nu ar corespunde cerințelor securității circulației [168, p.56]. La finalizarea cursei, șoferul anunță pasagerului costul călătoriei, pasagerul achită banii și primește bonul de casă emis de aparatul de casă instalat în autoturismul de taxi.

Taxiurile au acces nediscriminatoriu și în condiții egale în locurile de așteptare a persoanelor, în limita locurilor disponibile. Accesul în locurile de așteptare a persoanelor poate fi gratuit sau în baza unei taxe generale, instituită de către consiliul local. În lipsa locurilor de așteptare a persoanelor, taxiurile pot staționa numai în locurile permise pentru staționare în conformitate cu legislația în vigoare (art.84 alin.(3)-(6) din Codul transporturilor rutiere).

5.4. Concluzii la Capitolul 5

1. Transportul rutier de persoane în Republica Moldova se efectuează pe două căi, prin servicii regulate sau ocazionale. Operatorul de transport rutier poate efectua transporturi prin servicii regulate în trafic local, raional, interraional, internațional sau municipal doar în bază de autorizații. În situația transportului rutier prin servicii neregulate (ocasionale) se aplică carnetul INTERBUS și Carnetul Foi de Parcurs. Autoritatea publică responsabilă de eliberarea autorizațiilor, carnetelor INTERBUS și Carnetului Foi de Parcurs este A.A. „ANTA”.

2. Sistemul de carnete INTERBUS care se practică în prezent la efectuarea rutelor internaționale neregulate de pasageri, nu este eficient. Deținătorii carnetelor INTERBUS efectuează rute internaționale de pasageri în mod ilegal, generând acte de concurență neloială operatorilor de transport autorizați. Prin esență, carnetul INTERBUS se folosește numai pentru rutele la comandă. De facto, deținătorii acestor carnete simulează transportul la comandă, efectuând rute regulate. În consecință, operatorii de transport rutier care activează legal au o cotă de îmbarcare redusă, nu-și acoperă cheltuielile și ajung în proces de insolvabilitate. Singura soluție în acest caz ar fi stabilirea unui moratoriu în privința eliberării carnetelor INTERBUS.

3. Propunem ca operatorii de transport ce efectuează rute internaționale în baza carnetului INTERBUS să dețină tahograf digital pentru fiecare mijloc de transport, precum și graficul de muncă și odihnă al șoferilor. Înainte de pornire în cursă, mijlocul de transport să fie supus testării tehnice, iar șoferii să fie supuși controlului medical. Actualmente regulile date sunt respectate doar de operatorii de transport care efectuează rute regulate internaționale de pasageri, în timp ce deținătorii de carnete INTERBUS pun în pericol viața și sănătatea pasagerilor.

4. Eficientizarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier urban necesită asigurarea executării unor măsuri de optimizare, precum: adoptarea unor politici tarifare de stat cu acoperirea integrală a prețului real de cost al unei călătorii, acumularea de către operatorii de

transport a veniturilor proprii pentru renovarea materialului rulant, fondurilor fixe și circulante; asigurarea condițiilor de concurență loială; excluderea dublării rutelor; optimizarea rețelei de rute; excluderea transportului de capacitate mică din centrul capitalei cu introducerea pe aceste segmente a transportului de capacitate sporită, autobuze și troleibuze.

5. În scopul optimizării activității de management din transportul public al municipiului Chișinău propunem crearea unei structuri noi, cu denumirea Regia Transport Metropolitan Chișinău, prin fuzionarea Î.M. „Regia Transport Electric” și Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”. Subliniem că structuri similare funcționează în orașe mari, precum: Paris, Lisabona, Madrid, Amsterdam, Helsinki, Oslo, etc.

6. Sistemul actual de taxare în transportul urban, bazat pe colectarea sumelor la bordul vehiculelor și vânzarea biletelor din hârtie, nu corespunde standardelor europene în domeniu. Abonamentele sunt prea scumpe în raport cu biletul de o călătorie, iar structura tarifară nu favorizează clienții fideli. Soluția ar fi introducerea sistemului de taxare electronică în troleibuzele și autobuzele din municipiul Chișinău. Prin esență, sistemul de taxare electronică presupune deținerea de către pasageri a unor carduri pentru achitarea călătoriilor. Cardurile pot fi încărcate prin intermediul diferitor dispozitive, inclusiv terminale, care vor fi instalate în apropierea stațiilor de așteptare a transportului public. Odată cu implementarea sistemului de taxare electronică urmează a fi aprobată o nouă structură de tarificare a serviciilor de transport public, dar și modificări în Codul contravențional pentru sancționarea pasagerilor care nu și-au onorat obligațiile de plată.

7. Costul unui bilet de călătorie în transportul public urban din Republica Moldova este foarte mic. La prețul de 2 lei (troleibuz) și 3 lei (autobuz), operatorii de transport cu greu își pot acoperi cheltuielile de afaceri. Altă situație există în marile orașe europene: în Sofia (Bulgaria), de exemplu, costul unei călătorii cu troleibuzul este de 0,5 euro, în Varșovia (Polonia) – 0,7 euro, București (România) – 0,4 euro, Budapesta (Ungaria) – prețul biletului pentru o singură călătorie cu metroul, autobuzul, troleibuzul sau calea ferată este de 1,08 euro. În alte orașe europene costurile pentru o călătorie sunt și mai mare, de exemplu, în Londra (Anglia) este de 2,5 euro. Prin urmare, prețul biletului de călătorie necesită a fi majorat cu condiția renovării pe etape a parcului de troleibuze, respectiv înlăturarea treptată a microbuzelor din circuit, prin înlocuirea acestora cu autobuze de mare tonaj. De exemplu, în orașul Praga (Cehia), dar și în alte orașe europene, populația călătorește cu metro-ul, tramvaiul și troleibuzul. Autobuzele circulă doar la periferie, iar microbuze nu există.

8. În transportul public urban din marile orașe ale lumii autobuzele, troleibuzele, tramvaiele și metro-urile sunt dotate cu aparate speciale (compostoare, turnichete, validatoare). De exemplu, în Federația Rusă (Moscova, Sankt-Peterburg și alte orașe), autobuzele, troleibuzele și tramvaiele sunt dotate cu turnichete. Urcarea pasagerilor se face pe ușa din față, la care este amplasată turnicheta (metroul constituie o excepție, deoarece turnichetele se află la intrarea în subterană). În orașele mari

din România (București, Iași, Cluj-Napoca, Constanța) biletul de călătorie poate fi cumpărat de la tonete (chioscuri, amplasate în cele mai aglomerate stații din oraș). Mai mult chiar, recent (mai 2018) au fost instalate automate pentru procurarea biletelor. Instrucțiunile de utilizare a automatelor sunt simple: pasagerul alege tipul de bilet și numărul de călătorii, efectuează achitarea și primește biletul. Aceiași modalitate de taxare este prezentă în orașele mari ale Uniunii Europene.

9. În cazul persoanelor care dețin dreptul legal de a călători gratuit cu transportul public, deși s-ar crea impresia că pentru aceste categorii de persoane contractul de transport este unul gratuit, în realitate plata se realizează, doar că plătitor nu este pasagerul, ci administrația publică locală. Autoritatea publică transferă periodic anumite sume în contul operatorilor de transport cu scopul de a acoperi cheltuielile de călătorie gratuită.

10. Activitatea de transport rutier în regim de taxi trebuie dimensionată în raport cu gradul de dotare cu autobuze, troleibuze și maxi-taxi a transportului public local. Este recomandabil ca după consultarea prealabilă a asociațiilor din domeniu, administrația publică locală să stabilească printr-o decizie a sa numărul maxim de autorizații taxi care urmează să fie eliberate pentru deservirea populației. După acordarea numărului maxim de autorizații taxi, autoritatea publică locală nu trebuie să mai elibereze nici o autorizație taxi, decât cu condiția vacantării unui loc. Această condiție va permite crearea unui mediu favorabil de atragere a investițiilor în măsură să garanteze stabilitatea afacerilor.

În scopul prevenirii situației de monopol și pentru menținerea unui echilibru pe piața serviciilor de taxi, autoritatea publică nu trebuie să ofere unui operator de transport în regim de taxi mai mult de 30% din numărul autorizațiilor stabilite pentru acea localitate.

11. Propunem ca o serie de încălcări din domeniul transportului în regim de taxi, precum: efectuarea transportului cu aparatul de taxat nelegalizat, neverificat metrologic, defect sau cu lampa taxi scoasă din funcțiune, să fie sancționate de Codul contravențional. În cazurile în care se va constata că transportul se efectuează fără aparatul de taxat în funcțiune sau cu aparat de taxat și/sau stație radio de emisie-recepție a căror proveniență legală nu poate fi justificată, organele de control urmează să retrage de la șofer autorizația de funcționare.

Dacă în decursul unei zile serviciul de taxi este prestat cu același mijloc de transport de mai mulți șoferi, fiecare trebuie să înceapă activitatea prin accesarea identității sale în programul aparatului de taxat, cu introducerea unei chei electronice, prin intermediul căreia se va putea executa controlul asupra activității depuse de șofer. Obligația respectivă urmează să fie introdusă prin intermediul legislației din transport, iar nerespectarea obligației de către conducătorii auto urmează să fie sancționată conform prevederilor Codului contravențional.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Cercetările efectuate ne permit să formulăm un șir de **concluzii teoretico-științifice** în domeniul reglementării juridice a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier, pe care le expunem într-o formulă de sinteză.

1. În baza cercetărilor realizate al căror scop principal a constat în perfecționarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, am elaborat o nouă direcție științifică de cercetare în Republica Moldova, numită dreptul transporturilor.

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute au fost reflectate în lucrările didactico-științifice *Dreptul transporturilor, Chișinău, Tipografia „Pontos”, 2012, 672 p.* (ISBN 978-9975-51-361-6) și *Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice): Monografie, Chișinău, Tipografia „Print Caro”, 2015, 284 p.* (ISBN 988-435-42-432-1), în *Glosarul de termeni utilizați în domeniul transportului rutier de pasageri* și în 3 instrumente didactice: *Dreptul afacerilor: Note de curs, Chișinău, Tipografia „Print Caro”, 2015, 387 p.* (ISBN 988-8955-61-486-2); *Dreptul afacerilor: Curs universitar, Ediția a II-a (coautor), Chișinău, Tipografia CEP USM, 2013, 427 p.* (ISBN 978-9975-71-387-0); *Dreptul afacerilor: Curs, Ediția a I-a (coautor), Chișinău, Tipografia CEP USM, 2011, 346 p.* (ISBN 978-9975-71-133-3).

2. Importanța și valoarea științifico-practică a dreptului transporturilor ca direcție nouă de cercetate științifică în Republica Moldova este în creștere, iar perspectiva conturării ei, în viitorul apropiat, ca ramură distinctă de drept, a devenit evidentă (în: *Dreptul transporturilor, p.12-13*).

3. Am definit dreptul transporturilor ca fiind o subramură a dreptului civil, alcătuită dintr-un ansamblu de norme juridice care reglementează relațiile sociale stabilite între operatorii de transport și beneficiari în legătură cu încheierea și executarea contractelor de transport de pasageri, bagaje și mărfuri (în: *Dreptul transporturilor în Republica Moldova – subramură de drept și disciplină de studiu în cadrul facultăților de drept, p.26-27*).

4. Sintagma ce urmează a fi utilizată pentru desemnarea raporturilor juridice aducătoare de profit este „activitatea de întreprinzător”. Noțiunea este în corespundere cu dispozițiile legislației în vigoare și cuprinde reguli cu privire la: constituirea, autorizarea și funcționarea întreprinzătorilor, dezvoltarea infrastructurii de afaceri, plata de taxe și impozite, transparența în activitatea instituțiilor publice abilitate cu funcții de reglementare și control etc. Expresia „activitatea comercială” este atribuită comerțului cu mărfuri, iar formulările „activitate de antreprenoriat”, „activitate economică” și „business” necesită a fi excluse din vocabularul juridic (în: *Definirea activității de întreprinzător conform legislației Republicii Moldova (aspecte juridice), p.270-271*).

5. Cadrul normativ al activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri cuprinde norme de drept public și privat, motiv pentru care se pune problema în a distinge dreptul privat de

dreptul public al transporturilor. Deși legislația din transport conține cu preponderență norme de drept public, rolul principal în reglementarea activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri aparține regulilor de drept privat, care stau la baza inițierii și desfășurării activităților aducătoare de profit.

6. Transportul rutier de pasageri în Republica Moldova este reglementat de un complex de acte normative, fapt ce implică utilizarea mai multor metode de reglementare, precum: imperativă, dispozitivă, coercitivă și de recomandare. Preponderentă este metoda imperativă de reglementare, deoarece majoritatea normelor din legislația transportului rutier poartă caracter de organizare și administrare (în: *Reglementări cu privire la transportul rutier de persoane*, p.161-162).

7. Pentru desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier, persoana trebuie să fie înregistrată în calitate de întreprinzător și să efectueze notificarea în modul stabilit de Codul transporturilor rutiere nr.150/2014. Solicitantul poate opta pentru una dintre următoarele forme de organizare: întreprinzător individual, societate cu răspundere limitată, societate pe acțiuni, societate în nume colectiv, societate în comandită, întreprindere de stat sau municipală, cooperativă de întreprinzător. Practica dovedește că operatorii din transportul rutier optează frecvent (90%) pentru forma de organizare societate cu răspundere limitată (în: *Constituirea subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de persoane conform legislației Republicii Moldova și Uniunii Europene*, p.93-100).

8. Dat fiind faptul că actele normative din transportul rutier de pasageri au fost elaborate de autorități publice diferite, fără o coordonare unică a terminologiei, aceleași noțiuni sunt denumite prin termeni diferiți. De exemplu, în Codul transporturilor rutiere părțile contractului de transport sunt denumite – „operator de transport rutier” și „persoană”, în Codul civil – „cărauș” și „călător”, iar în Regulamentul nr.854/2006 – „agent transportator” și „călător” (*Instituția transportului în reglementarea Codului civil al Republicii Moldova*, p.25-26). Cu referire la bunuri, Codul transporturilor rutiere utilizează noțiunea „colet”, Legea nr.1569/2002 – expresiile „bagaj însoțit” și „bagaj neînsoțit”, iar codurile vamal, penal și contravențional – „marfă” (în: *Bagajele în transportul rutier de persoane: controverse teoretico-practice*, p.214-215).

Problema de ordin terminologic este valabilă și pentru noțiunea „auto”, pe care o considerăm a fi inadecvată realităților juridice actuale. În pofida faptului că atât Codul transporturilor rutiere, cât și alte acte normative în vigoare au exclus din uz cuvântul „auto”, sintagma „transport auto” a fost menținută în denumirea A.A. „Agenția Națională Transport Auto”.

9. Cerințele din Codul transporturilor rutiere al R.M. impuse operatorilor de transport cu privire la deținerea în proprietate sau în leasing a cel puțin o treime dintre vehicule, sunt drastice. La fel, considerăm a fi exagerată condiția stabilită la art.19 alin.(2) lit.(a) din Codul transporturilor rutiere privind capacitatea financiară de 9000 euro și de 5000 euro. În Republica Moldova puțini dintre

operatorii de transport rutier pot să întrunească condiția respectivă, iar efectul este invers celui scontat, contribuind la regresul operatorilor de transport mari, în favoarea celor mici (în: *Legislația națională din domeniul transportului în fața noilor exigențe de reglementare: probleme și soluții*, p.106-107).

10. Sistemul de carnete INTERBUS aplicat la efectuarea rutelor ocazionale internaționale de pasageri nu este eficient. Deținătorii acestor carnete prestează servicii de transport ilicit, generând concurență neloială în raport cu operatorii de transport rutier autorizați în efectuarea rutelor regulate de pasageri (în: *Particularitățile transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate și ocazionale în trafic internațional conform legislației Republicii Moldova*, p.21-22).

11. Dreptul acordat întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze” prin decizia Consiliului municipal din 27 noiembrie 2009 „Cu privire la depistarea contravențiilor și sancționarea pasagerilor contravenienți în transportul public” de a aplica amenzi fără întocmirea proceselor-verbale, contravine art.207 alin.(2) și (3) din Codul contravențional, care stabilește că contravențiile prevăzute în art.204 (călătoria fără bilet) se constată prin procese-verbale care se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente (în: *Particularitățile de reglementare a transportului public urban de pasageri conform legislației Republicii Moldova*, p.57).

12. Amenda în mărime de 10 u.c. stabilită în art.204 din Codul contravențional al R.M. pentru călătoria pasagerului fără de bilet nu este în deplină concordanță cu gradul de prejudiciabilitate al faptei contravenționale, deoarece legiuitorul nu a prevăzut obligația suplimentară a pasagerului de a procura bilet de călătorie la momentul achitării amenzii (în: *Practica examinării litigiilor cu privire la răspunderea contravențională din transportul rutier de persoane*, p.27-28).

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute rezidă în concluziile și propunerile de lege ferenda înaintate pentru perfecționarea legislației în sfera activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri.

Autorul tezei de doctor habilitat **a creat o nouă direcție științifică de cercetare**, numită dreptul transporturilor, fiind primul cercetător din Republica Moldova care a pus bazele științifice ale domeniului supus cercetării, prin publicarea lucrării denumite Dreptul transporturilor (2012).

Conturarea dreptului transporturilor ca direcție științifică de cercetare reprezintă un pas important pentru dezvoltarea activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri, având o puternică influență asupra perfecționării cadrului normativ de reglementare în acest domeniu. Pe această cale s-a creat posibilitatea de a studia o categorie largă de norme juridice, au fost identificate lacunele de reglementare, au fost analizate ideile și soluțiile propuse de literatura de specialitate.

Așadar, **problema științifică soluționată** în prezenta lucrare constă în cercetarea complexă a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, fapt care a contribuit la perfecționarea legislației în domeniu, în vederea aplicării acesteia la desfășurarea activității de întreprinzător. **Soluțiile cu valoare aplicativă** propuse în teza de doctor habilitat vor consolida legislația națională din transportul rutier de pasageri.

În baza rezultatelor cercetării și în scopul dezvoltării instituției activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, formulăm următoarele **recomandări**:

1. Completarea alineatului (1) al articolului 5 din Codul transporturilor rutiere cu prevederea: *„activitate de transport ilicită” – efectuarea unei operațiuni de transport rutier fără a deține autorizație de transport rutier de pasageri prin servicii regulate sau carnet INTERBUS, precum și în cazul încălcării regulilor de efectuare a transportului rutier în regim de taxi.*

2. Completarea art.197 din Codul contravențional al R.M. cu norme care să indice noi fapte în calitate de contravenții, precum: a) *neînregistrarea de către șoferi a biletelor de călătorie în borderoul de evidență a biletelor, cu excepția transportului urban; b) nerespectarea de către șoferi a regulilor de completare a Carnetului Foi de Parcurs; c) modificarea (corectarea) intenționată de către șoferi a borderoului de evidență a biletelor de călătorie; d) nerespectarea de către șoferi a regimului de muncă și odihnă; e) admiterea la cursă a șoferului care nu a fost supus examenului medical sau certificat de competență profesională valabil.*

3. Modificarea art.407 prin completarea alineatului (2) litera (a) cu expresia: *„(...) inspectorii abilitați cu funcție de control indicați în Codul transporturilor rutiere”*. Totodată, art.6 din Codul transporturilor rutiere urmează a fi completat cu alineatul (7): *„Se consideră inspectorii abilitați cu funcție de control (agenți constatatori) în domeniul transportului rutier: a) Autoritatea Administrativă „Agenția Națională Transport Auto”; b) Inspectoratul Fiscal Principal de Stat cu subdiviziunile sale teritoriale; c) Inspectoratul Național de Patrulare; d) inspectorii abilitați cu drept de control în domeniul transportului rutier din cadrul administrației publice locale”*.

4. Considerăm a fi neinspirată actuala încadrare a sancțiunii pentru neplata biletelor de călătorie pe traseu în categoria răspunderii contravenționale. Propunem ca această categorie de răspundere să fie exclusă din art.204 alin.(2), (4) și (5) al Codului contravențional și să fie aplicată din perspectiva dreptului civil. Amenda care se aplică în prezent urmează a fi calificată drept sancțiune cu caracter juridico-civil și denumită penalitate pentru neplata biletului de călătorie. Penalitatea urmează a fi stabilită în procente, reieșind din costul biletului de călătorie neachitat.

5. Modificarea pct.59 al Regulamentului transportului auto de călători și bagaje nr.854/2006 și expunerea lui în următoarea redacție: *„Transporturile internaționale la comandă (în baza carnetului INTERBUS) pot fi efectuate numai de către operatorii de transport cărora li s-au atribuit pentru*

deservire cel puțin 3 (trei) rute regulate internaționale de pasageri și au un stagiul de activitate în domeniu de cel puțin 5 ani”.

6. Completarea art.84 din Codul transporturilor rutiere cu:

Alineatul (7) care va avea următorul conținut: (7) În cazul efectuării transporturilor în regim taxi, conform art.84 lit.(b) și (c), de mai mult de două ori pe săptămână, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, documentate de către Agenție prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare, Agenția pe lângă amenda contravențională, va retrage copiile conforme a licenței de transport rutier pentru vehiculele rutiere documentate și va aplica măsura de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, informând autoritatea de licențiere despre măsurile întreprinse. Pentru operatorii de transport rutier cărora li se retrag un termen de 6 luni.

Alineatul (8) care va avea următorul conținut: (8) Se interzice taxiurilor să efectueze transport în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării, în mod permanent, a unui astfel de transport într-o localitate, alta decât localitatea în care este înregistrată.

Alineatul (9) care va avea următorul conținut: (9) Prevederile alin.(7) nu se aplică în cazul efectuării transporturilor în regim de taxi, conform art.84, lit.(b) și (c), dacă acestea sunt efectuate între orele 21.00 și 05.00 sau sunt efectuate de la un aeroport internațional, autorizat și care deservește curse aeriene regulate, spre alte localități, de către taxiuri special autorizate de către administrația aeroportului, în limita unei cote acceptate de Agenție.

Alineatul (10) care va avea următorul conținut: (10) Se interzice amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui autovehicul, care nu deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și a accesoriilor specifice autovehiculelor care efectuează transport rutier în regim de taxi.

7. Modificarea punctelor 4921 și 4922 din Clasificatorul Activităților din Economia Moldovei, aprobat prin Hotărârea Colegiului Biroului Național de Statistică nr.20/2009, prin completarea cu următoarele genuri de activitate: transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate (4921); transporturi rutiere de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice (4922*); transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate speciale (4922*); transporturi rutiere de persoane în regim de taxi (4922*); transporturi rutiere de colete (4922*). Totodată, cuvântul „terestru” din Clasificator urmează a fi înlocuit cu termenul „rutier”.

8. În scopul ajustării terminologiei juridice la vocabularul contemporan, recomandăm substituirea cuvântului „căraș” din Codul civil al R.M., cu noțiunea „transportator”.

9. Modificarea Hotărârii Guvernului R.M. nr.539 din 23.04.2008 cu privire la crearea Instituției publice „Agenția Națională Transport Auto” prin completarea pct.1 după cum urmează: *Pe tot parcursul textului hotărârii și al anexelor, sintagma „Agenția Națională Transport Auto”, la*

orice formă gramaticală, se substituie cu sintagma „Agenția Națională Transport Rutier”, la forma gramaticală corespunzătoare.

10. Reformularea art.988 din Codul civil al R.M. în redacția: „*Transportatorul este răspunzător pentru întârzierile în transportul de pasageri. Mărimea despăgubirii este stabilită prin legi speciale și nu poate fi exclusă sau limitată prin contract*”. Pentru comparație, reușite sunt dispozițiile din Codul civil al Ucrainei care prevede că „*pentru întârzierea deplasării mijlocului de transport în care se află pasagerul, cărașul achită pasagerului amendă (...)*”. Prevederi asemănătoare există în art.795 din Codul civil al Federației Ruse, art.749 din Codul civil al Belarusiei, art.704 din Codul civil al Republicii Kazahstan etc.

11. În Codul civil al R.M. există discordanțe cu referire la termenul de înaintarea a acțiunii în judecată în litigiile de transport. Astfel norma de la art.268 lit.(d) din Codul civil prevede un termen de prescripție de 6 luni pentru adresarea cu acțiune în judecată, în timp ce norma de la art.1021 din Codul civil stabilește termenul de 1 an, iar în cazul culpei grave și intenției, de 3 ani. Cu titlu *de lege ferenda*, recomandăm excluderea lit.(d) din art.268 al Codului civil.

12. Modificarea Capitolului XII din Codul civil al R.M. după cum urmează: Secțiunea a 2-a să fie redenumită în „Transportul de persoane și bagaje”, iar Secțiunea a 3-a să fie redenumită în „Transportul de mărfuri”; Art.986 să fie completat cu un alineat nou având următorul conținut: „(3) *Contractul de transport de bagaje se confirmă prin biletul de bagaje. Forma biletului de bagaj se stabilește prin acte normative speciale*”; Art.987 alin.(2) din Codul civil să fie redat cu următorul conținut „*Cărașul este ținut să transporte pasagerul și bagajele acestuia la destinație în siguranță*”.

13. Completarea Codului civil al R.M. cu articolul 910¹ în redacția:

„Articolul 910¹. Locațiunea vehiculelor

(1) *Prin contractul de locațiune a vehiculului cu echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară. Locatorul suportă cheltuielile de întreținere tehnică a vehiculului pe tot parcursul locațiunii.*

(2) *Membrii echipajului mențin relațiile de muncă cu locatorul. Aceștea se subordonează dispozițiilor primite de la locator în partea ce ține de gestionarea și exploatarea tehnică, și dispozițiilor primite de la locatar referitoare la exploatarea comercială a vehiculului. Dacă contractul nu prevede altfel, remunerarea membrilor echipajului și cheltuielile de întreținerea a acestora este asigurată de locator.*

(3) *Prin contractul de locațiune a vehiculului fără echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară, fără asumarea sarcinilor de remunerare a echipajului și de întreținerea tehnică a vehiculului.*

(4) *În situația locațiunii împreună cu echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul predat în locațiune, de mecanisme, dispozitivele și utilajele acestuia, revine*

locatorului. Locatorul este în drept să înainteze locatarului acțiune de regres pentru restituirea sumei despăgubirilor achitate terțelor persoane, dacă nu dovedește că paguba s-a produs din vina locatarului.

(5) În situația locațiunii fără de echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul aflat în locațiune, de mecanismele și utilajele acestuia, o poartă locatarul.

(6) Dacă contractul nu prevede altfel, locatarul efectuează din cont propriu reparația curentă și deservirea tehnică a vehiculului, achită plățile și taxele comerciale, suportă cheltuielile pentru carburanți, precum și alte cheltuieli în legătură cu procesul de exploatare materială și comercială a vehiculului.

(7) Locatorul încheie contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă a vehiculului. Asigurarea facultativă de răspundere civilă a vehiculului este pe seama locatarului.

(8) Contractul de locațiune a autovehiculelor se autentifică notarial și se înregistrează în modul corespunzător”.

14. Recomandăm ca la momentul procurării de către pasager a biletului de călătorie la rute regulate internaționale, operatorul de transport rutier să încheie contract de transport în formă scrisă. La achiziționarea biletului de călătorie în formă electronică, pasagerului să-i fie transmis și textul integral al contractului, la fel în formă electronică.

15. Completarea art 254¹ din Codul fiscal al R.M. după cum urmează: (3) *În situația în care pe traseu se constată transportarea de pasageri fără bilete de călătorie, agentul constator al inspectoratului fiscal încheie proces-verbal și aplică amendă în temeiul art.254 alin.(10) din Codul fiscal, iar dacă transportul de pasageri fără bilete de călătorie pe traseu este depistat de alți agenți constatori abilitați, se va încheia proces-verbal de contravenție conform art.407 din Codul contravențional.*

16. Legislația nu prevede un termen de exploatare a mijloacelor de transport care se utilizează în transportul de pasageri. În consecință, unii operatori de transport antrenează autovehicule cu termen expirat. Ținând cont de gradul de uzură a acestor autovehicule, pasagerii sunt expuși riscului sporit de accidente în perioada de transportare. În scopul asigurării nivelului înalt de securitate a pasagerilor, recomandăm fixarea unui termen maxim de exploatare de 12 ani pentru mijloacele de transport antrenate în transportul rutier de pasageri. Recomandăm ca responsabilitatea verificării termenului de exploatare a autovehiculelor să revină A.A. „ANTA” iar unitățile de transport care depășesc termenul sus-menționat, să nu fie admise la transport.

17. S-a constatat că avizele medicale și certificatele de competență profesională pentru managerii de transport rutier și conducătorii auto se eliberează pentru o perioadă relativ scurtă, fapt care generează dificultăți în activitatea profesională. Pentru înlăturarea acestor obstacole, propunem completarea articolului 43 din Codul transporturilor rutiere al R.M. după cum urmează: (3) *Examenul*

medical și concluzia consultativă narcologică pentru conducătorii auto sunt obligatorii o dată la 5 ani, și (4²) *Certificatul de competență profesională în trafic internațional se eliberează conducătorului auto care posedă un stagiu de muncă în domeniul transporturilor rutiere de cel puțin 3 ani.* De asemenea, recomandăm modificarea articolului 45 din Codul transporturilor rutiere și expunerea lui în redacția: (1) *Certificatul de competență profesională a managerului de transport rutier și a conducătorului auto se eliberează pentru o perioadă de 5 ani.*

18. Modificarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 cu introducerea vârstei minime de la care minorii ar putea călători cu transportul public fără prezența însoțitorilor legali. Necesitatea introducerii unor astfel de modificări este motivată de faptul că în viața de zi cu zi decizia de a încheia sau nu contract de transport cu minorii care nu au atins vârsta de 7 ani rămâne la discreția autogărilor și a conducătorilor auto.

19. Completarea Capitolului IX din Regulamentul cu privire la autogară nr.9/1999 cu textul: *Dacă operatorul de transport rutier refuză de a efectua cursa programată, de a transporta pasagerii ori dacă nu respectă perioada de transportare, pasagerul este în drept, la alegere, să înainteze reclamație atât operatorului de transport rutier, cât și autogării. Autogara și operatorul de transport rutier poartă răspundere solidară pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor contactuale față de pasager.*

20. Codul contravențional al R.M. nu stabilește sancțiuni pentru lipsa biletului de bagaje. În consecință, obligația cu privire la procurarea biletelor de bagaje prevăzută la pct.11 lit.(b) din Regulamentul nr.854/2006 rămâne fără aplicabilitate practică. Mai mult decât atât, legislația nu stabilește tarifele în cazul transportului de bagaje în trafic național, motiv din care, în practică, operatorii de transport rutier percep taxe diferite pentru bagaje și fără eliberarea biletelor corespunzătoare, încălcând astfel regulile stabilite de lege privind perfectarea contractului de bagaje. Luând în considerație acest fapt, în scopul îmbunătățirii cadrului legal, recomandăm modificarea Codului contravențional prin reformularea art.204 alin.(1) și (2) în următoarea variantă: (1) *Admiterea pornirii fără bilet de călătorie și/sau de bagaje de pe teritoriul autogării (...);* (2) *Neeliberarea pe traseu a biletului de călătorie și/sau de bagaje în transportul rutier (...).*

21. În scopul soluționării problemelor practice care iau naștere în legătură cu întocmirea declarațiilor vamale, recomandăm modificarea art.4 din Legea cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569/2002 prin introducerea unui punct suplimentar, pct.6, cu următorul conținut: *Inspectorul vamal înregistrează audio faptul informării persoanei fizice/ operatorului de transport despre obligația de a efectua declarație verbală sau scrisă în privința bagajelor neînsoțite și a bunurilor personale pe care le dețin în mijlocul de transport. Înregistrării audio se supune și răspunsul primit de la persoana fizică/ operator de transport. Biroul vamal este obligat să păstreze înregistrările audio în decursul a 30 zile.*

22. Pornind de la faptul că la preluarea bagajelor neînsoțite din străinătate persoanele fizice nu au posibilitatea întocmirii în scris a declarației vamale, iar operatorii de transport rutier nu creează condiții adecvate pentru declarare, propunem modificarea art.4 din Legea nr.1569/2002 prin introducerea unui punct suplimentar, pct.7, cu următorul conținut: *La predarea bagajului neînsoțit, persoana fizică este obligată să completeze declarația vamală în formă scrisă, cu enumerarea bunurilor din bagaj. La declarația vamală se anexează copia buletinului de identitate (pașaportul) al persoanei fizice și actele care confirmă proprietatea asupra bunurilor. Obligația punerii la dispoziția persoanei fizice a declarației vamală și crearea condițiilor adecvate pentru completarea declarației de către persoana fizică revine operatorului de transport.*

23. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.553/1998 conține inexactități. Semne de întrebare apar în legătură cu domeniul de aplicare a acestei legi care, la art.4 alin.(2) prevede că asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri nu se extinde asupra operatorilor care efectuează transportarea pasagerilor cu: a) transportul rutier urban, inclusiv cu taximetrele, și transportul electric; b) transportul rutier suburban, fluvial și cu bacul.

Norma respectivă dezavantajează situația pasagerului, deoarece cele mai frecvente accidente cu implicarea pasagerilor se produc anume în mediu urban și suburban, iar limitarea domeniului de aplicare a Legii nr.553/1998 la transportul raional și interraional contravine normelor Legii privind protecția consumatorilor nr.105/2003.

În scopul soluționării dificultăților enunțate, recomandăm modificarea Legii nr.553/1998 prin excluderea lit.(a) și modificarea parțială a lit.(b) de la alin.(2) art.4. În varianta modificată, norma de la art.4 alin.(2) din Legea nr.553/1998 va avea următoarea formulare: *Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri nu se extinde asupra operatorilor care efectuează transportarea pasagerilor cu bacul, precum și cu transportul fluvial pe traseele pentru plimbări și excursii.*

24. Considerăm a fi greșită dispoziția de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998, care condiționează plata în beneficiul pasagerului a despăgubirilor de asigurare în funcție de prezența sau lipsa documentului de călătorie. În scopul corectării cadrului legal existent, recomandăm modificarea art.11 din Legea nr.1553/1998 prin excluderea alin.(2).

25. Crearea „Inspectoratului Rutier de Transport”, ca instituție specializată de control în subordinea MEI, care să asigure inspecția și controlul respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere. Pentru mai multă eficiență, propunem crearea unor subdiviziuni teritoriale ale Inspectoratului.

Avantajele și valoarea elaborărilor propuse. Propunerile și recomandările expuse în contextul prezentei teze de doctor habilitat au scopul de a înlătura lacunele de reglementare depistate

în cadrul normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Totodată, recomandările referitoare la modificarea și completarea unor acte normative au fost înaintate autorităților publice de resort. Soluțiile expuse în lucrare pot servi cu titlu de recomandări la examinarea unor categorii de litigii ce țin de transportul rutier de pasageri.

Impactul asupra științei și culturii. Prin valorificarea recomandărilor cu caracter analitic se va contribui la completarea doctrinei naționale cu studii importante privind perfecționarea legislației din sfera transportului rutier de pasageri, și anume: constituirea operatorilor de transport rutier, conturarea obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier, natura juridică a raporturilor dintre operatorii de transport și autogări, contractul de transport rutier de pasageri și bagaje, asigurările obligatorii și facultative din transportul rutier de pasageri, reglementarea unor varietăți ale activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri.

Subiecte pentru cercetare științifică de perspectivă. Deoarece prezenta teză de doctor habilitat se focalizează pe studiul exhaustiv al cadrului normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri, viitoarele demersuri științifice vor fi axate pe cercetarea legislației privind inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător din transportul rutier de mărfuri. De asemenea, tema supusă cercetării necesită a fi dezvoltată în perspectivă prin realizarea unor investigații științifice axate pe probleme ce țin de perfecționarea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului feroviar, aerian și maritim de pasageri.

BIBLIOGRAFIE DE REFERINȚĂ

I. Referințe bibliografice în limba română

1. Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice cu statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la 27.06.2014. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2014, L260/4.
2. Acord-cadrul multilateral nr.EUCAS din 08.09.1998 privind dezvoltarea coridorului de transport internațional Europa-Caucaz-Asia. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.000.
3. Acord nr.AGRMGR din 28.10.1992 între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul României în domeniul transporturilor rutiere. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1992, nr.000.
4. Acord nr.GRMCFE din 10.09.1998 între Guvernul Republicii Moldova și Consiliul Federal Elvețian privind transporturile rutiere internaționale de pasageri și mărfuri. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.000.
5. Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Slovaciei privind transportul rutier internațional de pasageri și mărfuri din 30.05.2000. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 2001, volumul 24, p.423-435.
6. Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Finlandei cu privire la transportul rutier internațional din 24.06.1997. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 2005, volumul 32, p.224-241.
7. Acord între Guvernul Republicii Moldova și Regatul Țărilor de Jos privind transportul internațional rutier din 29.10.1996. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, volumul 20, p.24-31.
8. Acord între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Germaniei cu privire la transporturile rutiere internaționale de persoane și mărfuri din 11.10.1995. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, volumul 19, p.14-23.
9. Acord cu privire la transportul rutier internațional între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Turciei din 03.06.1994. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, volumul 21, p.394-401.
10. Acord nr.2005 din 20.05.1999 între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Spaniei privind transportul auto. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.000.
11. Acord nr.2021 din 10.12.1997 între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Poloniei privind transporturile auto internaționale. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, volumul 23, p.215-228.
12. Acord nr.1023 din 11.02.2000 între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Sloveniei cu privire la transportul rutier internațional. În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 2001, volumul 24, p.431-435.
13. Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (A.E.T.R.) din 01.07.1970 (Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr.1318-XII din 02.03.1993). În: Ediția oficială „Tratate internaționale”, 1999, Volumul 4, p.109-115.
14. Acordul privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS) semnat la Bruxelles în 28.09.2000. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L321 din 26.11.2002.
15. Avornic Gh., Humă I., Grecu R., Postovan D. Tratat de teoria generală a dreptului (în două volume), Volumul II. Iași: Vasiliana '98, 2016, 689 p.
16. Băieșu A., Dediu E. Semnăturile electronice în dreptul comerțului internațional: Monografie. Chișinău: CEP USM, 2008, 280 p.

17. Beligrădeanu Ș. Considerații în legătură cu efectele caracterului „monist” al Codului civil român actual asupra ființării, în continuare, a unui „drept comercial” în România. În: *Dreptul (România)*, 2012, nr.9, p.11-21.
18. Boț A. Analiza juridică a noțiunii de autogară, <http://dreptprivat.wordpress.com/2012/12/04/analiza-juridica-a-notiunii-de-autogara/> (vizitat 21.04.2018).
19. Bloșenco A. *Drept civil. Partea specială. Note de curs*. Chișinău: Cartdidact, 2003, 296 p.
20. Bucur V. Unele probleme aferente contabilității costurilor în transportul auto. În: *Materialele Conferinței Științifice Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”*, Ediția a IV-a, Chișinău, 9-11 decembrie 2011. Chișinău: Evrica, 2012, p.202-207.
21. Bucur V. *Particularități ale contabilității în transportul auto: Curs universitar*. Chișinău: Cartier, 2008, 145 p.
22. Catană R. *Dreptul asigurărilor. Reglementarea activității de asigurare. Teoria generală a contractelor de asigurare*. Cluj-Napoca: Sfera juridică, 2007, 324 p.
23. Caraiani Gh. *Transporturi, expediții și asigurări internaționale*. București: Lumina Lex, 2001, 335 p.
24. Căpățînă O., Stancu Gh. *Dreptul transporturilor. Partea generală*. București: Lumina Lex, 2002, 342 p.
25. Cărpenaru S. Dreptul comercial – între continuitate și contestare. În: *Dreptul (România)*, 2012, nr.10, p.14-21.
26. Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. *Drept civil. Contracte speciale. Volumul III*. Chișinău: Cartier, 2005, 232 p.
27. Chibac Gh., Bruma S., Robu O., Chibac N. *Drept civil. Contracte și succesiuni: Curs universitar*, Ediția a II-a. Chișinău: Tipografia Centrală, 2014, 332 p.
28. Chibac Gh. Teoria cu privire la cauzele civile. Comentariu la Codul civil al Republicii Moldova. Transportul de bunuri. În: *Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor*, 2004, nr.9, p.5-12.
29. Chibac Gh. Contractul de transport (comentariu). Dispoziții generale cu privire la transport. În: *Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor*, 2004, nr.4, p.7-13.
30. Cimil D., Bejenaru E. *Drept civil: Contracte speciale*. Chișinău: Grafema, 2014, 289 p.
31. Cimil D., Negru O. Obligația de transport (auto), publicat pe <https://dreptprivat.wordpress.com/2012//obligatia-de-transport-auto/> (vizitat 25.09.2017);
32. Cimil D., Negru O. Regimul juridic a mijlocului de transport auto, publicat pe <https://dreptprivat.wordpress.com/2012/12/08/regimul-juridic-a-mijlocului-de-transport-auto/> (vizitat 26.09.2017).
33. Cimil D., Bot A. Recalificarea locațiunii în raporturile de transport feroviar de bunuri. În: *Revista științifico-practică „Avocatul poporului”*, 2012, nr.1-2, p.15-19.
34. Circulara Inspectoratului Fiscal Principal de Stat „Privind acțiunile ce urmează a fi întreprinse în cazul verificării transportului auto de călători pe rute regulate” nr.26-12-11-683/3172 din 11.04.2014.
35. Ceban Gh., Garștea N. Analiza lacunelor existente în legislația transporturilor din Republica Moldova. În: *Materialele Conferinței Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”*, Ediția a V-a, mun.Chișinău, 11-13 decembrie 2013. Chișinău: Evrica, 2013, p.58-64.
36. Ciobanu O. Contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse în urma accidentelor auto. În: *Revista Națională de Drept*, 2002, nr.3, p.52-62.
37. Codul civil al R.M., adoptat prin Legea nr.1107 din 06.06.2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2002, nr.82-86.
38. Codul penal al R.M., adoptat prin Legea nr.985 din 18.04.2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2009, nr.72-74.
39. Codul transporturilor rutiere, nr.150 din 17.07.2014. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2014, nr.247-248.

40. Codul fiscal al R.M., nr.1163 din 24.04.1997 (republicat). În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, Ediție specială.
41. Codul civil al R.S.S.M., aprobat de Sovietul Suprem al R.S.S.M. la 26.12.1964. În: Veștile Sovietului Suprem al R.S.S.M., 1964, nr.36. În prezent este abrogat.
42. Codul transportului feroviar, adoptat prin Legea nr.309-XV din 17.07.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.226.
43. Codul navigației maritime comerciale, adoptat prin Legea nr.599-XIV din 30.09.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4.
44. Codul transporturilor auto, nr.116 din 29.07.1998 (abrogat). În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.90-91.
45. Codul de Procedură Civilă al R.M., adoptat prin Legea nr.225 din 30.05.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.111-115.
46. Codul contravențional al R.M., nr.218 din 24.10.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.3-6.
47. Codul muncii al R.M., nr.154 din 20.03.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.159-162.
48. Codul civil al Republicii Uzbekistan, adoptat la 29 august 1996, cu modificările și completările ulterioare, în limba rusă, pe portalul oficial al Ministerului Justiției din Republica Uzbekistan, http://www.lex.uz/guest/irs_html.winlav?pid=111181 (vizitat 02.01.2018).
49. Codul civil al Republicii Tadjikistan, adoptat la 11 decembrie 1999, în limba rusă, pe portalul legislativ al Comunității Statelor din Caucaz și Asia Centrală, <http://medialaw.asia/document/-472> (vizitat 02.01.2018).
50. Codul civil al Armeniei, adoptat la 05 mai 1998, în limba rusă, pe portalul legislativ al țărilor membre a Comunității Statelor Independente (C.S.I.), <http://base.spinform.ru/show.fwx?Regnom=2998> (vizitat 02.11.2017).
51. Codul civil din Québec, adoptat la 08 decembrie 1991, în limba franceză, publicat pe portalul oficial al Ministerului Justiției din Québec, <http://www.justice.gouv.qc.ca/FRANCAIS/sujets/glossaire/code-civil.htm> (vizitat 02.01.2018).
52. Corețchi B., Sârbu O. Impactul transportului asupra comerțului extern al Republicii Moldova. În: Materialele Conferinței Științifice „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a IV-a, mun.Chișinău, 9-11 decembrie 2011. Chișinău: Evrica, 2012, p.40-47.
53. Cojocari E. Dreptul economic (Partea generală): Suport de curs pentru studenții Facultăților de Drept și Științe Economice. Chișinău: Business-Elita, 2007, 188 p.
54. Cojocaru O. Problematika definirii noțiunii de întreprinzător individual. În: Materialele conferinței internaționale științifico-practice „Problemele actuale ale legislației naționale în contextul procesului integraționist european”. Chișinău: CEP USM, 2008, p.267-270.
55. Condratov I. Analiza statistică privind evoluția distribuției serviciilor turistice în spațiul european, prin intermediul Internetului. În: Revista de turism (România), 2007, nr.4, p.46-51.
56. Constituția R.M. din 29.07.1994. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr.1.
57. Convenția cu privire la contractul de transport internațional auto de pasageri și bagaje (CVR), semnată la Geneva la 01.03.1973, Republica Moldova a aderat prin Legea nr.308 din 26.10.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.174-177.
58. Convenția cu privire la transportul rutier internațional de pasageri și bagaje, semnată la Bișkek la 09.10.97, statul nostru a aderat prin Legea nr.192 din 08.05.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.97.
59. Convenția cu privire la contractul de transport internațional rutier de pasageri și bagaje (CVR), semnată la Geneva la 01.03.1973, Republica Moldova a aderat prin Legea nr.308 din 26.10.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.174-177.
60. Cotruța I. Transportul public în regim de taxi: probleme și soluții. Chișinău: IDIS „Viitorul”, 2007, 98 p.
61. Cotutiu A. Contractul de transport: Monografie. București: C.H.Beck, 2017, 243 p.

62. Clima N., Bloşenco A. Particularitățile examinării litigiilor ce țin de repararea prejudiciului în legătură cu cauzarea daunei sănătății. În: Manualul judecătorului la examinarea pricinilor civile, coord. M.Poalelungi. Chișinău: Cartier, 2006, 909 p.
63. Cucereanu M. Particularitățile dezvoltării business-ului mic în ramura transporturilor din Republica Moldova. În: Materialele Conferinței Științifice Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a III-a, mun.Chișinău, 22-23 octombrie 2009. Chișinău: Evrica, 2010, p.32-39.
64. Cuznețov A., Vlaicu V., Mihalache Iu., Tretiacov O., Lungu M. Dreptul afacerilor: Curs universitar. Ediția a II-a. Chișinău: CEP USM, 2013, 253 p.
65. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 12.11.2014, dosar nr.3ra-1322/14, www.csj.md.
66. Decizia Consiliului Municipal Chișinău nr.12/10 din 27.12.2009 „Cu privire la depistarea contravențiilor și sancționarea pasagerilor contravenienți în transportul public”, publicată pe site-ul oficial al Primăriei municipiului Chișinău, <http://chisinau.md/lib.php?l=ro&idc=408&year=2009> (vizitat 11.04.2018).
67. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 24.04.2013, dosar nr. 2ra-635/13. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
68. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 13.05.2009, dosar 3r-642/09, www.csj.md.
69. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 12.05.2010, dos. 3r-988/10, www.csj.md.
70. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Chișinău din 26.03.2015, dosar nr.3a-3049/14. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
71. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 04.12.2008, dos. 3r-2038/08, www.csj.md.
72. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 18.12.2016, dos. 3r-2251/16, www.csj.md.
73. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 06.05.2015, dosar nr.3ra-307/15. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
74. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 29.04.2015, dosar nr.3r-595/15, www.csj.md.
75. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 27.10.2015, dos. 3r-1818/15. www.csj.md.
76. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Chișinău din 15.10.2014, dosar 3a-736/14, www.instante.justice.md.
77. Decizia Colegiului Penal al Curții de Apel Chișinău din 27.03.2014, dosar 4r-868/14. Sursa: www.instance.justice.md.
78. Decizia Colegiului Penal al Curții de Apel Chișinău din 28.05.2014, dosar 4r-1196/14. Sursa: www.instance.justice.md.
79. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 10.06.2014, dosar 3r-1212/14, www.csj.md.
80. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Appel Chișinău din 28.10.2014, dosar nr.3a-1230/14. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani.
81. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 24.07.2013, dosar 3ra-1127/13, www.csj.md.
82. Decizia Colegiului Penal al Curții de Apel Chișinău din 23.03.2015, dosar nr.4r-646/15. Sursa: www.instante.justice.md.
83. Decizia Colegiului civil al Curții de Apel Chișinău din 28 februarie 2013, dosar nr.2a-26/2013. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani.
84. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2ra-1449/09 din 24.06.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Botanica.

85. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 21.10.2010, dos. 2ra-1894/10, www.csj.md.
86. Decizia Colegiului civil al Curții de Apel Bender din 02.07.2013, dosar nr.2a-111/13. Arhiva Judecătoriei Căușeni.
87. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 26.02.2014, dosarul nr.2ra-486/14, www.csj.md.
88. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova din 04.06.2014, dosarul nr.2ra-1450/14, www.csj.md.
89. Decizia Colegiului civil al Curții de Apel Chișinău din 06.11.2014, dosar nr.2a-4062/14. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani.
90. Decizia Colegiului civil al Curții de Apel Chișinău din 10.02.2015, dosar nr.2a-4039/14. Arhiva Judecătoriei Căușeni.
91. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2rc-58/15 din 20.03.2015. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
92. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2ra-2102/09 din 04.11.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Botanica.
93. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2ra-1245/09 din 17.06.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
94. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2ra-445/10 din 10.03.2010. Arhiva Judecătoriei Bălți, sediul Fălești.
95. Decizia Colegiului economic lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2rae-201/09 din 16.07.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Centru.
96. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.2ra-2148/09 din 16.12.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Centru.
97. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție din 06.10.2013, dosarul nr.2ra-1247/2013. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Rîșcani.
98. Directiva 2009/1072/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21.10.2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300 din 14.11.2009.
99. Directiva 97/67/CE a Parlamentului European din 15.12.1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L15 din 21.01.1998.
100. Examinarea situației în domeniul transportului auto de călători în folos public în regim de taxi, publicat la 15.10.2016, pe site-ul oficial al Camerei de Licențiere a R.M., <http://licentiere.gov.md/libview.php?l=ridc=151&id=70> (vizitat 15.02.2018).
101. Făiniș F. Dreptul transporturilor: Curs. București: Pro Universitaria, 2014, 253 p.
102. Filip Gh., Badea C., Manoliu M., Dreptul transporturilor. Iași: Junimea, 2002, 230 p.
103. Fotescu S., Țugulschi A. Asigurări și reasigurări. Chișinău: ASEM, 2006, 222 p.
104. Garștea N. Analiza desfășurării activității de transport în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova. În: Tezele conf. a II-a practico-științifică „Strategii de Management Inginerie și Tehnologii în Transporturi”. Chișinău: UTM, 2006, p.279-289.
105. Garștea N., Guber I. Administrarea publică în sistemul de transport. În: Materialele Conferinței Științifice Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a II-a, mun.Chișinău, 25-26 octombrie 2007. Chișinău: Evrica, 2008, p.55-59.
106. Garștea N., Vrîncean V. Imperfecțiuni legislative în procedura licențierii activității transportului auto în Republica Moldova. În: Materialele Conferinței Naționale „Sisteme de transport și logistică”, Chișinău, 11-13 decembrie 2013, Editura Evrica, 2013, p.49-54.
107. Garștea N. Răspunderea juridică a părților în baza contractului de transport și expediție. În: Materialele Conferinței Naționale „Sisteme de transport și logistică”, Chișinău, 11-13 decembrie 2013, Editura Evrica, 2013, p.40-48.
108. Gherasimov M. Particularitățile contabilității veniturilor și cheltuielilor la întreprinderile de transport auto. Autoreferatul tezei de doctor în economie, Chișinău, 2011, 33 p.

109. Gheorghița A. Complexul de transport public din municipiul Chișinău: analize, perspective, căi de eficientizare. În: Materialele Conferinței Științifice „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a V-a, mun.Chișinău, 11-13 decembrie 2013. Chișinău: Evrica, 2013, p.36-43.
110. Ghidul consumatorului / Inspectoratul Principal de Stat pentru Supravegherea Pieței și Protecția Consumatorilor. Chișinău: Bones Offices, 2009, 43 p.
111. Hotărârea Guvernului R.M. nr.88 din 06.02.2014 „Cu privire la punerea în aplicare a plăcilor cu număr de înmatriculare pentru vehiculele destinate transportului public de călători”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.35-41.
112. Hotărârea Guvernului R.M. nr.539 din 23.04.2008 cu privire la crearea I.P. „Agenția Națională Transport Auto”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.82.
113. Hotărârea Guvernului R.M. nr.85 din 01.02.2008 „Cu privire la aprobarea Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.30.
114. Hotărârea Guvernului R.M. nr.547 din 04.08.1995 cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor). În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr.53-54.
115. Hotărârea Guvernului R.M. nr.1047 din 08.11.1999 „Cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1999, nr.126-127.
116. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a R.M. „Cu privire la practica aplicării de către instanțele judecătorești a legislației ce reglementează obligația uneia dintre părțile contractului individual de muncă de a repara prejudiciul cauzat celeilalte părți” nr.11 din 03.10.2005. În: Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, 2006, nr.2.
117. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a R.M. nr.6 din 04.07.2005 „Cu privire la practica aplicării de către instanțele judecătorești a legislației materiale despre încasarea prejudiciului cauzat prin vătămare a integrității corporale sau altă vătămare a sănătății ori prin deces”. În: Buletinul Curții Supreme de Justiție a R.M., 2005, nr.1, p.12.
118. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție „Cu privire la practica aplicării legislației despre protecția consumatorilor la judecarea cauzelor civile”, nr.7 din 09.10.2006. În: Buletinul Curții Supreme de Justiție al Republicii Moldova, 2007, nr.3, p.4.
119. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a R.M. „Cu privire la practica aplicării de către instanțele judecătorești a unor prevederi ale legislației referitoare la răspunderea cărașului în contractul de transport de bunuri”, nr.12 din 27.11.2009, http://jurisprudenta.csj.md/db_hot_expl.php (vizitat 03.08.2017).
120. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a R.M. „Cu privire la aplicarea de către instanțele de judecată a legislației la soluționarea litigiilor ce decurg din asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” nr.3 din 30.03.2009, http://jurisprudenta.csj.md/search_hot_expl.php?id=122 (vizitat 14.08.2017).
121. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție „Privind practica judiciară de soluționare de către instanțele judecătorești a cauzelor referitoare la suspendarea (sistarea și retragerea) licențelor ce vizează activitatea de întreprinzător” nr.2 din 28.05.2012, www.jurisprudenta.csj.md.
122. Hotărârea Judecătoriei Criuleni din 01.04.2014, dosar 4-2/14. Arhiva Judecătoriei Criuleni, sediul central.
123. Hotărârea Judecătoriei Criuleni din 27.02.2014, dosar 4-1/14. Arhiva Judecătoriei Criuleni, sediul central.
124. Hotărârea Judecătoriei Bălți din 08.05.2014, dosar nr.4-298/14. Arhiva Judecătoriei Bălți, sediul central.
125. Hotărârea Judecătoriei Dubăsari din 30.07.2014, dosar nr.4-52/14. Arhiva Judecătoriei Criuleni, sediul Dubăsari.
126. Hotărârea Judecătoriei Soroca din 27.03.2014, dosar nr.4-66/14. Arhiva Judecătoriei Soroca, sediul central.

127. Hotărârea Judecătorei Basarabeasca din 02.10.2012, dosar nr.4-168/12. Arhiva Judecătorei Cimișlia, sediul Basarabeasca.
128. Hotărârea Judecătorei Ciocana, mun. Chișinău, din 12.09.2014, dosar nr.4-76/14. Arhiva Judecătorei Chișinău, sediul Ciocana.
129. Hotărârea Judecătorei Hîncești din 02.12.2013, dosar nr.3CA-89. Arhiva Judecătorei Hîncești, sediul central.
130. Încheierea Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 21.10.2015, dosar nr.2rh-190/15. Arhiva Judecătorei Chișinău, sediul Rîșcani.
131. Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidență a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional, aprobată prin ordinul MTID nr.11 din 16.01.2010. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr.172-178.
132. Instrucțiunea provizorie privind eliberarea, completarea și controlul utilizării Carnetului Foi de Parcurs pentru transporturile internaționale de călători, aprobată prin ordinul MTID nr.42 din 20.02.2012 (abrogat). În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr.46-47.
133. Lebedev A. Cum sistemul de transport public din municipiul Chișinău ar putea deveni mai eficient, publicat la 16.03.2015, <http://diez.md/2015/03/16/cum-sistemul-de-transport-public-din-municipiul-chisinau-ar-putea-deveni-mai-eficient/> (vizitat 25.07.2017).
134. Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, nr.845 din 03.01.1992. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr.2.
135. Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, nr.235 din 20.07.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.126-130.
136. Legea cu privire la comerțul interior, nr.231 din 23.09.2010. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr.206-209.
137. Legea cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător, nr.81 din 18.03.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr.64-66.
138. Legea privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător, nr.131 din 08.06.2012. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr.181-184.
139. Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, nr.160 din 22.07.2011. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2011, nr.170-175.
140. Legea cu privire la asociațiile obștești, nr.837 din 17.05.1996 (republicată). În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.153-156.
141. Legea cu privire la actele normative, nr.100 din 22.12.2017. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.7-17.
142. Legea cu privire la transporturi, nr.1194 din 21.05.1997. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1997, nr.67-68.
143. Legea privind siguranța traficului rutier, nr.131 din 07.06.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
144. Legea serviciilor de transport public local, nr.92 din 10.04.2007. În: Monitorul Oficial al României, Partea I, 2007, nr.262.
145. Legea privind actele normative ale Guvernului și ale altor autorități ale administrației publice centrale și locale, nr.317 din 18.07.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.208-210.
146. Legea privind protecția consumatorilor, nr.105 din 13.03.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.176-181.
147. Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali, nr.220 din 19.10.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.184-187.
148. Legea privind administrarea și deținutarea proprietății publice, nr.121 din 04.05.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.90-93.
149. Legea cu privire la întreprinderea de stat, nr.146 din 16.06.1994. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr.2.
150. Legea privind cooperativele de producție, nr.1007 din 25.04.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.71-73.

151. Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, nr.451 din 30.07.2001. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.26-28.
152. Legea cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice, nr.1569 din 20.12.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.185-189.
153. Legea fondului rutier, nr.720 din 02.02.1996. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr.247-251.
154. Legea contenciosului administrativ, nr.793 din 10.02.2000. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.57-58.
155. Legea concurenței, nr.183 din 11.07.2012. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr.193-197.
156. Legea contabilității, nr.113 din 27.04.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.90-93.
157. Legea privind semnătura electronică și documentul electronic, nr.91 din 27.06.2014. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.174-177.
158. Legea privind comerțul electronic, nr.284 din 22.07.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr.138-146.
159. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, nr.1553 din 25.02.1998. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38-39.
160. Mihalache Iu. Contractul de transport aerian de pasageri și bagaje. Biletul electronic, <http://law.md/domenii/transport-law/ontractul-de-transport-aerian-de-pasageri-si-bagaje-biletul-electronic> (vizitat 09.08.2017).
161. Mihalache Iu. Natura juridică a raporturilor contractuale dintre autogară, transportator și pasager conform legislației Republicii Moldova. În: Materialele Conferinței Internaționale cu genericul „Constituția și societatea contemporană” din 05 decembrie 2014 organizată de Universitatea Petrol-Gaze, Ploiești. București: Editura universitară, 2014, p.361-372.
162. Mihalache Iu. Legislația națională din domeniul transportului în fața noilor exigențe de reglementare: probleme și soluții. În: Materialele Conferinței științifice cu participare internațională „Dreptul privat ca factor în dezvoltarea relațiilor economice. Tradiții, actualitate și perspective”. Chișinău: CEP USM, 2014, p.102-112.
163. Mihalache Iu., Cojocaru I. The authorization regime in passenger transportation under the laws of the Republic of Moldova. În: Journal of Law and Administrative Sciences (România), Special Issue 2015, p.645-646, http://jolas.ro/wp-content/uploads/2015/07/jolas_sia64.pdf (vizitat 12.07.2017).
164. Mihalache Iu. Sinteza practicii judiciare pe cauzele de contencios administrativ ce țin de transportul auto de călători. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.8, p.8-14.
165. Mihalache Iu. Dreptul afacerilor: Note de curs. Chișinău: Print Caro, 2015, 368 p.
166. Mihalache Iu. Dreptul transporturilor – subramură de drept și disciplină de studiu în cadrul facultăților de drept. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.5, p.20-24.
167. Mihalache Iu. Dreptul afacerilor în Republica Moldova: abordări și dificultăți de identificare. În: Revista Română de Drept Privat (România), 2013, nr.6, p.73-81.
168. Mihalache Iu. Dreptul transporturilor: Manual. Chișinău: Pontos, 2012, 649 p.
169. Mihalache Iu. Noul Proiect al Codului transporturilor rutiere și impactul lui asupra legislației din transport. În: „Annual Congress of the American Romanian Academy of Arts and Sciences: June 04-09, 2013: Proceedings. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p.79-83.
170. Mihalache Iu., Păduraru I. Caracteristicile transportului public urban de călători. În: Revista de Știință, Inovare, Cultură și Artă „AKADEMOS”, 2015, nr.3 (38), p.92-98.
171. Mihalache Iu., Hilotii P. Încheierea și conținutul contractului de transport rutier de persoane. În: Analele științifice USPEE „C.Stere”, 2016, nr.3, p.76-81.
172. Metodologia de calcul al primei de asigurare de bază și al coeficienților de rectificare pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, aprobată

- prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.318 din 17.03.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.61-62.
173. Moldova în cifre = Молдова в цифрах: Breviar statistic / Biroul Național de Statistică al R.M.; col. red.: Valcov V. (preș.), Negruța A., Mocanu Iu. Chișinău: Statistica, 2017, 64 p.
174. Piperea Gh. Drept comercial. Întreprinderea. București: C.H.Beck, 2012, 243 p.
175. Nomenclatorul funcțiilor deținute și lucrărilor executate de către salariații cu care angajatorul poate încheia contracte scrise cu privire la răspunderea materială individuală sau colectivă (de brigadă) deplină, precum și a contractelor-tip cu privire la răspunderea materială deplină, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.449 din 29.04.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr.73-76.
176. Nomenclatorul formularelor tipizate de documente primare cu regim special, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.294 din 14.03.1998 „Cu privire la executarea Decretului Președintelui Republicii Moldova nr.406-II din 23.12.1997”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.30-33.
177. Nota informativă din 02.03.2012 elaborată de MTID la Proiectul Codului transporturilor rutiere, <http://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=234> (vizitat 15.07.2017).
178. Ordin nr.3 din 26.01.2015 „Cu privire la aprobarea provizorie a modelului autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.3.
179. Ordinul nr.172 din 09.12.2005 „Cu privire la aprobarea Normelor de consum de combustibil și lubrifianți în transportul auto”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.59-62.
180. Ordinul nr.98 din 06.06.2005 privind aprobarea normativelor temporare în domeniul transportului auto. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.86-88.
181. Ordinul nr.124 din 29.07.2005 „Cu privire la aprobarea Normelor de parcurs și exploatare a anvelopelor pentru mijloacele de transport auto”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.110-112.
182. Ordinul MTID nr.231 din 22.10.2013 „Cu privire la majorarea tarifelor de călătorie în transportul rutier de pasageri și bagaje pe rute cu mers regulat de autobuze” (nepublicat în Monitorul Oficial), http://mtid.gov.md/sites/default/files/files//ordine/ord_231.pdf (vizitat 19.08.2017).
183. Ordinul MTID nr.193 din 29.07.2013 „Cu privire la aprobarea Regulamentului pentru ocuparea funcției vacante de administrator al întreprinderii de stat, al cărei fondator este MTID” (nepublicat în Monitorul Oficial), http://mtid.gov.md/sites/default/files/files//ordine/ord_193.pdf (vizitat 18.08.2017).
184. Ordinul MTID nr.45 din 27.03.2014 „Cu privire la operarea unor modificări la procedura de eliberare a Carnetelor Foi de Parcurs (CFP)”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.99-102.
185. Ordinul MTID nr.25 din 04.03.2015 „Cu privire la aprobarea formularelor de tip nou ale Procesului-verbal de constatare a contravenției și aprobarea formularelor de tip nou ale Procesului-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.74-77.
186. Ordinul MTID nr.69 din 17.04.2014 „Cu privire la aprobarea formularelor Procesului-verbal de constatare a contravenției și Procesului-verbal cu privire la controlul sarcinii pe osie”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.103 (abrogat).
187. Ordinul MTID nr.3 din 26.01.2015 „Cu privire la aprobarea provizorie a modelului autorizației transport rutier de persoane prin servicii regulate”. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.39-45.
188. Ordinul MTID nr.192 din 31.12.2014 „Cu privire la aprobarea Programului de transport interraional și internațional”, nepublicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
189. Ordonanța de urgență privind transporturile rutiere, nr.109 din 14.07.2005. În: Monitorul Oficial al României, Partea I, 2005, nr.655.
190. Piperea Gh. Dreptul transporturilor: Curs universitar. București: C.H.Beck, 2016, 294 p.

191. Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2014-2016, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.808 din 07.10.2014. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.297-309.
192. Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2017-2019, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.1472 din 30.12.2016. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.103-108.
193. Protecția consumatorilor: corecții aduse în cazul a 50% dintre site-urile internet care aparțin companiilor de transport și prezintă informații înșelătoare, http://www.europa.eu/rapid/press-release_IP-08-722_ro.pdf (vizitat 02.08.2017).
194. Protocolul Comisiei mixte dintre România și Republica Moldova în domeniul transportului rutier (Baia Mare, 26-27 ianuarie 2010), site-ul oficial al AITA, <http://aita.md/default.aspx> (vizitat 15.01.2018).
195. Recomandarea nr.33 a Curții Supreme de Justiție a R.M. cu privire la termenele de prescripție în contractul de transport auto de mărfuri, http://jurisprudenta.csj.md/search_rec_csj.php?id=51 (vizitat 14.01.2018).
196. Regulamentul (CE) nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/51 din 14.11.2009.
197. Regulamentul (CE) nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/88 din 14.11.2009.
198. Regulamentul (UE) nr.181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L55/1 din 28.02.2011.
199. Regulamentul (CE) nr.1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/72 din 14.11.2009.
200. Regulamentul (UE) nr.165/2014 al Parlamentului European din 04.02.2014 privind tahografele în transportul rutier. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2014, nr.60/1.
201. Regulamentului cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Moldovei de către persoanele fizice, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.1185 din 30.09.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.211-214.
202. Regulamentului de aplicare a destinațiilor vamale prevăzute de Codul vamal al R.M., aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M., nr. 1140 din 02.11.2005. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.157-160.
203. Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.357 din 13.05.2009. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.92-93.
204. Regulamentul privind vămuirea bunurilor trecute peste frontiera vamală a Republicii Moldova de către persoane fizice și a unor formulare tipizate, aprobat prin Ordinul nr.56-O din 21.02.2008 al Directorului general al Serviciului Vamal. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.74.
205. Regulamentul privind prestările de servicii în traficul feroviar de călători, bagaje, mărfuri și mesagerii în interes propriu, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.238 din 25.02.2005. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.39.
206. Regulamentul privind inventarierea, aprobat prin Ordinul ministrului finanțelor nr.27 din 28.04.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr.123-124.
207. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, nr.854 din 28.07.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.124-125.
208. Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții și organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri nr.9/12 din 09.12.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46.

209. Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție, nr.9/12 din 09.12.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.57.
210. Regulamentul cu privire la autogară (stația auto) nr.9/12 din 09.12.1999, aprobat de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor al R.M. la 09.12.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46.
211. Regulamentul cu privire la modul de asigurare obligatorie a pasagerilor transportului aerian, feroviar, fluvial și auto în comun, de decontare a ratelor de asigurare de către întreprinderile de transport, stabilire și achitare a sumelor de asigurare conform tipului corespunzător de asigurare, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.686 din 23.11.1992. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1992, nr.10 (abrogat).
212. Regulamentul cu privire la modul de asigurare obligatorie a pasagerilor transportului aerian, feroviar, fluvial și auto în comun, de decontare a ratelor de asigurare de către întreprinderile de transport, stabilire și achitare a sumelor de asigurare conform tipului corespunzător de asigurare, aprobat prin Hotărârea Guvernului RM nr.370 din 06.06.1995. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1995, nr.40 (abrogat).
213. Regulamentul pentru implimentarea Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul Interbus), semnat la Bruxelles la 28.09.2000, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.456 din 24.04.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.64.
214. Regulamentul privind aplicarea sistemului bonus-malus la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, aprobat prin Hotărârea Comisiei Naționale a Pieței Financiare nr.22/3 din 29.04.2015. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.115-123.
215. Regulamentul cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule, aprobat prin Hotărârea CNPF nr.13/1 din 03.04.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.90.
216. Rizoiu R., Poenaru L., Zatroba V. Dicționar de dreptul afacerilor român-englez. București: Monitorul Oficial, 2012, 234 p.
217. Romani F., Hamöller G., Boeswillwald P. Strategia de transport a municipiului Chișinău. Programul de consultanță privind reglementarea și restructurarea transportului public. Karlsruhe, București, 2013, 121 p.
218. Rotaru-Maslo L. Caracterele și clasificarea contractului de transport rutier. Primele reglementări. În: Revista științifico-practică „Legea și viața”, 2013, nr.10, p.12-19.
219. Roșca N., Baieș S. Dreptul afacerilor, Ediția III, Chișinău: Tipografia Centrală, 2011, 435 p.
220. Sentința Judecătorei Hîncești din 07.05.2013, dosar nr.2-145/2013. Arhiva Judecătorei Hîncești, sediul central.
221. Sentința Judecătorei Ungheni din 19.12.2014, dosar nr.1-220/2014. Arhiva Judecătorei Ungheni, sediul central.
222. Sistem electronic de rezervări inefficient sau eroare de agent?, <http://www.turism20.ro/2009/01/sistem-electronic-de-rezervari-ineficient-sau-eroare-de-agent/> (vizitat 02.08.2017).
223. Stanciu C., Istrătoaie M. Fundamentele civile ale contractului de transport. În: Revista de Studii Juridice (România), 2008, nr.3, p.47-54.
224. Stanciu C., Niță V. Interferență în Republica Moldova e și fundamente civile în contractul de transport. În: Revista de Științe Juridice (România), 2007, nr.2, p.66-73.
225. Stanciu C. Regimul juridic al transportatorului persoană juridică în contextul noilor reglementări din Codul civil român. În: Revista de Științe Juridice (România), 2014, nr.1 (vol.25), p.172-183.
226. Stanciu C., Niță V. Considerații privind răspunderea civilă delictuală a căraușului. În: Revista de Științe Juridice (România), 2008, nr.9, p.77-87.
227. Standardul ocupațional pentru profesia de șofer, aprobat prin Ordinul MTID nr.41 din 06.04.2015. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2015, nr.89-92.

228. Standardele Naționale de Contabilitate, aprobate prin Ordinul ministrului finanțelor nr.118 din 06.08.2013. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr.177-1811.
229. Tănăsescu F. Transportul electric urban în marile aglomerări urbane: prezent și perspective. În: Proceedings: lucrările celei de-a VII-a ediții a Conferinței anuale a Academiei de Științe Tehnice din România. București: Agir, 2012, p.55-59.
230. Tuleasca L. Drept comercial. Întreprinderile comerciale. București: Universul juridic, 2016, 367 p.
231. Vlaicu V., Rotaru A., Boaghi V., Vidaicu D. Drept fiscal. Suport de curs la disciplina „Drept fiscal”. Chișinău: CEP USM, 2014, 234 p.
232. Volcinschi V., Cojocari E. Dreptul economic (dreptul antreprenoriatului): Suport de curs la specializarea dreptul economic. Chișinău: Business-Elita, 2006, 426 p.
233. Zgardan A. Caracteristica asigurărilor prin efectul legii în domeniul transportului auto în Republica Moldova. Chișinău: IDIS „Viitorul”, 2008, 93 p.

II. Referințe bibliografice în limba engleză

234. Abrikosov D.S. Legal grounds civil liability of the carrier under the contract of transportation of the passenger. În: Вісник Запорізького національного університету (Ucraina), nr.1, 2014, p.55-63.
235. Allen W., Kraakman R. Commentaries and Cases on the Law of Business Organizations (Aspen Casebook Series), Fifth Edition. Oxford: Wolters Kluwer, 2016, 221 p.
236. Antonio F., Gómez S., Martínez Pérez G., Yago Sánchez C. Easy Transport: An Interoperable and Secure e-ticketing Model based on Contactless Smart Cards, <http://tar.ipsitransactions.org/2005/January/Paper%2005.pdf> (vizitat 02.09.2017).
237. Atamer K., Damar D., Ercin F. Transport Law in Turkey. Amsterdam: Wolters Kluwer, 2013, 223 p.
238. Augello W., Pezold G. Transportation, Logistics and the Law, Second Edition. Tucson: Phoenix, 2015, p.112-123.
239. Baskind E., Osborne G., Roach L. Commercial Law, Second Edition. Oxford: University Press, 2016, 287 p.
240. Belu A. The unpredictability clause in transport contracts, according to the new civil code. În: Challenges of the Knowledge Society, Private Law, Proceedings, 2014, p.84-92.
241. Brebbia C.A., Miralles J.L. Urban Transport XXI. Ashurst Lodge: WIT Press, 2015, p.56.
242. Cosmas N., Etus C, Ajere I. Online Bus Ticket Reservation System. În: International Journal of Computer Science and Statistics (Scoția), Volume 1, 2015, no.2, p.16-21.
243. Frühling P., Whiddington Ch. The Application of European Competition Law in the Transport Sector. În: Journal of European Competition Law (Anglia), 2011, nr.2, p.151-160.
244. Goode R., Kronke H., McKendrick E. Transnational Commercial Law: Texts, Cases and Materials, Second Edition. Oxford: University Press, 2016, 321 p.
245. Jakubauskas G. Improvement of urban passenger transport ticketing systems by deploying intelligent transport systems. În: Journal of Public Transportation (Anglia), Volume XXI, 2006, nr.4, p.258-269.
246. Lagros C. Transport Law in France, 2nd edition. London: Wolters Kluwer, 2016, 215 p.
247. Lowe D., Pidgeon C. Lowe's Transport Manager's and Operator's Handbook. London: Kogan, 2016, 215 p.
248. Mann R., Warren E., Westbrook J. Comprehensive Commercial Law: Statutory Supplement. London: Wolters Kluwer, 2014, 132 p.
249. Mezghani M. Study on electronic ticketing in public transport: Final Report. London: EMTA, 2008, 221 p.
250. Oloyede M.O., Alaya S.M., Adewole K.S. Development of an Online Bus Ticket Reservation System for a Transportation Service. În: Computer Engineering and Intelligent Systems (Irlanda), Volume 5, 2014, nr.12, p.11-21.

251. Kos-Labedowicz J. Integrated E-ticketing System – Possibilities of Introduction in EU. În: International Conference on Transport Systems Telematics, Kraków, Poland, October 22-25, 2014. Krakow: Springer, 2014, p.377-390.
252. Puhe M., Edelmann M., Reichenbach M. Integrated urban e-ticketing for public transport and touristic sites: Final report on application concepts and the role of involved stakeholders. Brussels: European Parliamentary Research Service, 2014, p.70-82.
253. Puhe M. Integrated urban e-ticketing schemes – conflicting objectives of corresponding stakeholders. În: „Sustainable Mobility in Metropolitan Regions”: International Scientific Conference on Mobility and Transport, Karlsruhe, May 19-20, 2014. Conference Proceedings, Volume 4. Karlsruhe: Print, 2014, p.495-508.
254. Samoylenko G.V. Features of regulatory and contractual regulation of legal relations on the carriage of passengers. În: Вісник Запорізького національного університету (Ucraina), nr.1, 2014, p.49-53.
255. Sankarananrayanan S., Hamilton P. Mobile Enabled Bus Tracking and Ticketing System. În: International Conference on Information and Communication Technology (ICoICT), Bandung, 28-30 May 2014. Bandung: Brunei, 2014, p.479-488.
256. Talat F. Transport Law in India, 3rd edition. Stokholm: Wolters Kluwer, 2012, 221 p.
257. Teliti E. Are the provisions of Albanian civil code enough good in order to offer a better protection to the passengers and the goods? A theoretical and practical view on these provisions and other legal acts disciplining this filed. În: European Scientific Journal, February 2015, Edition Volume 11, no.4, p.307-324.
258. Thaller C. Managing public transport in developing countries. În: Commercial Transport: Proceedings of the 2nd Interdisciplinary Conference on Production Logistics and Traffic 2015. Berlin: Springer International, 2015, p.315-324.
259. Tiberg H., Schelin J. Transport Law in Sweden, 2nd edition. Stokholm: Wolters Kluwer, 2012, 332 p.
260. Tillson J. Consumer and Commercial Law, 3 edition. New-York: Longman, 2014, 256 p.
261. Traves S. Commercial Law, 3rd edition. Queensland: Brisbane, 2014, 333 p.
262. Weisel F., Modell S. From New Public Management to New Public Governance? Hybridization and Implications for Public Sector Consumerism. În: Financial Accountability & Management (Suedia), 2014, Volume 30, Issue 2, p.175-179.
263. Whaley D., McJohn S. Problems and Materials on Commercial Law, Tenth Edition. London: Wolters Kluwer, 2015, 332 p.

III. Referințe bibliografice în limba franceză

264. Alary-Houin C. Droit des entreprises en difficulté, 10e édition. Paris: LGDJ, 2016, 238 p.
265. Aubert J. L'essentiel du droit des transports. Fiches de cours et cas pratiques. Paris: Ellipses, 2012, 324 p.
266. Bert D., Planckel F. Cours de droit commercial et des affaires, 2e édition. Paris: Gualino, 2016, 243 p.
267. Bon-Garcin I., Bernigaud S., Gout O. Droit du transport de passagers. Droits français et de l'Union européenne. Paris: Larcier, 2016, 456 p.
268. Braud A. L'essentiel du droit commercial et des affaires. – Paris: Gualino, 2016, 246 p.
269. Buffelan-Lanore Y., Larribau-Terneyre V. Droit civil. Introduction, biens, personnes, famille, 19e édition. Paris: Sirey, 2015, 228 p.
270. Calme S. L'essentiel du droit des transports: Manuel. Paris: Gualino, 2012, 554 p.
271. Cozian M., Viandier A. Droit des sociétés, 2e édition. Paris: Lexis, 2016, 298 p.
272. Decocq A., Decocq G. Droit de la concurrence. Droit interne et droit de l'Union européenne: Manuel. Paris: LGDJ, 2014, 332 p.
273. Favre A., Courtieu G. Le droit du contrat d'assurance terrestre. Paris: LCDJ, 1998, 221 p.
274. Garé T. Introduction au droit et droit civil: manuel. Paris: Dalloz, 2014, 332 p.

275. Gency-Tandonnet D., Piedelièvre S. Droit des transports. Paris: Lexis Nexis, 2013, 213 p.
276. Grard L. La protection européenne des droits des passagers: au tour des bus et des cars. În: Revue de Droit des Transports (Franța), 2011, nr.4, p.23-33.
277. Hess-Fallon B., Simon A.-M. Droit des affaires, 19e édition. Paris: Sirey, 2012, 224 p.
278. Houtcieff D. Droit des contrats, 2e édition. Paris: Larcier, 2016, 213 p.
279. Lefebvre F. Droit commercial. Mémento pratique. Paris: Francis, 2016, 231 p.
280. Legeais D. Droit commercial et des affaires, 20e édition. Paris: Sirey, 2013, 334 p.
281. Les droits des passagers: une question de justice et de concurrence, influencée par la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, <http://www.europaforum.public.lu/fr/dossiers-thematiques/2014/droits-passagers/index.html> (vizitat 14.12.2017).
282. Maiani F., Bieber R. Droit européen des transports. Paris: Helbing, 2013, 332 p.
283. Mercadal B. Droit des transports terrestres et aériens. Paris: Dalloz, 2015, 374 p.
284. Paillet G. Droit des transports. Manuel. Paris: Flache, 2014, 543 p.
285. Rodière R. Droit des transports. Cours universitaire. Paris: Lumière, 2013, 349 p.
286. Kerguelen-Neyrolles B., Garcia-Campillo L. Lamy transport. Commission de transport. Mer, fer, air et commerce extérieur. Tome 2. Paris: Lamy, 2005, 657 p.

IV. Referințe bibliografice în limba rusă

287. Абашева Е.М. Проблемы компенсации утраты товарной стоимости при страховых выплатах по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств. În: Актуальные вопросы цивилистики. Материалы студенческой научной конференции (май 2008 г., Пермь). Пермь: Перм. гос. ун-т, 2008, p.5-8.
288. Андреева А.А., Ширяева Л.П. Лицензирование и сертификация автотранспортной деятельности. Учебное пособие. Кемерово: ГУ Кузбас. гос. ун-т, 2011, 324 p.
289. Анохин В.С. Предпринимательское право: Курс лекций. В 2-х частях. – Москва: Волтерс Клувер, 2009, 325 p.
290. Аракчеев Д.Д. Договоры ОСАГО: сложные случаи // Законодательство (Federația Rusă), 2008, nr.10, p.63-72.
291. Арбатская Ю.В. Особенности правового регулирования организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортном субъектами Российской Федерации // Актуальные вопросы правотворчества и правоприменения в Российской Федерации: материалы научно-практической конференции, г. Иркутск, 09 сентября 2010 г. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010, p.12-21.
292. Акимжанова М.Т., Ильясова Г.А. Некоторые вопросы правового регулирования договора перевозки пассажиров и грузов в Республике Казахстан // Вестник Карагандинского университета (Republica Kazakhstan), 2011, nr.3, p.45-55.
293. Алексеева Д.Г. Российское предпринимательское право / Под ред. И.В.Ершова, Г.Д.Отнюкова. Москва: Велби Проспект, 2010, 654 p.
294. Бабицкий А.В., Буйкевич О.С. Общественный транспорт Беларуси: состояние и пути развития. Минск: Логвин, 2010, 343 p.
295. Баранова О.М. Требования, предъявляемые к предпринимательской деятельности по осуществлению перевозок пассажиров автомобильным транспортом. În: Современные вопросы государства, права, юридического образования: Сборник научных трудов. Тамбов: Багсу, 2014, p.432-453.
296. Бельх В.С. Предпринимательское право России: Учебник / Отв. ред. В.С.Бельх. Москва: Проспект, 2014, 554 p.
297. Берестовой А.А. Транспортный налог: правовые коллизии. În: Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал (Federația Rusă), 2012, nr.2, p.299-303.

298. Бойко О.А., Панов С.Л. Социально-правовые аспекты деятельности по перевозке пассажиров маршрутным такси. În: Современное право (Federația Rusă), 2013, nr.12, p.145-149.
299. Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте: перевозки и автосервис. Учебное пособие. Санкт-Петербург: Гриф, 2014, 334 p.
300. Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права. Москва: Юридическая литература, 1986, 214 p.
301. Буга Д.М. Комментарий к Закону Республики Беларусь от 14 августа 2007 года «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», publicat pe site-ul oficial al Centrului Național de Legislație și Cercetări juridice din Belarusi, <http://www.center.gov.by/article56.html> (vizitat 13.01.2018).
302. Бурса Н.П., Ляндрес В.Б. Претензии и иски к транспортным организациям. Москва: Юридическая литература, 1985, 342 p.
303. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2004, 665 p.
304. Брагинский М.И. Договор страхования. Москва: Статут, 2003, 339 p.
305. Братановский С.Н., Горбачев О.С. Монополий правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования. În: Развитие молодежной юридической науки в современном мире: Сборник научных трудов по материалам VII Международной научно-практической интернет-конференции 21 мая 2010 г., Тамбов: Изд. Дом ТГУ им. Г.Р.Державина, 2010, p.129-134.
306. Братановский С.Н., Остапец О.Г. Административно-правовые аспекты лицензирования предприятий транспортного комплекса. În: Транспортное право (Federația Rusă), 2011, nr.2, p.19-26.
307. Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. Юридические нюансы внедрения электронного билета. În: Авиатранспортное обозрение (Federația Rusă), 2006, nr.9, p.12-20.
308. Бордунов В.Д. Правовые проблемы международной перевозки по электронному билету. În: Авиатранспортное обозрение (Federația Rusă), 2006, nr.71, p.12-23.
309. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник, 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Транспорт, 1981, 232 p.
310. Васильев А.Г. Создание распределенной сети по продаже автобусных билетов как способ повышения доступности пассажирских перевозок. În: Телекоммуникация и Транспорт (Federația Rusă), 2011, nr.2, p.36-42.
311. Васин И.А. Защита прав потребителей при перевозках пассажиров. În: Законы России: опыт, анализ, практика (Federația Rusă), 2009, nr.8, p.34-44.
312. Витрянский В.В. Договор перевозки: Монография. Москва: Статут, 2001, 278 p.
313. Выгодянский А.В. Современные тенденции в сфере правового регулирования воздушных перевозок пассажиров и грузов. În: Труды Девятой Международной научной конференции, 25-26 апреля 2008, г. Москва: Рос НОУ, p.487-499.
314. Войтенков Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. În: Юридический мир (Federația Rusă), 2012, nr.3, p.20-25.
315. Войтенков Е.А. Режим труда и отдыха водителей автомобилей как фактор безопасности дорожного движения: правовые и практические аспекты применения тахографов. În: Актуальные вопросы развития юридической науки (материалы круглого стола, 27 января 2010 г., Санкт-Петербурга). Москва: Юрист, 2010, p.6-12.
316. Внуков Н.А. Правовая природа договора перевозки пассажиров. În: Юриспруденция в современной России: материалы всероссийской заочной научно-практической конференции (5 марта 2011 г.). Новосибирск: ЭНСКЕ, 2011, p.85-91.

317. Внуков Н.А. Особенности договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа как вида потребительского договора. În: Закон и право (Federația Rusă), 2011, nr.4, p.39-42.
318. Гараев Э. Соотношение транспортного законодательства и законодательства о защите прав потребителей. În: Экономико-юридический журнал „Бизнес в закон” (Federația Rusă), 2013, nr.3, p.45-52.
319. Гетман П.Н. Организация работы автовокзала и пассажирской автостанций: Монография. Москва: Транспорт, 1975, 223 p.
320. Гирина Т.С. Правовое регулирование перевозок отдельных категорий пассажиров на общественном транспорте. În: Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики (Federația Rusă), 2013, nr.9 (35), p.33-37.
321. Губанова А. Развитие взаимоотношений с корпоративными клиентами, или как повысить конкурентоспособность предприятий транспортной отрасли. În: Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция (Federația Rusă), 2011, nr.1, p.39-43.
322. Губин Е.П. Корпоративное право: Учебный курс / Отв.ред. И.С.Шиткина. Москва: Кнорус, 2016, 332 p.
323. Гуржей С.Ю. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, специальность 12.00.03 (предпринимательское право), науч. рук. В.В. Кванина. Челябинск, 2007, 32 p.
324. Гуржей С.Ю. Ценовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом. În: Вестник Южно-Уральского государственного университета. Челябинск: ЮУрГУ, 2007, №18, Вып.11, p.89-98.
325. Гречуха В.Н. Транспортное право России: Учебник для студентов; Фин. ун-т при Правительстве Рос. Федерации. - 2-е изд. Москва: Юрайт, 2015, 213 p.
326. Гречуха В.Н. Гармонизация российского транспортного законодательства и международных транспортных источников, регулирующих ответственность перевозчика за причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира. În: Право и политика (Federația Rusă), 2014, nr.9, p.1334-1405.
327. Гражданское право: в 4 т., Т.4. Обязательственное право: учебник / отв. ред. Е.А.Суханов, 3-е изд., перераб. и доп. Москва, 2006, 544 p.
328. Гражданское право в 4-х томах. Обязательственное право. Том IV. Учебник. 3-е издание. Под ред. Е.А.Суханова. Москва: Wolters Kluwer, 2014, 650 p.
329. Гражданское право. Учебник. 6-е издание. Том 2. Под ред. А.П.Сергеева, Ю.К.Толстого. Москва: Проспект, 2013, 443 p.
330. Говоркян Т.В., Надергулова Л.С. Некоторые вопросы защиты прав пассажиров в сфере транспортного обслуживания. În: Актуальные вопросы современной науки (Federația Rusă), 2014, nr.33, p.185-190.
331. Голованов Н.М. Коммерческое право. Санкт-Петербург: Питер, 2017, 334 p.
332. Дедиков С. Регресс и суброгация по договорам ОСАГО. În: Хозяйство и право (Federația Rusă), 2004, nr.9, p.42-56.
333. Дедиков С.В. Обязательное страхование автогражданской ответственности: Вопросы и ответы. Москва: Волтерс Клувер, 2004, 234 p.
334. Дешалыт Л.Б. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. În: Право и экономика (Federația Rusă), 2006, nr.8, p.34-37.
335. Дешалыт Л.Б. О договоре обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. În: Современное право, 2006, nr.9, p.79-81.
336. Дойников И.В. Нужен ли Казахстану Предпринимательский кодекс: заметки с конференции. În: Образование и право (Kazakhstan), 2012, nr.12, p.114-119.

337. Дудченко А. В. К вопросу о месте договоров перевозки в системе договорных обязательств: история и современность. În: Власть закона, 2012, nr.4, p.154-167.
338. Дурново Д.В. Имущественное налогообложение автотранспортных предприятий. În: Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение, 2013, nr.3, p.23-33.
339. Долгополова Е.П. Источники правового регулирования добровольного страхования гражданской ответственности в Российской Федерации. În: Юридические науки (Federația Rusă), 2008, nr.3, p.10-17.
340. Долгополова Е.П. Правовые проблемы определения существенных условий договора добровольного страхования гражданской ответственности. În: Право и политика (Federația Rusă), 2008, nr.3, p.34-41.
341. Долгополова Е.П. Участники страховых правоотношений, специфика их правового положения. În: Право и политика (Federația Rusă), 2008, nr.5, p.9-16.
342. Егизаров В.А. Транспортное право: Учебник. Москва: Юстицинформ, 2015, 232 p.
343. Емельянов Д.В. Актуальные вопросы практики применения норм, регулирующих отношения по возмещению вреда, причиненного дорожно-транспортным происшествием. În: Право и политика (Federația Rusă), 2017, nr.4, p.107-111.
344. Залесский В.В. Ответственность транспортной организации за просрочку доставки пассажира. În: Хозяйство и право (Federația Rusă), 2004, nr.3, p.117-123.
345. Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком. În: Право и экономика (Federația Rusă), 2000, nr.9, p.37-42.
346. Зарапина Л.В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, специальность 12.00.03 (гражданское право), науч. рук. В.М.Мелихов, Волгоград, 2005, 32 p.
347. Зарапина Л.В. Существенные условия договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в междугородном сообщении. În: Экономические и институциональные исследования (Federația Rusă), 2005, nr.1, p.31-42.
348. Зарапина Л.В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: Монография. Волгоград: Наука, 2016, 292 p.
349. Ильясова Г.А. Система транспортных договоров по законодательству Республики Казахстан. În: Вестник Карагандинского университета (Kazakhstan), 2012, nr.2, p.43-48.
350. Ильина С.В., Мурзина А.С. Иерархическая структура национального (внутригосударственного) транспортного права РФ. În: Право: история, теория, практика: материалы междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июль 2011 г.). Санкт-Петербург: Реноме, 2011, p.105-111.
351. Ишо К.Д. Субъекты договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств во французском праве. În: Материалы международной конференции „Экономика, государство и общество в XXI век”. Москва: Изд-во РГТЭУ, 2006, p.13-19.
352. Ишо К.Д. Правовая роль потерпевшего как субъекта договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. În: Юридические науки (Federația Rusă), 2008, nr.2, p.31-38.
353. Ишо К.Д. Порядок заключения, исполнения и прекращения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. În: Право и политика (Federația Rusă), 2018, nr.6, p.13-21.
354. Кабытов Н.П. Правовое положение автовокзалов и автостанций. În: Законодательство (Federația Rusă), 2009, nr.2, p.39-42.
355. Кабытов Н.П. Особенности правового положения автовокзалов и автостанций как субъектов транспортных обязательств. În: Законы России: опыт, анализ, практика (Federația Rusă), 2009, nr.8, p.28-32.
356. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: Учебное пособие. Москва: Юрлитинформ, 2014, 253 p.

357. Касаткина А.С. Защита прав потребителя применительно к исполнению договора международной перевозки пассажира и багажа. În: Всероссийский научный журнал «Вопросы правоведения» (Federația Rusă), 2012, nr.3, p.278-280.
358. Касаткина А.С. О некоторых проблемах квалификации договора международной перевозки пассажира и багажа. În: „Проблемы современной юридической науки и практики”: сборник статей аспирантов и молодых ученых. Тезисы докладов. Красноярск: ИПК СФУ, 2011, p.298-301.
359. Кирилловых А.А. Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами. În: Юрист (Federația Rusă), 2012, nr.20, p.14-19.
360. Ковалева Е.Н. Договор перевозки: универсальный справочник / под ред. Л.Ю.Грудицыной. Москва: Эксмо, 2006, p.76.
361. Козлова Н.В., Филиппова С.Ю. Решение собрания – юридический факт гражданского права? În: Законодательство (Federația Rusă), nr.6, 2013, p.21-29.
362. Корнеева О.В. К вопросу об отдельных новеллах и направлениях совершенствования правового регулирования возмещения вреда, причиненного пассажиру в результате дорожно-транспортного происшествия. În: Научные труды. Российской академии юридических наук. Выпуск 13 в двух томах. Том 2. Москва: Юрист, 2013, p.148-154.
363. Кондаревич О.С. Правовое регулирование организации городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. În: Управление в социальных и экономических системах: Материалы международной конференции, г. Минск, 30-31 мая 2009 г.; ред. кол.: Н.В.Суша. Минск, 2009, p.388-401.
364. Кондаревич О.С. Об отнесении автомобильных перевозчиков к организациям автомобильного транспорта общего пользования. În: Юридический журнал (Federația Rusă), 2007, nr.2, p.17-23.
365. Коммерческое (предпринимательское) право: Учебник в 2 томах. Том 1, 4-е изд., перераб. и доп., под ред. В.Ф. Попондопуло. Москва: Проспект, 2009, 445 p.
366. Концепция проекта Предпринимательского кодекса Российской Федерации, publicat 02.03.2012, <http://www.gosbook.ru/document/7529/7556/preview> (vizitat 02.01.2017).
367. Кошимова М.А. Формирование и развитие конкурентных отношений в сфере городского пассажирского транспорта. În: Экономика, управление, финансы: материалы междунар. науч. конф. Пермь: Меркурий, 2014, p.196-197.
368. Котельников Н.В., Непомнящая И.С. О правовой природе ответственности перевозчика при перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом. În: Вестник Волгоградской академии МВД России. Волгоград: Изд-во Волгогр. акад. МВД России, 2013, nr.3, p.56-61.
369. Колпаков Р.В. Анализ практики заключения договора перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. În: Пробелы в российском законодательстве (Federația Rusă), 2015, nr.1, p.116-120.
370. Кузнецова С.В. Особенности классификации и управления предпринимательскими рисками автотранспортных предприятий. În: Известия Сочинского государственного университета (Federația Rusă), 2013, nr.2 (25), p.81-90.
371. Кузнецова Н.С. Еще раз к вопросу о систематизации хозяйственного (предпринимательского) законодательства: мифы и реальности Хозяйственного кодекса Украины. În: Предпринимательский кодекс как орудие развала правовой системы Казахстана / Отв. ред. М.К.Сулейменов. Алматы: КОУ, 2011, p.43-50.
372. Кротова Е.В. Современное состояние законодательства, регулирующего пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования. În: Модернизация правового регулирования гражданско-правовых отношений в рыночных условиях: сборник материалов научно-практической конференции. Уфа: Багсу, 2010, p.77-84.
373. Ладочкина Л.В. Некоторые аспекты договора перевозки пассажиров и багажа. În: Вестник Саратовской юридической академии (Federația Rusă), 2013, nr.5, p.76-83.

374. Лаптев В.В. Предпринимательское (хозяйственное) право: Учебник / Под ред. В.В.Лаптева, С.С.Занковского. Москва: Волтерс Клувер, 2006, 443 р.
375. Лазукина К.В. О правовой природе штрафа за безбилетный проезд на автомобильном транспорте. În: Вестник Волгоградской академии (Federația Rusă), 2013, nr.2, p.31-46.
376. Лазукина К.В. Обязательства по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом: подряд услуга или аренда. În: Вестник Волгоградской академии МВД России (Federația Rusă), 2012, nr.2, p.44-50.
377. Лазукина К.В. Теоретическая проблематика правовой регламентации категорий „багаж” и „ручная кладь” в контексте исследования обязательств по перевозкам пассажиров и багажа автомобильным транспортом. În: Вестник Волгоградской академии МВД России (Federația Rusă), 2012, nr.4, p.403-410.
378. Лебедева А.С., Пустовалова Е.Г. Налогообложение транспортного предприятия: Учебное пособие. Москва: Lambert Academic Publishing, 2014, 343 р.
379. Лебедев К.К. Предпринимательское и коммерческое право: системные аспекты. Санкт-Петербург: Юрид. центр „Пресс”, 2016, 222 р.
380. Лернер Б.Е. Соотношение частных и публичных начал при организации автомобильных пассажирских перевозок. În: Revista științifico-practică „Эпос” (Federația Rusă), 2013, nr.3, p.32-39.
381. Лещинская Н.И. Статус и полномочия оператора автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. În: Актуальные проблемы науки XXI века (Bielorusia), nr.1, 2012, p.66-72.
382. Лещинская Н.И. Некоторые проблемы законодательных дефиниций в области перевозок пассажиров транспортом общего пользования. În: Человек, психология, экономика, право, управление: проблемы и перспективы: материалы XIII Международной научной конференции аспирантов и магистрантов, г. Минск, 19 мая 2010 г., Минск: Наука, 2010, p.166-171.
383. Лещинская Н.И. О некоторых мерах по совершенствованию законодательства в области перевозок пассажиров транспортом общего пользования. În: Материалы научной конференции аспирантов. Минск: Наука, 2012, p.165-171.
384. Лещинская Н.И., Макаревич В.Д. Особенности правового регулирования городского транспорта общего пользования в Германии и Беларуси. În: Вестник Белорусского государственного экономического университета (Belarusi), 2017, nr.5, p.92-99.
385. Лукашов А. Об ответственности перевозчика и пассажира за нарушение порядка оплаты транспортных услуг. În: Юрист (Federația Rusă), nr.12, 2007, p.30-38.
386. Ложкин М. Размер и порядок осуществления страхового возмещения в обязательном страховании автогражданской ответственности. În: Хозяйство и право (Federația Rusă), 2017, nr.6, p.32-39.
387. Ломакин Д.В. Корпоративные правоотношения как составная часть системы гражданско-правовых отношений: На примере хозяйственных обществ: Автореф. дисс. на соиск. учен. степ. докт. юрид. наук. Москва, 2009, 33 р.
388. Машин В.В. Форма договора перевозки пассажира. În: Юрист (Federația Rusă), nr.9, 2008, p.40-49.
389. Машкин Н.А., Булатецкий Ю.Е. Хозяйственное (предпринимательское) право. Учебник Москва: Норма, 2007, 398 р.
390. Матишова Е.С., Мрясова Ю.Р. Правовые проблемы лицензирования в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом. În: Актуальные проблемы права России и стран СНГ: Материалы научно-практической конференции. Челябинск: Цицеро, 2013, p.382-390.
391. Маркин Д.Н. Межотраслевые связи транспортного права. În: Транспортное право (Federația Rusă), 2014, nr.1, p.10-14.

392. Морозов С.Ю. Договоры между транспортными организациями о порядке организации перевозок пассажиров и багажа. În: Вестник Саратовской государственной академии права (Federația Rusă), 2011, nr.1, p.79.
393. Морозов С.Ю. Постатейный комментарий к Федеральному закону от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ „Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта”. Саратов: Ай ПИ Медиа, 2009, 264 p.
394. Морозов С.Ю. Транспортное право. Учебное пособие для вузов. Москва: Wolters Kluwer, 2007, 443 p.
395. Найденова Н.Ю. Отграничение договора перевозки пассажира от договора перевозки багажа. În: Вестник Саратовской академии права (Federația Rusă), 2012, nr.2, p.108-121.
396. Найденова Н.Ю. Понятие договора перевозки пассажира и багажа. În: Современная юридическая наука и правоприменение: сборник тезисов докладов (по материалам Международной научно-практической конференции, г. Саратов, 3-4 июня 2011 г.). Саратов: Изд-во ГОУ ВПО, 2011, p.232-233.
397. Напхоненко Н.В. Экономика предприятий автомобильного транспорта: Учебное пособие. Москва: Март, 2013, 216 p.
398. Новик А.А. Правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования. În: Транспортное право (Federația Rusă), 2005, nr.1, p.35-36.
399. Новик А.А. Проблемные вопросы законодательства, регулирующего пассажирские перевозки автомобильным транспортом. În: Транспортное право (Federația Rusă), 2007, nr.4, p.10-19.
400. Овчинникова О.В. Автомобильный транспорт Молдавии. Организация и правовое регулирование. Кишинев: Картя Молдовеняскэ, 1969, 260 p.
401. Папковская П.Я. Бухгалтерский учет на автотранспорте: Учебник. Минск: Технопринт, 2015, 225 p.
402. Петров А.Я. Особенности правового регулирования рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. În: Законодательство и экономика (Federația Rusă), 2013, nr.4, p.18-23.
403. Пересыпкин А.В. Договор перевозки багажа как разновидность договора перевозки груза. În: Современные вопросы науки и образования – XXI век. Сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции 29 февраля 2012 г.: в 7 частях. Часть 4. Тамбов: „Бизнес-Наука”, 2012, p.105-109.
404. Петрова А.В. Конкурентные преимущества предприятий городского пассажирского транспорта. În: Экономика и управление (Federația Rusă), 2010, nr.4, p.98-102.
405. Псарева Е.А. Проблемы соотношения утраты товарной стоимости и упущенной выгоды в свете Федерального закона „Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”. În: Юрист (Federația Rusă), nr.1, 2006, p.23-34.
406. Пыхтин С.В. ДТП как страховой случай по ОСАГО. În: Законы России: опыт, анализ, практика (Federația Rusă), 2007, nr.11, p.31-39.
407. Позднякова А. Требования, предъявляемые к предпринимательской деятельности по осуществлению перевозок пассажиров автомобильным транспортом. În: Право и экономика (Federația Rusă), 2008, nr.6, p.18-23.
408. Позднякова А.С. Срок действия лицензии на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом. În: Закон и право (Federația Rusă), 2008, nr.5, p.112-119.
409. Постатейный комментарий к Гражданскому Кодексу Российской Федерации. Частям первой, второй, третьей, под ред. Т.Е.Абовой, М.М.Богуславского, А.Ю.Кабалкина, А.Г.Лисицына-Светланова. Москва: Юрайт, 2014, 694 p.
410. Попова Е.Е. Роль конкуренции в организации пассажирской транспортно-логистической системы. În: Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (Federația Rusă), nr.4, 2010, p.94-95.

411. Попова Е.Е. Организационные основы функционирования региональных транспортно-логистических систем на пассажирском транспорте. În: Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (Federația Rusă), nr.1, 2015, p.42-50.
412. Попов Е.Ю. Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте: Учебное пособие: Сыктывкар: СЛИ, 2013, 211 p.
413. Потапов В.А. Корпоративные нормативные акты как вид локальных актов: Автореф. дисс. на соиск. степ. канд. юрид. наук., науч. рук. В.В. Лазарев. Москва, 2008, 33 p.
414. Рублевский М.И. Механизм гражданско-правовой защиты пассажиров в отношениях с организацией воздушного транспорта: обзор и постановка некоторых проблем. În: Вестник Омского университета (Federația Rusă), 2014, nr.1 (38), p.78-82.
415. Самойленко А.В. Административные штрафы за совершение проступков на транспорте. În: Труды Киевской школы МВД СССР. Киев: КВШ, 1972, p.99-105.
416. Сарсембаев А. Проблемы заключения публичного договора перевозки пассажиров в маршрутном такси. În: Электронный периодический научный журнал „SCI-ARTICLE.RU”, 2014, nr.10, p.32, <http://sci-article.ru/stat.php?i=1396300234> (vizitat 15.04.2018).
417. Савинская М.А., Савинский Р.К. Страхование ответственности перевозчика. În: Законы России: опыт, анализ, практика (Federația Rusă), 2010, nr.11, p.37-43.
418. Середкин С.П. Организация управления предпринимательской деятельностью транспортной компании в условиях регионального рынка услуг. În: Российское предпринимательство (Federația Rusă), 2008, nr.2, Вып.2, p.104-109.
419. Сериков В. Утрата товарной стоимости автомобиля по договору ОСАГО. În: Хозяйство и право (Federația Rusă), 2004, nr.9, p.47-56.
420. Собашникова К. Современные тенденции развития договора перевозки пассажиров и багажа. În: Сборник статей: материалы научно-практической конференции, 24 апреля 2014 г. Пермь: Пермский институт экономики и финансов, 2014, p.323-341.
421. Соснова К.В. Новое законодательство в сфере перевозок автомобильным транспортом. În: Ученые записки: Сборник статей. Волгоград: ВИЭСП, 2010, nr.10, p.366-379.
422. Соснова К.В. Перевозка пассажиров и багажа автомобильным транспортом по законодательству РСФСР и Российской Федерации. În: Ученые записки: Сборник статей. Волгоград: ВИЭСП, 2011, nr.11, p.257-268.
423. Стребкова О.С. К вопросу о правовом статусе перевозчика по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом. În: Юридический мир (Federația Rusă), 2011, nr.8 (176), p.35-39.
424. Спирин И.В. Автотранспортное право. Москва: Транспорт, 2005, 322 p.
425. Спирин И.В. Билеты и квитанции, используемые при перевозках пассажиров на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. În: Научный вестник автомобильного транспорта (Federația Rusă), 2013, nr.6, p.45-53.
426. Спирин И.В. Проездные документы, используемые при перевозках пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом. În: Право и экономика (Federația Rusă), 2013, nr.9, p.28-33.
427. Стрельникова И.А. К вопросу о методе транспортного права. În: Современное право (Federația Rusă), 2008, nr.5, p.60-71.
428. Стрельникова И.А. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: достоинства и недостатки правового регулирования. În: Современное право (Federația Rusă), 2008, nr.9, p.57-63.
429. Сумкин С.А. Особенности механизма правового регулирования перевозки пассажира в Украине. În: Правовая система и вызовы современной жизни: Монография / (авт. кол.: Д.С.Абрикосов, С.В.Голикова и др.). Одесса: Куприенко, 2014, p.78-92.
430. Смирнова А.Б. Гражданско-правовой статус пассажира. În: Юрист (Federația Rusă), 2013, nr.8, p.33-39.

431. Смирнова А.Б. Правовой статус пассажира в охранительных правоотношениях. În: Законодательство и экономика (Federația Rusă), 2017, nr.6, p.57-63.
432. Сулейменов М. Хозяйственный (Предпринимательский) кодекс: улучшение законодательной системы или ее развал? În: ЮРИСТ (Kazakhstan), nr.7, 2011, <http://journal.zakon.kz/4446285-khozjajstvennyjj-predprinimatelskijj.html> (vizitat 25.02.2018).
433. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву: Монография. Москва: Водтрансиздат, 1954, 433 р.
434. Тарасов М.А. Права и обязанности пассажиров в договоре перевозки. În: Права граждан СССР и их охрана в период развернутого строительства коммунизма. Материалы к научной конференции. Саратов: Изд-во Саратов. юрид. ин-та, 1962, p.45-49.
435. Тарасов М.А. Договор перевозки. Харьков: Основа, 1965, 213 р.
436. Тыртышный А.И., Филонов А.С. Разработка автоматизированной информационной системы бронирования билетов на автобусы междугородних сообщений с целью расширения диапазона оказываемых услуг. În: Молодой ученый (Federația Rusă), 2013, nr.6, p.218-222.
437. Усенко Е.С. Правовое регулирование ответственности в сфере оказания автотранспортных услуг по перевозке пассажиров: баланс частных и публичных интересов. În: Сборник материалов конференции аспирантов и молодых ученых. Красноярск: Волтерс, 2014, p.56-62.
438. Ухтинский П.В. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха работников, труд которых непосредственно связан с движением автотранспортных средств. În: Актуальные проблемы развития государства и права в современных условиях. Сборник научных трудов. Пермь: Перм. гос. ун-т, 2008, p.129-133.
439. Фаст О.Ф. Некоторые аспекты ответственность по договору перевозки пассажиров. În: Современное право (Federația Rusă), 2017, nr.11, p.11-12.
440. Фаст О.Ф. Договоры перевозки автомобильным транспортом в предпринимательской деятельности. În: Политико-правовые проблемы взаимодействия власти, общества и бизнеса: опыт России и зарубежных стран: Материалы международной научно-практической конференции. Саратов: Саратовский источник, 2012, p.221-224.
441. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ „Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном”, <http://base.garant.ru/70189522/6/> (vizitat 27.02.2018).
442. Федоров В.А. Использование данных операторов мобильной связи для оптимизации маршрутной сети общественного транспорта мегаполисов. În: Технические науки в России и за рубежом: материалы IV междунар. науч. конф. (г. Москва, январь 2015 г.). Москва: Буки-Веди, 2015, p.76-90.
443. Федоров В.А. К вопросу о возможности оптимизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта в мегаполисах. În: Молодой ученый (Federația Rusă), 2015, nr.2, p.332-343.
444. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук; Специальность 12.00.03 (Предпринимательское право); Науч. рук. О.Г.Ломидзе. Ростов-на-Дону, 2007, 32 р.
445. Хейгетова С.Е. Защита прав пассажиров в отношениях с перевозчиком. Монография. Ростов на Дону: Институт управления, бизнеса и права, 2006, 243 р.
446. Хейгетова С.Е. Правовой статус автовокзала при заключении и осуществлении договора перевозки пассажира. În: Бизнес в законе (Federația Rusă), 2013, nr.2, p.90-95.

447. Хейгетова С.Е. Правовая характеристика автовокзала при исполнении договора перевозки пассажира в междугородном сообщении. *În: Материалы II международной конференции, март 2007 г. Ростов-на-Дону: СКАГС, 2007, p.69-71.*
448. Хозяйственное право: Учебное пособие, под ред. А.Г.Чепурного. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2012, 423 p.
449. Чебоньян Т.Г. Применение контрольно-кассовых машин и бланков строгой отчетности при оказании услуг при перевозке пассажиров маршрутными такси, легковым таксию *În: Право: современные тенденции: материалы II междунар. науч. конф. (г.Уфа, апрель 2014 г.). Уфа: Лето, 2014, p.84-97.*
450. Шинкаренко В.Г., Дежурова Е.В. Оценка удовлетворенности потребителя транспортной услугой. *În: Економіка транспортного комплексу (Ucraina), 2014, nr.23, p.14-21.*
451. Шиткина И.С. Корпоративное право: Учебный курс / Отв.ред. И.С. Шиткина. Москва: Кнорус, 2011, p.67-93.
452. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. Москва: Юридическая литература, 1966, 322 p.
453. Якимов А.Ю. Соблюдение режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств как важный фактор обеспечения безопасности дорожного движения. *În: Административное право и процесс (Federația Rusă), 2010, nr.1, p.5-13.*
454. Яцукович В.И. Организация перевозок пассажиров на действующем городском автобусном маршруте. Москва: МАДИ, 1999, 154 p.

V. Referințe bibliografice în limba ucraineană

455. Голенко І.П. Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом. *În: Юридичний вісник. Повітряне і космічне право (Ucraina), 2014, nr.2, p.112-123.*
456. Осіпова О.О. Підсудність справ за позовами споживачів до перевізників альтернативна чи виключна? *În: Правовий вісник Української академії банківської справи (Ucraina), 2012, nr.1, p.143-149.*
457. Сірко Р.Б. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів залізничним транспортом за законодавством України. *În: Часопис цивілістики: Науково-практичний журнал (Ucraina), 2012, nr.14, p.98-112.*
458. Нечипуренко О.М. Договір перевезення пасажирів: актуальні питання. *În: Проблеми цивільного права та процесу. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (26 травня 2007 р.). Харків: ХНУВС, 2007, p.316-321.*
459. Нечипуренко О.М. Сторони договору на перевезення пасажирів таксі. *În: Вісник Запорізького університету. Юридичні науки (Ucraina), 2017, nr.1, p.147-151.*
460. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія. Одеса: ОДУВС, 2010, 223 p.
461. Мінченко А.О. Форма договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. *În: Право і безпека (Ucraina), 2017, nr.5, p.22-29.*

**Ministerului Transporturilor și Infrastructurii
Drumurilor al Republicii Moldova
Direcția transport rutier, Direcția juridică**

**De la Iurie MIHALACHE
Doctor în drept, conferențiar universitar
Postdoctorand, Școala Doctorală ASEM – USPEE „C.Stere”**

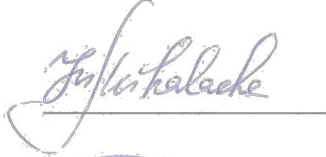
**RECOMANDĂRI
de modificare și completare a legislației**

Ca rezultat al studiului efectuat în cadrul Școlii Doctorale prin consorțiu Academia de Studii Economice din Moldova și Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, cu tema tezei de doctor habilitat în drept „Regimul juridic al activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane”, consultant științific Cojocari Eugenia, doctor habilitat în drept, profesor universitar, consider oportun de a înainta o serie de recomandări cu titlu *de lege ferenda*.

Luând în considerare că relațiile social-economice din sfera transporturilor rutiere de persoane din Republica Moldova se află într-o permanentă schimbare, cred că propunerile de modificare și completare a legislației pot contribui calitativ la perfecționarea cadrului juridic de reglementare.

Anexez:

1. Proiect de lege pentru modificarea și completarea Codului transporturilor rutiere al R.M. nr. 150 din 17.07.2014 (2 file)
2. Proiect de lege pentru modificarea și completarea Codului contravențional al R.M. nr. 218 din 24.10.2008 (2 file)
3. Proiect de lege cu privire la modificarea și completarea unor acte normative (3 file)
4. Nota explicativă pe marginea recomandărilor înaintate (7 file)



08.11.2016

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA**LEGE****pentru modificarea și completarea
Codului transporturilor rutiere al Republicii Moldova**

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Articol unic. – Codul transporturilor rutiere al Republicii Moldova nr.150 din 17.07.2014 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247-248, art.568), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 5:

Alineatul (1) se completează după cum urmează:

„*Activitate de transport ilicită*” – efectuarea unei operațiuni de transport rutier fără a deține licența de transport rutier, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate, carnetul INTERBUS sau în cazul încălcării regulilor de efectuare a transportului în regim de taxi.

2. Articolul 6:

se completează după cum urmează:

(7) Se consideră inspecții abilitați cu funcție de control (agenți constataitori) în domeniul transportului rutier: a) Autoritatea Administrativă „Agenția Națională Transport Auto”; b) Inspectoratul Fiscal Principal de Stat cu subdiviziunile sale teritoriale; c) Inspectoratul Național de Patrulare; d) inspecții abilitați cu drept de control în domeniul transportului rutier din cadrul administrației publice locale.

3. Articolul 43:

se modifică după cum urmează:

(3) Examenul medical și concluzia consultativă narcologică pentru conducătorii auto sunt obligatorii o dată la 5 ani.

se completează după cum urmează:

(4²) Certificatul de competență profesională în trafic internațional se eliberează conducătorului auto care posedă un stagiu de muncă în domeniul transporturilor rutiere de cel puțin 3 ani.

4. Articolul 45:

se modifică după cum urmează:



(1) Certificatul de competență profesională a managerului de transport rutier și a conducătorului auto se eliberează pentru o perioadă de 5 ani.

5. Articolul 48:

la lit.(g) se exclude sintagma „managerii de transport” și se modifică după cum urmează:

g) adeverințele medicale și concluziile consultative narcologice valabile pentru conducătorii auto angajați

6. Articolul 84:

se completează după cum urmează:

(7) În cazul efectuării transporturilor în regim taxi, conform art.84 lit.(b) și (c), de mai mult de două ori pe săptămână, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, documentate de către Agenție prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare, Agenția pe lângă amenda contravențională, va retrage copiile conforme a licenței de transport rutier pentru vehiculele rutiere documentate și va aplica măsura de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, informând autoritatea de licențiere despre măsurile întreprinse. Pentru operatorii de transport rutier cărora li se retrag un termen de 6 luni.

(8) Se interzice taxiurilor să efectueze transport în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării, în mod permanent, a unui astfel de transport într-o localitate, alta decât localitatea în care este înregistrată.

(9) Prevederile alin.(7) nu se aplică în cazul efectuării transporturilor în regim de taxi, conform art.84, lit.(b) și (c), dacă acestea sunt efectuate între orele 21.00 și 05.00 sau sunt efectuate de la un aeroport internațional, autorizat și care deservește curse aeriene regulate, spre alte localități, de către taxiuri special autorizate de către administrația aeroportului, în limita unei cote acceptate de Agenție.

(10) Se interzice amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui autovehicul, care nu deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și a accesoriilor specifice autovehiculelor care efectuează transport rutier în regim de taxi.

7. Articolul 92:

se modifică după cum urmează:

Autoritatea de licențiere suspendă și retrage licența pentru desfășurarea activității de autogară în conformitate cu prevederile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător.

Ministerului Justiției al Republicii Moldova
Direcția elaborare a actelor normative

De la Iurie Mihalache
Doctor în drept, conferențiar universitar
Postdoctorand în cadrul Școlii Doctorale ASEM – USPEE „C.Stere”

PROPUNERI

de modificare și completare a Codului civil al Republicii Moldova nr. 1107 din 06.06.2002
(Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr. 82-86)

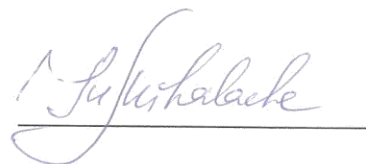
Ținând cont de faptul că la momentul de față Codul civil al Republicii Moldova este supus unor completări și modificări, venim cu o serie de propuneri *de lege ferenda* pentru îmbunătățirea dispozițiilor în materia transportului (Capitolul XII „Transportul”).

Propunerile înaintate au drept scop lichidarea inadvertențelor terminologice și de conținut prezente în varianta actuală a Codului civil al Republicii Moldova.

Recomandările de modificare a legislației civile au fost elaborate în rezultatul cercetărilor efectuate în cadrul Școlii Doctorale prin consorțiu Academia de Studii Economice din Moldova și Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, cu tema tezei de doctor habilitat în drept „Regimul juridic al activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane”, consultant științific Cojocari Eugenia, doctor habilitat în drept, profesor universitar.

Anexez:

1. Proiect de lege pentru modificarea și completarea Codului civil al R.M. nr. 1107/2002 (3 file)
2. Lămuriri asupra propunerilor de modificare și completare a Codului civil al R.M. nr. 1107/2002 (2 file)



07.11.2016





Anexa nr. 1

Proiect

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

pentru modificarea și completarea

Codului civil al Republicii Moldova

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Articol unic. – Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107 din 06 iunie 2002 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr. 82-86, art. 661), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Cuvântul „căraș” din text se substituie prin cuvântul „transportator”.

2. La articolul 268 litera d) se abrogă.

3. Se completează cu articolul 910¹ cu următorul conținut:

„Articolul 910¹. Locațiunea vehiculelor

(1) Prin contractul de locațiune a vehiculului cu echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară. Locatorul suportă cheltuielile de întreținere tehnică a vehiculului pe tot parcursul locațiunii.

(2) Membrii echipajului mențin relațiile de muncă cu locatorul. Aceștea se subordonează dispozițiilor primite de la locator în partea ce ține de gestionarea și exploatarea tehnică, și dispozițiilor primite de la locatar referitoare la exploatarea comercială a vehiculului. Dacă contractul nu prevede altfel, remunerarea membrilor echipajului și cheltuielile de întreținerea a acestora este asigurată de locator.

(3) Prin contractul de locațiune a vehiculului fără echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară, fără asumarea sarcinilor de remunerare a echipajului și de întreținerea tehnică a vehiculului.

(4) În situația locațiunii împreună cu echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul predat în locațiune, de mecanismele, dispozitivele și utilajele acestuia, revine locatorului. Locatorul este în drept să înainteze locatarului acțiune de regres pentru restituirea sumei despăgubirilor achitate terțelor persoane, dacă nu dovedește că paguba s-a produs din vina locatarului.

(5) În situația locațiunii fără de echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul aflat în locațiune, de mecanismele și utilajele acestuia, o poartă locatarul.

(6) Dacă contractul nu prevede altfel, locatarul efectuează din cont propriu reparația curentă și deservirea tehnică a vehiculului, achită plățile și taxele comerciale, suportă cheltuielile pentru carburanți, precum și alte cheltuieli în legătură cu procesul de exploatare materială și comercială a vehiculului.

(7) Locatorul încheie contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă a vehiculului. Asigurarea facultativă de răspundere civilă a vehiculului este pe seama locatarului.

(8) Contractul de locațiune a autovehiculelor se autentifică notarial și se înregistrează în modul corespunzător.

4. Articolul 986 se completează cu alineatul (3), având următorul cuprins:

„(3) Contractul de transport de bagaje se confirmă prin biletul de bagaje. Forma biletului de bagaj se stabilește prin acte normative speciale”

5. Articolul 987 se completează cu alineatul (3), având următorul conținut:

„(1) Transportul de persoane include operațiunile de îmbarcare, transport și debarcare.

(2) Transportatorul este ținut să transporte pasagerul și bagajele acestuia la destinație în siguranță”

6. Articolul 988 va avea următorul cuprins:

„Articolul 988. Răspunderea transportatorului

(1) Transportatorul este ținut să repare prejudiciul cauzat pasagerului, cu excepția cazului când acest prejudiciu este rezultatul unei forțe majore, al stării de sănătate a pasagerului sau al faptei acestuia. Transportatorul este ținut să repare prejudiciul și în cazul în care acesta se datorează stării sale de sănătate, a prepușilor săi sau a stării ori funcționării vehiculului.

(2) Transportatorul este răspunzător pentru întârzierile în transportul de pasageri.

(3) Mărimea despăgubirii este stabilită prin acte normative cu caracter special și nu poate fi exclusă sau limitată prin contract”

7. Capitolul XII se modifică după cum urmează:

la Secțiunea a 2-a, denumirea „Transportul de persoane” se completează cu cuvintele „și bagaje”

la Secțiunea a 3-a, denumirea „Transportul de bunuri” se substituie cu denumirea „Transportul de mărfuri”

8. Articolul 993 se modifică după cum urmează:

„Transportarea bunului cu o unitate de transport (vehicul) fără descărcare pe parcursul transportării”

9. Articolul 1007 va avea următorul conținut:

(2) „Răspunderea transportatorului pentru întârzierea transportării mărfurilor la destinație se face în conformitate cu prevederile contractului de transportare a mărfurilor. Dacă părțile în contract nu au stipulat o penalitate în acest sens, atunci răspunderea transportatorului nu va putea depăși mărimea taxei de transport”



Anexa nr. 2

Lămuriri asupra propunerilor de modificare și completare a Codului civil al R.M. nr. 1107/2002

1. Termenul „căraș” din Codul civil al R.M. este un cuvânt arhaic care nu corespunde terminologiei juridice actuale. La etapa elaborării proiectului Codului civil al R.M. o parte din reglementările cu privire la transport au fost preluate din Codul comercial al României adoptat în anul 1887. Astfel cuvântul „căraș” și-a găsit reglementare în Codul civil al R.M. Între-timp Codul comercial al României a fost abrogat iar noul Cod civil român (2011) utilizează noțiunea de „transportator”. Ținând cont de aceste realități și în scopul ajustării terminologiei la vocabularul juridic contemporan, recomandăm substituirea cuvântului „căraș” din Codul civil al R.M., cu termenul „transportator”.

2. Norma de la art.988 din Codul civil al R.M. nu este formulată reușit, iar în practică instanțele judecătorești nu țin cont de ea. Apare întrebarea: care prejudicii le-a avut în vedere legiuitorul ca fiind excluse? De aceea propunem reformularea normei respective în felul următor: *„Cărașul este răspunzător pentru întârzierile în transportul de pasageri. Mărimea despăgubirii este stabilită prin legi speciale și nu poate fi exclusă sau limitată prin contract”*. Pentru comparație, mult mai reușite în această privință sunt dispozițiile din Codul civil al Ucrainei care prevede că *„pentru întârzierea deplasării mijlocului de transport în care se află pasagerul, cărașul achită pasagerului amendă (...)”*. Prevederi asemănătoare există și în art.795 din Codul civil al Federației Ruse, art.749 din Codul civil al Belorusiei, art.704 din Codul civil al Republicii Kazahstan etc.

3. În Codul civil al R.M. există discordanțe cu referire la termenul de înaintarea a acțiunii în judecată în litigiile ce izvorăsc din contractul de transport. Astfel norma de la art.268 lit.(d) din Codul civil prevede un termen de prescripție de 6 luni pentru adresarea cu acțiune în judecată, în timp ce norma de la art.1021 din Codul civil stabilește termenul de 1 an, iar în cazul culpei grave și intenției, de 3 ani. *De lege ferenda* recomandăm excluderea lit.(d) de la art.268 al Codului civil.

4. Recomandăm modificarea Capitolului XII din Codul civil al R.M. după cum urmează: Secțiunea a 2-a să fie redenumită în „Transportul de persoane și bagaje”, iar Secțiunea a 3-a să fie redenumită în „Transportul de mărfuri”; Art.986 să fie completat cu un alineat nou având următorul conținut: *„(3) Contractul de transport de bagaje se confirmă prin biletul de bagaje. Forma biletului de bagaj se stabilește prin acte normative speciale”*; Art.987 alin.(2) din Codul civil să fie redat cu următorul conținut *„Cărașul este ținut să transporte pasagerul și bagajele acestuia la destinație în siguranță”*.

5. Una dintre lacunele Codului civil al R.M. în domeniul relațiilor de transport constă în lipsa reglementărilor referitoare la contractul de locațiune a mijloacelor de transport.

Deși operatorii de transport rutier aplică dispozițiile generale ale contractului de locațiune din Codul civil al R.M. (art.875-910), aceste norme au puține tangențe cu locațiunea mijloacelor de transport.

Soluția în acest sens ar fi introducerea în Codul civil al R.M. a unor norme cu privire la locațiunea mijloacelor de transport.

Pentru comparație, menționăm că reglementări ample referitoare la contractul de locațiune a mijloacelor de transport sunt cuprinse în codurile civile ale altor state.

Apreciem ca fiind reușite normele din Codul civil al Republicii Uzbekistan conform căruia contractul se încheie în formă autentică, iar locatorul poate transmite locatarului mijlocul de transport în posesiune și folosință temporară, cu sau fără de echipaj (art.564-572)¹.

Reguli specifice există în Codul civil al Republicii Tadjikistan care prevede atât locațiunea mijloacelor de transport (art.653-670), cât și contractul de navlosire (art.807)².

De asemenea, Codul civil al Armeniei face o delimitare dintre locațiunea mijlocului de transport însoțit de echipaj (art.635-644) de locațiunea fără de echipaj (art.645-652), adăugând la acestea și contractul de navlosire (art.857)³.

Dispoziții ample cuprinde Codul civil din Québec în care este reglementat contractul de navlosire (art.2001-2029) divizat în patru secțiuni: dispoziții generale, navlosirea navei nude, navlosirea pe timp și navlosirea pentru călătorii⁴.

Prevederi similare întâlnim în codurile civile din Federația Rusă, Bielorusia și Kazahstan.

¹ Codul civil al Republicii Uzbekistan, adoptat la 29.08.1996, în limba rusă, pe portalul oficial al Ministerului Justiției din Uzbekistan, http://www.lex.uz/guest/irs_html.win?pid=111181 (vizitat 02.11.2016).

² Codul civil al Republicii Tadjikistan, adoptat la 11.12.1999, în limba rusă, pe portalul legislativ al Comunității Statelor din Caucaz și Asia Centrală, <http://medialaw.asia/document/-472> (vizitat 03.11.2016).

³ Codul civil al Armeniei, adoptat la 05.05.1998, în limba rusă, pe portalul legislativ al țărilor membre a Comunității Statelor Independente (C.S.I.), http://base.spinform.ru/show_fw_xegnom=2998 (vizitat 04.11.2016).

⁴ Codul civil din Québec, adoptat la 08.12.1991, în limba franceză, publicat pe portalul oficial al Ministerului Justiției din Québec, <http://www.justice.gouv.qc.ca/FRANCAIS/glossaire/code-civil.htm> (vizitat 01.11.2016).

(1) Admiterea pornirii fără bilet de călătorie **și/sau de bagaje** de pe teritoriul autogării în transportul rutier regulat suburban, interurban și internațional de către conducătorul mijlocului de transport sau persoana responsabilă de aprobarea ieșirii în cursă a mijlocului de transport de pe teritoriul autogării

se sancționează cu amendă de la 45 la 50 de unități convenționale.

(2) Neeliberarea pe traseu a biletului de călătorie **și/sau de bagaje** în transportul rutier regulat urban, suburban, interurban și internațional de către conducătorul mijlocului de transport sau persoana responsabilă de taxarea călătoriei

se sancționează cu amendă de la 35 la 50 de unități convenționale.

3. Articolul 407

se modifică după cum urmează:

Alineatul (2) litera (a): „în transportul rutier și electric – inspectorii abilitați cu funcție de control indicați în Codul transporturilor rutiere”.

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

cu privire la modificarea și completarea
unor acte normative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. Art.254¹ din Codul fiscal nr.1163 din 24.04.1997 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, ediție specială) se completează după cum urmează:

(3) În situația în care pe traseu se constată transportarea de pasageri fără bilete de călătorie, agentul constatat al inspectoratului fiscal încheie proces-verbal și aplică amendă în temeiul art.254 alin.(10) din Codul fiscal, iar dacă transportul de pasageri fără bilete de călătorie pe traseu este depistat de alți agenți constatați abilitați, se va încheia proces-verbal de contravenție conform art.407 din Codul contravențional.

Art. II. Art.4 din Legea cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569 din 20.12.2002 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.185-189) se completează după cum urmează:

Pct.(6). Inspectorul vamal înregistrează audio faptul informării persoanei fizice/ transportatorului despre obligația de a efectua declarație verbală sau scrisă în privința bagajelor neînsoțite și a bunurilor personale pe care le dețin în mijlocul de transport. Înregistrării audio se supune și răspunsul primit de la persoana fizică/ transportator. Biroul vamal este obligat să păstreze înregistrările audio în decursul a 30 zile.

Pct.(7). La predarea bagajului neînsoțit, persoana fizică este obligată să completeze declarația vamală în formă scrisă, cu enumerarea bunurilor din bagaj. La declarația vamală se anexează copia buletinului de identitate (pașaportul) al persoanei fizice și actele care confirmă proprietatea asupra bunurilor. Obligația punerii la dispoziția persoanei fizice a declarației vamală și crearea condițiilor adecvate pentru completarea declarației de către persoana fizică revine transportatorului.

Art. III. Art.4 alin.(2) din Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553 din 25.02.1998 (publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38) se modifică prin excluderea lit.(a) și modificarea parțială a lit.(b).



În varianta modificată norma de la art.4 alin.(2) din Legea nr.553/1998 va avea următoarea formulare: „Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nu se extinde asupra transportatorilor care efectuează transportarea călătorilor cu bacul, precum și cu transportul fluvial pe traseele pentru plimbări și excursii”.

Art. IV. Art.6 din Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553 din 25.02.1998 (publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38) este supus modificării după cum urmează:

alin.(2) se abrogă

se inserează două alineate suplimentare:

(5) Transportatorului revine obligația de a informa călătorii cu privire la cele mai importante condiții ale contractului de asigurare. Informațiile date urmează a fi amplasate pe biletele de călătorie, în punctele de comercializare a билетelor, dar și pe site-ul oficial al transportatorului.

(6) La producerea cazului asigurat, transportatorul este obligat să informeze victimele cu privire la drepturile de asigurare și modul de reparare a prejudiciilor suportate.

Art. V. Art.11 din Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553 din 25.02.1998 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38) se modifică prin excluderea alin.(2).

Art. VI. Art.16 alin.(1) din Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule nr.414 din 22.12.2006 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.32-35) se modifică prin excluderea pct.(g).

Art. VII. Pct.59 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854 din 28.07.2006 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.124-125), se modifică și se expune după cum urmează:

„Transporturile internaționale la comandă (în baza carnetului INTERBUS) pot fi efectuate numai de către agenții transportatori cărora li s-au atribuit pentru deservire cel puțin 3 rute regulate internaționale de călători și au un stagiu de activitate în domeniu de cel puțin 5 ani”.

Art. VIII. Capitolul IX din Regulamentul cu privire la autogară nr.9/12 din 09.12.1999 (publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46) se completează după cum urmează:

Dacă transportatorul refuză de a efectua cursa programată, de a transporta pasagerii ori dacă nu respectă perioada de transportare, pasagerul este în drept, la alegere, să înainteze reclamație atât transportatorului, cât și autogării.

Autogara și transportatorul poartă răspundere solidară pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor contractuale față de pasager.

Art. IX. Pct.1 din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.1434 din 07.11.2002 cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate (publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.151) se modifică după cum urmează:

Se introduce, începând cu 1 decembrie 2002, „controlul treziei” obligatoriu pentru conducătorii mijloacelor de transport de pasageri (taximetre, maxi-taxi, autobuze etc.), și de mărfuri periculoase (explozibile, inflamabile), care va fi exercitat de Dispensarul Republican de Narcologie și cabinetele narcologice teritoriale, cu eliberarea, o dată la 5 (cinci) ani, a unui aviz consultativ și a adeverinței medicale pentru conducătorii mijloacelor de transport.

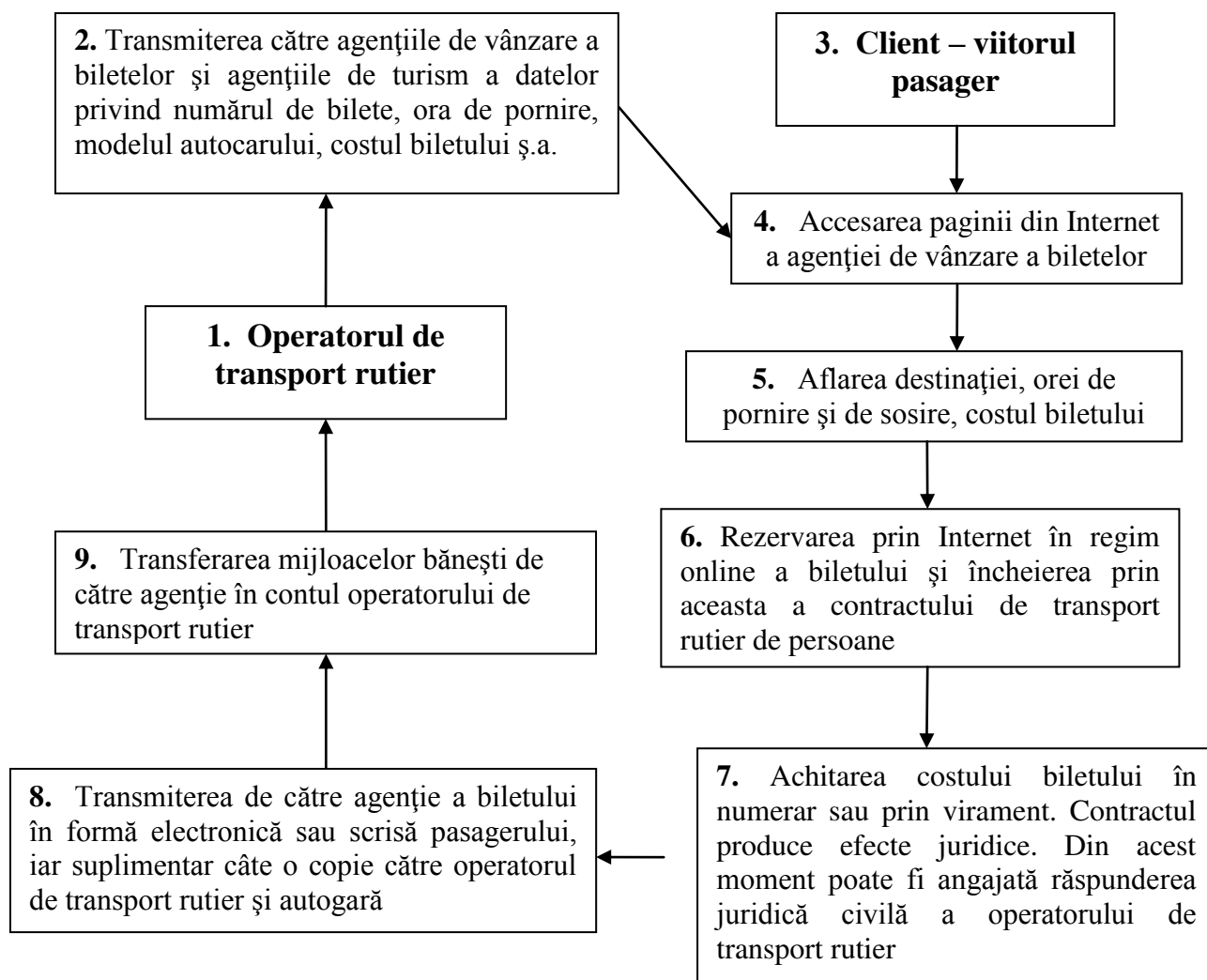
Art. X. Pct.1 din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.539 din 23.04.2008 cu privire la crearea Instituției publice „Agenția Națională Transport Auto” (publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2008, nr.82) se completează după cum urmează:

Pe tot parcursul textului hotărârii și al anexelor, sintagma „Agenția Națională Transport Auto”, la orice formă gramaticală, se substituie cu sintagma „Agenția Națională Transport Rutier”, la forma gramaticală corespunzătoare.

Art. XI. Pct. 4921 și pct. 4922 din Clasificatorul Activităților din Economia Moldovei, aprobat prin Hotărârea Colegiului Biroului Național de Statistică nr. 20 din 29.12.2009 vor avea următorul conținut:

- transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate (4921);
- transporturi rutiere de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice (4922*);
- transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate speciale (4922*);
- transporturi rutiere de persoane în regim de taxi (4922*);
- transporturi rutiere de colete (4922*);
- cuvântul „terestru” din Clasificator se înlocuiește cu termenul „rutier”.

Schema privind modul de comercializare a biletelor electronice de autocar și momentul angajării răspunderii juridice civile a operatorului de transport rutier de persoane



Schema este elaborată de autor. Sursa: Regulile generale de comercializare a biletelor electronice la autocar aplicate de operatorii de transport rutier din Republica Moldova.

Condițiile de notificare a operatorilor de transport rutier de pasageri

	Condițiile pentru notificare	Temeiul legal
1.	Desfășurarea activității de întreprinzător în conformitate cu cadrul legislativ-normativ	Art.49 lit.(a) din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
2.	Disponerea de un sediu, în incinta căruia se efectuează operațiuni tehnologice, se dirijează activitatea de transport, se păstrează documentele de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, precum și documentele prevăzute la art.48 din Codul transporturilor rutiere la care trebuie să aibă acces autoritățile de control în scopul verificării respectării legislației	Art.17 lit.(a) și art.48 din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
3.	Deținerea în proprietate sau în leasing financiar a cel puțin o treime din vehiculele rutiere (autobuze/autocare) de care dispune întreprinderea, dar nu mai puțin de o unitate	Art. 17 lit. c), art. 63 alin. (1) și art. 153 lit. (c) din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
4.	Desfășurarea operațiunilor de deservire tehnică a vehiculelor rutiere deținute, permanent și eficient, cu echipamente și instalații tehnice corespunzătoare, într-un atelier de autoservice	Art.17 lit.(d) din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
5.	Disponerea de cadre calificate: ▪ manager în transport rutier, care îndeplinește condițiile de competență profesională și bună reputație, deține certificat de competență profesională, valabil și face dovada că este angajat al operatorului de transport rutier. ▪ conducători auto ce dețin permise de conducere perfectate pe numele lor, valabile pentru categoriile din care fac parte vehiculele rutiere eliberate de organele competente ale Republicii Moldova sau ale țărilor semnatare ale Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968 și care au vechimea în muncă de cel puțin 3 ani în calitate de conducător auto, deținători de certificate de competență profesională valabile, eliberate de centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de A.A. „ANTA”, adeverințe medicale, conclizii consultative narcologice valabile, eliberate o dată la doi ani, de Dispensarul Republican de Narcologie și cabinetele narcologice teritoriale	Art.16 lit.(b), art.18 alin.(1), art.20, art.21, art.42 lit.(f), art.43, art.48 lit.(g), lit.(j) și art.49 lit.(f) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; art.9 alin.(3) al Legii nr.451-XV din 30.07.2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător; pct.(61) din Hotărârea Guvernului R.M. nr.854 din 28.07.2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje; pct.(1) din Hotărârea Guvernului R.M. nr.1434 din 07.11.2002 cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate
6.	Asigurarea capacității financiare a întreprinderii (de la 01 ianuarie 2018) – pentru transport rutier contra cost de persoane prin	Art.19 alin.(2), art.23 alin.(2) lit.(b) și art.24 alin.(1) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin

	servicii ocazionale în trafic internațional	Legea nr.150 din 17.07.2014
7.	Disponerea de contract de asigurare pentru persoanele transportate și bagajele acestora, în conformitate cu legislația în vigoare	Art. 48 lit. e) al Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
8.	Disponerea de certificate de înmatriculare pentru vehiculele rutiere (autobuzele/autocarele) deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere	Art.17 lit.(b) și lit.(c), art.23 alin.(2) lit.(d) și art.48 lit.(f) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
9.	Disponerea de contractele cu orice alt titlu decât de proprietate, în cazul în care vehiculul rutier nu este deținut în proprietate, în conformitate cu legislația în vigoare	Art.48 lit.(k) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
10.	Disponerea de registre de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere	Art.48 lit.(m) din Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
11.	Deținerea la sediul întreprinderii a foilor de parcurs (perfectate în corespundere cu instrucțiunile privind completarea și prelucrarea foi de parcurs)	Art.48 lit.(n) al Codului transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014; ordinul Departamentului Analize Statistice și Sociologice al R.M. nr.108 din 17.12.1998
12.	Asigurarea, la locul amplasării bazei tehnico-materiale a întreprinderii a efectuării: a) controlului treziei și a examinărilor medicale generale a conducătorilor auto (nu mai rar de o dată la 12 ore de muncă, cu excepția conducătorilor auto ce activează pe rutele internaționale, aceștia fiind supuși controlului medical cu 3 ore până la plecarea în cursă); b) verificării tehnice generale a fiecărui vehicul (nu mai rar de o dată la 20 ore, cu excepția celor de pe rutele internaționale care vor fi supuse controlului tehnic înainte de fiecare cursă)	Art.49 lit.(i) al Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; pct.(1) și (3) din Hotărârea Guvernului R.M. nr.1434 din 07.11.2002 cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate
13.	Respectarea reglementărilor în vigoare privind efectuarea (o dată la 6 luni) a inspecției tehnice periodice	art.49 lit.(j), art.125 alin.(5) lit.(a) ale Codului transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014; pct.126 lit.(b) din Hotărârea Guvernului R.M. nr.357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere
14.	Dotarea cu tahografe funcționale a vehiculelor rutiere (în vigoare din 17.08.2019)	Art.18 alin.(3) lit.(c), art.46 alin.(2), art.49 lit.(l), (m), art.153 lit.(b) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014
15.	Dotarea cu limitatoare de viteză funcționale a vehiculelor rutiere înmatriculate pentru prima oară în Republica Moldova (în vigoare de la 17.08.2016 – trafic național; în vigoare de la 17.08.2015 – trafic internațional)	Art.46 alin.(2); art.49 lit.(l), (m); art.153 alin.(1) lit.(a) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr. 150 din 17.07.2014
16.	Disponerea de contract valabil încheiat între operatorul de transport și beneficiarul de transport rutier de persoane pentru fiecare serviciu ocazional, inclusiv turistic prestat	Art.71 alin.(1); art.74 ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014

Lista actelor care se anexează la notificarea privind acordarea dreptului de desfășurare a activității de transport rutier de pasageri

	Temeiul legal	Lista actelor
1.	Art.10 alin.(2) lit.(a) al Legii nr.451-XV din 30.07.2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător	Certificatul sau decizia de înregistrare a întreprinderii, eliberate de A.A. „Agenția Servicii Publice”
2.		Actele persoanei desemnate în calitate de manager de transport rutier, și anume:
	Art.23 alin.(2) lit.(a) al Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; art.57 al Codului muncii al R.M. aprobat prin Legea nr.154 din 28.03.2003	a) carnetul de muncă din care să rezulte că este angajată în funcția de manager de transport rutier
	Art.23 alin.(2) lit.(a) și art.44 al Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; Anexa nr.2 la Ordinul nr.158 din 13.10.2014 al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	b) certificatul de competență profesională valabil, eliberat de centrele de instruire, perfecționare și atestare profesională autorizate de A.A. „ANTA”
	Art.18 și art.23 alin.(2) lit.(a) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014	c) declarația pe proprie răspundere privind îndeplinirea condiției de bună reputație
	Art.23 alin.(2) lit.(a) și art.48 lit.(j) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; art.56 și art.57 lit.(b) și art.66 al Codului muncii al R.M. aprobat prin Legea nr.154 din 28.03.2003	d) contractul individual de muncă (nu are relevanță faptul dacă managerul este angajat cu muncă de bază ori prin cumul)
3.	Art.16, art.17 lit.(a) și art.23 alin.(2) lit.(c) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014	Extrasul din Registrul bunurilor imobile sau contractul de locațiune a imobilului care servește drept sediu real și efectiv
4.	Art.17 lit.(b) și lit.(c), art.23 alin.(2) lit.(d) și art.48 lit.(f) ale Codului transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014; pct.126 lit.(b) din Hotărârea Guvernului R.M. nr.357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere	CertIFICATELE de înmatriculare a vehiculelor rutiere (autobuselor / autocarelor) deținute în proprietate, locațiune sau în leasing financiar și utilizate de întreprindere, pentru care solicită copii conforme ale licenței de transport rutier

CONTRACT nr. __ din ____
de prestări servicii în domeniul transportului rutier de pasageri

_____, numită în continuare «Autogară», în persoana administratorului _____, care activează în baza Statutului, pe de o parte, și operatorul de transport rutier de persoane _____, numit «Operator de transport rutier», în persoana _____, care activează în baza actului de constituire, pe de altă parte, au încheiat prezentul contract despre următoarele:

În conformitate cu legislația Republicii Moldova, prezentul contract stipulează următoarele:

1. OBIECTUL CONTRACTULUI

1.1. Prezentul Contract stabilește relațiile dintre «Autogară» și «Operatorul de transport rutier» în domeniul transporturilor rutiere de persoane pe rutele regulate referitor la:

- procedurile de eliberare a biletelor de călătorie;
- reguli de acces în autogară a autobuzelor/autocarelor;
- modalitatea staționării vehiculelor rutiere antrenate în transportul de persoane prin servicii regulate;
- modalitatea îmbarcării/debarcării persoanelor și oferirii condițiilor și serviciilor pentru vehiculele rutiere și pentru persoanele aflate în așteptare.

2. OBLIGAȚIILE ȘI DREPTURILE PĂRȚILOR

2.1. «Autogara» se obligă:

2.1.1. Să vândă bilete de călătorie persoanelor la cursele efectuate de «Operatorul de transport rutier» conform tarifelor și în modul stabilit de legislația în vigoare.

2.1.2. Să țină evidența sumelor încasate din vânzarea de bilete de călătorie și să prezinte lunar «Operatorului de transport rutier» registrul diagramelor de vânzare a biletelor, precum și să întocmească cu «Operatorul de transport rutier», actul trimestrial de verificare privind vânzarea biletelor pe rutele acestuia.

2.1.3. Să asigure accesul gratis a «Operatorului de transport rutier» la baza de date privind realizarea biletelor de călătorie la cursele atribuite spre deservire «Operatorului de transport rutier».

2.1.4. Să permită îmbarcarea persoanelor pe teritoriul «Autogării» cu bilete vândute de «Operatorul de transport rutier» și înregistrate în diagrama de vânzare a biletelor sau în borderoul de evidență a biletelor.

2.1.5. Să efectueze înscrierile în borderoul de evidență a biletelor corect, fără greșeli și în modul stabilit de legislație. În cazul în care se vor strecura greșeli, ele se taie cu o linie continuă, care ar permite citirea celor scrise și alături se face o altă înscriere corectă, care va fi confirmată de persoana responsabilă și se va aplica ștampila «Autogării».

2.1.6. Să respecte strict timpul de expediere în cursă a autobuzelor/autocarelor, conform orarelor de circulație.

2.1.7. Să realizeze bilete de călătorie pentru toate localitățile incluse în orarul de circulație a cursei, prioritar în strictă ordine cu orele de plecare pe rută a unităților de transport.

2.1.8. Să prezinte la timp informații complete și exacte pentru publicul călător privind cursele «Transportatorului» și să întreprindă măsuri pentru creșterea vânzărilor.

2.1.9. Să ofere «Operatorului de transport rutier» locuri la persoane pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor și spațiul necesar pentru staționarea autobuzelor/autocarelor.

2.1.10. Să asigure accesul autobuzelor/autocarelor fără dificultăți spre peron pentru îmbarcarea/debarcarea pasagerilor.

2.1.11. Să nu admită expedierea în cursă a autobuzelor/autocarelor cu călători fără bilete.

2.1.12. Să nu admită imbarcarea persoanelor, precum și utilizarea autobuzelor/autocarelor ce nu au dreptul de deservire a rutelor regulate pe teritoriul «Autogării».

2.1.13. Să colaboreze cu «Operatorul de transport rutier» pentru soluționarea amiabilă a problemelor apărute în perioada executării prezentului contract.

2.1.14. Să nu divulge informația terțelor persoane despre activitatea desfășurată de către «Operatorul de transport rutier», asigurând în acest sens confidențialitatea informațiilor deținute în procesul colaborării reciproce.

2.2. «Autogara» are dreptul:

2.2.1. Să amenajeze teritoriul «Autogării» pentru îmbunătățirea serviciilor prestate publicului călător, cât și după necesitățile proprii fără a afecta procesul tehnologic a activității de bază.

2.2.2. Să verifice și să admită deservirea curselor doar în baza documentelor obligatorii necesare pentru a fi prezente la bordul vehiculului rutier, prevăzute de legislație.

2.2.3. Să verifice în foile de parcurs trecerea controlului tehnic al autovehiculelor și examenului medical al conducătorilor auto stabilit de actele normative, și să interzică plecarea în cursă în cazul lipsei controlului tehnic al autovehiculelor și examenului medical al conducătorilor auto.

2.2.4. Să verifice prezența la persoanele imbarcate în autobuze a biletelor de călătorie realizate de autogară sau operatorul de transport rutier și să nu permită efectuarea cursei în cazul depistării în salon a persoanelor fără bilete.

2.2.5. Să verifice și să admită la deservirea curselor doar vehicule rutiere care corespund cerințelor sanitare.

2.2.6. Să prezinte la solicitare organului de specialitate al administrației publice centrale rapoarte privind activitatea «Operatorului de transport rutier» la cursele atribuite.

2.3. «Operatorul de transport rutier» se obligă:

2.3.1. Să asigure prezența la bordul vehiculului rutier la efectuarea rutelor regulate a documentelor obligatorii prevăzute de legislația în vigoare.

2.3.2. Să îndeplinească indicațiile «Autogării» ce țin de desfășurarea procesului tehnologic, aprobat în modul stabilit.

2.3.3. Să asigure prezentarea la timp a autobuzelor/autocarelor, care întrunesc condițiile de licențiere, conform orarului aprobat.

2.3.4. Să asigure controlul tehnic al autovehiculelor și examenul medical al conducătorilor auto, conform legislației în vigoare.

2.3.5. Să nu admită pe teritoriul autogării imbarcarea persoanelor fără bilete de călătorie.

2.3.6. Să nu admită efectuarea lucrărilor de reparație și salubritate a autobuzelor sale pe teritoriul «Autogării».

2.3.7. Să coordoneze cu «Autogara» locul și durata staționării autovehiculelor pe teritoriul «Autogării».

2.3.8. În cazul staționării mai mult de o oră pe teritoriul «Autogării» să achite taxele de parcare a autobuzelor/autocarelor, conform tarifelor aprobate.

2.3.9. Să informeze în scris (fax, e-mail, etc.) «Autogara» cu cel puțin 24 de ore până la efectuarea cursei, despre problemele ce pot conduce la suspendarea acesteia.

2.3.10. În cazul atribuirii dreptului de deservire a rutei regulate sau modificării celor existente să prezinte «Autogării» copiile actelor necesare și să stabilească data începerii deservirii rutei, dar nu mai târziu de 30 zile din data primirii înștiințării.

2.4. «Operatorul de transport rutier» are dreptul:

2.4.1. Să vândă bilete de călătorie prin rețeaua unică de vânzare a «Autogării» sau în conformitate cu cotele stabilite anticipat în scris de către părți pentru fiecare cursă atribuită spre deservire «Operatorului de transport rutier».

2.4.2. Să modifice cotele stabilite în mod operativ la înțelegerea părților în dependență de fluxul de călători existent.

2.4.3. Să nu expedieze în cursă autobuzul, preîntâmpinând autogările incluse în graficul de circulație, în cazul când din punctul inițial și pe traseul cursei în sumă sunt realizate bilete mai puțin de 10% din capacitatea de îmbarcare a autobuzului.

2.4.4. Să solicite respectarea de către «Autogară» și persoanelor transportate a prevederilor legislației în vigoare în domeniul transporturilor rutiere de pasageri.

2.4.5. Să înainteze propuneri argumentate în scris privind îmbunătățirea organizării procesului tehnologic și optimizării procesului de transport a persoanelor, calității și siguranței transporturilor.

2.4.6. Să informeze în scris «Autogară» despre încălcările comise de personalul operațional, care au condus la cauzarea de prejudicii financiare părților prezentului contract sau pasagerilor.

2.4.7. Să solicite prestarea unor servicii adăugătoare de către «Autogară».

3. MODALITATEA DE DECONTARE

3.1. Tarifele pentru serviciile prestate de «Autogară» se stabilesc de organul central de specialitate, conform metodologiei aprobate de Guvern.

3.2. «Autogara» efectuează decontările prin intermediul instituțiilor bancare prin virament la data de 10 și 25 a lunii în curs. Decontările definitive cu «Operatorul de transport rutier» pentru luna calendaristică precedentă se efectuează nu mai târziu de data de 10 a lunii următoare.

3.3. Actele de verificare a datoriilor și creanțelor pentru serviciile prestate se efectuează trimestrial și la finele anului.

3.4. Facturile cu descifrarea la diagramele se eliberează de către «Autogară» în perioada de la data de 10 până la data de 25 a lunii următoare. «Operatorul de transport rutier» este obligat să le ridice personal de la sediul «Autogării». Facturile care nu vor fi ridicate de «Operatorul de transport rutier» până la data de 30 a lunii imediat următoare trimestrului, vor fi arhivate.

4. RESPONSABILITĂȚILE PĂRȚILOR

4.1.1. Încălcarea legislației, precum și a prevederilor prezentului contract, se va solda cu aplicarea sancțiunilor prevăzute de legislația în vigoare.

4.1.2. Pentru nerespectarea modului stabilit de decontări reciproce pe marginea prezentului contract, partea culpabilă plătește celeilalte părți o penalitate în mărime de 0.1% din suma respectivă, pentru fiecare zi de întârziere.

4.1.3. Cazurile de încălcare a obligațiilor contractuale se consemnează în acte de control sau în alte documente semnate de ambele părți, cu informarea, în termen de 3 zile, a administrației agentului economic delicvent.

4.1.4. Pentru suspendarea curselor de către «Operatorul de transport rutier», vor fi aplicate sancțiunile prevăzute de Codul transporturilor rutiere și de alte acte normative.

4.1.5. Părțile sunt absolvite de răspundere, conform prezentului contract, dacă îndeplinirea obligațiilor a fost imposibilă din circumstanțe de forță majoră (cutremur de pământ, inundație și alte calamități naturale, precum și greve, acțiuni militare etc.). Circumstanțele de forță majoră se atestă prin certificatul de forță majoră eliberat de Camera de Comerț și Industrie, primărie sau de alte organe competente.

5. VALABILITATEA, MODUL PERFECTĂRII ȘI REZILIERII CONTRACTULUI

5.1. Prezentul contract se încheie pentru perioada de 3 ani și intră în vigoare din momentul semnării de către ambele părți.

5.2. Toate modificările, corectările și completările la prezentul Contract pot fi operate de comun acord, conform unui protocol adițional.

5.3. În cazul în care, în termen de 3 luni până la expirarea termenului de valabilitate a contractului, nici una dintre Părți nu a anunțat despre intenția de a revedea relațiile contractuale, contractul se consideră prelungit în aceleași condiții pe același termen.

5.4. Contractul se consideră reziliat în cazul dacă «Operatorul de transport rutier» a fost lipsit de dreptul de deservire a tuturor rutelor (curselor) regulate.

5.5. Dacă din considerentele uneia dintre părți, cauzate de modificarea legislației în vigoare sau nerespectarea obligațiilor contractuale este necesară rezilierea contractului, această parte este obligată să trimită partenerilor un aviz în scris, cu indicarea cauzelor ce implică rezilierea contractului.

5.6. Partea care a primit avizul stipulat în punctul 5.5 al prezentului contract, se obligă în timp de 30 zile să-și expună în scris opiniile și să propună soluții de lichidare ale deficiențelor apărute.

5.7. Litigiile care nu pot fi soluționate de către părți pe cale amiabilă vor fi transmise spre examinare de către instanța de judecată competentă, în conformitate cu legislația în vigoare.

5.8. Prezentul Contract este întocmit în două exemplare, cu aceeași forță juridică, câte unul pentru fiecare Parte.

6. ADRESELE JURIDICE, SEMNĂTURA ȘI RECHIZITELE PĂRȚILOR

Tabel sintetic privind gradul de implementare în legislația națională din sfera transportului rutier a Capitolului 15 „Transporturi” (art.80-85) din Acordul de Asociere semnat între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice cu statele membre ale acestora, pe de altă parte

Prevederile Acordului de Asociere R.M. – U.E.	Prioritățile Agendei de Asociere R.M. – U.E.	Măsurile de implementare stabilite prin Planul național de acțiuni pentru perioada 2014-2016 în vederea punerii în aplicare a Acordului de Asociere R.M. – U.E.	Instituțiile responsabile de implementarea măsurilor stabilite prin Planul național de acțiuni pentru perioada 2014-2016	Termenul de punere în aplicare indicat în Planul național de acțiuni pentru perioada 2014-2016	Gradul de implementare a măsurilor stabilite prin Planul național de acțiuni pentru perioada 2014-2016 de punerea în aplicare a Acordului de Asociere R.M. – U.E.
Art.81. Cooperarea include, printre altele, următoarele domenii: (a) Elaborarea unei politici naționale durabile în domeniul transporturilor care să reglementeze toate modurile de transport, în special pentru a asigura sisteme de transport eficiente și sigure; (b) Elaborarea unor strategii sectoriale prin prisma politicii naționale în domeniul transportului rutier, feroviar, pe căi navigabile interioare, aerian, precum și a intermodalității, inclusiv a calendarelor și a obiectivelor de referință în materie de punere în aplicare, a definirii responsabilităților administrative și a planurilor financiare	2.4. Cooperarea economică <i>Transport</i> - Implementarea noii Strategii de transport și logistică pe anii 2013-2022	1. Elaborarea concepțiilor de dezvoltare sectorială în baza Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, în special în perioada de referință	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2015-2016	Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022 a fost aprobată, prin H.G. nr.827 din 28.10.2013 Nu este elaborată
		2. Elaborarea conceptului de dezvoltare a sectorului transporturilor rutiere în baza Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022, pentru perioada de referință			
		3. Continuarea implementării listei proiectelor investiționale (prevăzute în Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022) în domeniul transportului rutier, feroviar, naval și aerian	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	Conform perioadei de referință	Se realizează, dar cu întârzieri
(c) Îmbunătățirea politicii în domeniul infrastructurii în vederea unei mai bune identificări și evaluări a proiectelor de infrastructură pentru diferitele moduri de transport	2.4. Cooperarea economică <i>Transport</i> - Implementarea noii Strategii de transport și logistică pe anii 2013-	4. Elaborarea și implementarea normelor tehnice și standardelor ajustate la cerințele internaționale și U.E. în domeniul infrastructurii transporturilor rutiere	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor	Permanent	Se realizează, dar cu întârzieri

	2022		lor al R.M.		
		5. Elaborarea și implementarea unei noi politici de reparație și întreținere a drumurilor locale	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., autoritățile publice locale, Ministerul Finanțelor al R.M.	2016	Se realizează, dar cu întârzieri
(e) Aderarea la organizațiile și acordurile internaționale relevante în domeniul transporturilor, inclusiv la procedurile de asigurare a punerii în aplicare riguroase și a respectării eficace a acordurilor și a convențiilor internaționale în domeniul transporturilor		7. Aderarea la următoarele convenții: a) Convenția asupra semnalizării rutiere, deschisă semnării la Viena la 08.11.1968, și Acordul european ce completează Convenția asupra semnalizării rutiere din 01.05.1971	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2015	S-a realizat. Aderarea la Convenția asupra semnalizării rutiere (Viena, 1968) și la Acordul European ce completează Convenția s-a efectuat prin Legea R.M. nr.141 din 03.07.2015
		b) Acordul privind adoptarea de condiții uniforme de omologare și recunoaștere reciprocă a omologării echipamentelor și pieselor vehiculelor cu motor, adoptat la Geneva la 20 martie 1958	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	S-a realizat. Aderarea la Acord s-a efectuat prin Legea R.M. nr.121 din 27.05.2016
		c) Convenția vamală privind admiterea temporară a vehiculelor rutiere în scopuri comerciale din 18 mai 1956	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	Nu s-a realizat
		d) Convenția vamală relativă la containere din 2 decembrie 1972	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., Ministerul Finanțelor al R.M.	2016	S-a realizat. Aderarea la Convenție s-a efectuat prin Legea R.M. nr.121 din 27.05.2016
		f) Convenția privind garanțiile internaționale în materie de echipamente mobile și protocoalele acesteia, adoptată la Cape Town la 16 noiembrie 2001	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., Ministerul Finanțelor al R.M.	2015-2016	S-a realizat. Aderarea la Convenție s-a efectuat prin Legea R.M. nr.59 din 09.04.2015

(g) Promovarea utilizării sistemelor inteligente de transport și a tehnologiei informației în gestionarea și exploatarea tuturor modurilor de transport, precum și sprijinirea intermodalității și a cooperării în utilizarea sistemelor spațiale și a aplicațiilor comerciale care facilitează transportul		8. Crearea și implementarea sistemelor informaționale integrate de gestionare a rețelei de rute regulate de pasageri, precum și a activității de testare tehnică a unităților de transport	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	S-a realizat parțial. Au fost aprobate ordinele MTID nr.35 din 15.02.2016 și nr.242 din 09.12.2016 cu privire la inițierea procedurii de modificare a Programului de transport rutier internațional pentru perioada 2016-2017. Alte acțiuni nu au mai fost realizate.
		9. Implementarea sistemului de bilet electronic pe piața serviciilor de transport rutier de pasageri	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	Nu s-a realizat
Art.82 alin.(2). Cooperarea include schimbul de informații și activități comune: (a) la nivel regional, îndeosebi luând în considerare și integrând progresele realizate în temeiul diverselor acorduri de cooperare în materie de transport regional, cum ar fi Coridorul de transport Europa-Caucaz-Asia (TRACECA), cooperarea în materie de transport în cadrul Parteneriatului estic și alte inițiative în domeniul transporturilor; (b) la nivel internațional, inclusiv în ceea ce privește organizațiile internaționale de transport și acordurile și convențiile internaționale ratificate de către părți, precum și în cadrul diverselor agenții de transport ale UE		10. Colaborarea în cadrul proiectelor TRACECA în vederea elaborării și implementării măsurilor pentru îmbunătățirea atractivității coridorului TRACECA (prin înlăturarea obstacolelor fizice și administrative, îmbunătățirea infrastructurii de transport, a siguranței circulației) și ajustării legislației naționale din domeniu la legislația UE și internațională	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	Permanent	S-a realizat parțial.
		11. Colaborarea în cadrul organizațiilor internaționale de transport (UNECE, OIM, Comisia Dunării, OACI, ECAC, OCCF) și instituțiilor specializate ale UE (EUROCONTROL, EASA, EMSA etc.)	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Autoritatea Aeronautică Civilă a R.M.	Permanent	S-a realizat parțial.
Art.83. Va avea loc un dialog periodic cu privire la aspectele reglementate de prezentul capitol		Asigurarea unui dialog permanent cu UE în domeniul transporturilor, inclusiv în cadrul structurilor prevăzute de Acordul de Asociere (Panelul de transport al PaE etc.)	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	Permanent	S-a realizat parțial.

Art.84. Părțile cooperează în ceea ce privește îmbunătățirea legăturilor de transport în conformitate cu dispozițiile menționate în anexa IX la Acordul de Asociere			2014-2018	
Anexa IX 3. Părțile recunosc importanța îmbunătățirii legăturilor de transport asigurându-le o mai mare fluiditate, siguranță și fiabilitate. Acest lucru este în avantajul reciproc al UE și al Republicii Moldova. Părțile cooperează în scopul de a dezvolta noi legături de transport în special prin: (a) Cooperare politică, proceduri administrative îmbunătățite la punctele de trecere a frontierei și eliminarea blocajelor din infrastructură (b) Cooperare în domeniul transporturilor în cadrul Parteneriatului estic (c) Cooperare cu instituțiile financiare internaționale care pot contribui la un transport îmbunătățit (d) Dezvoltarea în continuare, în Republica Moldova, a unui mecanism de coordonare care să garanteze eficiența și transparența planificării infrastructurii, inclusiv a sistemelor de gestionare a traficului, tariful și finanțarea	1. Elaborarea sistemului inteligent de gestionare a circulației rutiere și a sistemului de gestionare și control al traficului rutier	Ministerul Afacerilor Interne al R.M., Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2018	Nu s-a realizat.
(e) Adoptarea unor acțiuni de facilitare a trecerii frontierei, în conformitate cu dispozițiile capitolului 5 (Regimul vamal și facilitarea comerțului) din titlul V (Comerț și aspecte legate de comerț) din prezentul acord, care vizează îmbunătățirea funcționării rețelei de transport în vederea îmbunătățirii fluidității fluxurilor de transport dintre UE, Republica Moldova și partenerii regionali	1. Modificarea legislației fiscale	Ministerul Finanțelor al R.M. (Serviciul Vamal)	2014-2016	S-a realizat. A fost modificat Capitolul 5 (Administrația vamală și facilitarea comerțului) din Titlul V (Comerțul și aspectele legate de comerț) al Codului fiscal al R.M.
(f) Schimbul de bune practici privind opțiunile de finanțare ale proiectelor (atât măsuri legate de infrastructură, cât și orizontale), inclusiv parteneriate public privat, legislație relevantă și taxe de utilizare	2. Implementarea celor mai bune practici cu privire la opțiunile de finanțare a proiectelor	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	Nu s-a realizat.
(g) Luarea în considerare, atunci când este relevant, a dispozițiilor în materie de mediu prevăzute în capitolul 16 (Mediul înconjurător) din titlul IV (Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială) din prezentul acord, în special a evaluării impactului strategic și a evaluării impactului asupra mediului, precum și a actelor legislative ale UE în materie de natură și calitatea aerului	3. Integrarea aspectelor de mediu în dezvoltarea și implementarea politicilor de transport	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., Ministerul Mediului al R.M.	Permanent	Nu s-a realizat.

5. Părțile vor coopera pentru a conecta rețeaua strategică de transport a Republicii Moldova la rețeaua transeuropeană de transport (TEN T), precum și la rețelele din regiune	6. În baza Listei proiectelor prioritare spre finanțare de către UE, aprobată odată cu Rețeaua strategică de conectare a regiunii Parteneriatul Estic (inclusiv Moldova) la TEN-T (octombrie 2013, Luxemburg), sînt identificate următoarele obiective pe termen scurt: a) promovarea construcției podului Ungheni (MD)-Ungheni (RO) peste râul Prut	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	S-a realizat. În anul 2015 au demarat lucrările de construcție a podului Ungheni (MD) – Ungheni (RO) peste râul Prut (în regiunea satului Zagarancea). Proiectul este finanțat de Comisia Europeană
	b) reabilitarea drumului național M 14 Brest-Chișinău-Odesa pe tronsonul Chișinău-Criva			Nu s-a realizat.
Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității	1. Aprobarea noului Cod al transporturilor rutier	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2014	S-a realizat. Norme consacrate instalării și utilizării dispozitivelor limitatoare de viteză sunt prevăzute în: art.18 alin.(1) lit.(c); art.46 alin.(2) și (3); art.49 lit.(l), (m), (o); art.85 lit.(c); art.110-117; art.153 lit.(a) din Codul transporturilor rutiere al R.M.
	2. Elaborarea și aprobarea Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză, a regulamentului privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, precum și pentru descărcarea și stocarea datelor din tahografele și cartelele tahografice		2015	S-a realizat, dar cu întârziere. Au fost aprobate Regulamentul privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză (H.G. nr.34 din 24.02.2016) și Regulamentul privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice (H.G. nr.35 din

				24.02.2016). Deși termenul stabilit în Planul de acțiuni pentru aprobarea actelor normative a fost trimestrul III, 2015, aprobarea lor s-a realizat în anul 2016
Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.	Elaborarea reglementării tehnice naționale în baza Directivei 96/53/CE	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	S-a realizat parțial. A fost emis Ordinul MTID nr.187/139 din 23.06.2016 “Privind limitarea provizorie a circulației mijloacelor de transport de mare tonaj pe drumurile R.M.”. În scopul de a transpune Directiva 96/53/CE din 25.07.1996, este necesară aprobarea unui regulament cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor rutiere cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele stabilite
Directiva 2009/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora	Elaborarea și adoptarea proiectului de lege privind condițiile de admitere în trafic a unităților de transport și inspecția tehnică periodică	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2015-2016	S-a realizat parțial. Regulamentul cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere există în calitate de proiect. Necesită a fi aprobat
<u>Condiții de securitate</u> Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase	1. Aprobarea noului Cod al transporturilor rutiere	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2014	S-a realizat. În Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 transportul de mărfuri periculoase este reglementat în art.18 alin.(1)

				lit.(d); art.49 lit.(r); art.50-62; art.125 alin.(5); art.127 alin.(2); art.129 alin.(1) lit.(d)
	2. Elaborarea și aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase		2015-2016	S-a realizat, dar cu întârziere. Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase a fost aprobat prin H.G. nr.143 din 18.02.2016, dar termenul stabilit în Planul de acțiuni pentru aprobarea actului normativ a fost trimestrul III, 2015
Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier	Aprobarea noului Cod al transporturilor rutiere	Ministerul Transportu- rilor și Infrastructu- rii Drumu- rilor al R.M.	2014	Nu s-a realizat. În Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 nu sunt reglementate în modul corespunzător: drepturile și obligațiile pasagerilor; răspunderea civilă a operatorului de transport rutier; plata despăgubirilor pentru anularea curselor, întârzierea pornirii autocarelor, pierderea și deteriorarea bagajelor
Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier	1. Aprobarea noului Cod al transporturilor rutiere	Ministerul Transportu- rilor și Infrastructu- rii Drumu- rilor al R.M.	2014	S-a realizat, dar parțial. Aprobarea Codului transporturilor rutiere al R.M. s- a realizat prin Legea nr.150 din 17.07.2014. Totodată, este necesară transpunerea în Cod a Directivei 2006/22/CE din 15.03.2006

				privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr.3820/85 și (CEE) nr.3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și a Directivei 2002/15/CE din 11.03.2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier
	2. Elaborarea și aprobarea Regulamentului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier		2017	Nu s-a realizat.
Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier Aplicarea următoarelor dispoziții ale acestui regulament: - articolele 3, 4, 5, 6, 7 (fără valoarea monetară a capacității financiare), 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15 și anexa I la acest regulament	Aprobarea noului Cod al transporturilor rutiere	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Tehnologiilor Informaționale și Comunicațiilor al R.M.	2017	S-a realizat, dar incomplet. În Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 au fost admise numeroase abateri de la Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, în special cu referire la condiția de capacitate financiară a operatorilor de transport rutier
Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier	Elaborarea și aprobarea Regulamentului privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., Ministerul Finanțelor al R.M.	2016	S-a realizat parțial. În pofida faptului că proiectul Regulamentului nominalizat a fost elaborat, aprobarea acestuia nu a avut loc

Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri	Elaborarea și aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea activității centrelor de calificare inițială și formare periodică a conducătorilor auto	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016-2017	S-a realizat parțial. Prin Ordinul MTID nr.9 din 10.02.2015 au fost aprobate Normele metodologice cu privire la elaborarea programelor de instruire a personalului din domeniul transportului rutier și activități conexe
Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri	Modificarea Legii drumurilor nr. 509-XIII din 22 iunie 1995 și a titlului IX din Codul fiscal al R.M.	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.	2016	S-a realizat parțial, fiindcă propunerile de modificare sunt în proces de elaborare la nivel de Guvern. Modificările propuse de Guvern poartă caracter superficial, deoarece vizează preponderent definirea unor noțiuni

GLOSAR DE TERMENI UTILIZAȚI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE PASAGERI

Accident în traficul rutier

eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau a mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material;

Accident cauzator de vătămări corporale

orice accident care implică cel puțin un vehicul rutier în mișcare pe un drum public sau privat la care publicul are acces, provocând moartea sau rănirea a cel puțin unei persoane. În categoria accidentelor cauzatoare de vătămări corporale se includ: coliziunile între vehicule rutiere; între vehicule rutiere și pietoni; între vehicule rutiere și animale sau obstacole fixe și cu un singur vehicul rutier. Sinuciderea sau tentativă de sinucidere nu constituie un accident, ci un incident săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări cauzatoare de moarte. Cu toate acestea, dacă o sinucidere sau tentativă de sinucidere provoacă rănirea unui alt participant la trafic, incidentul este considerat accident cauzator de vătămări corporale.

Acostament

fâșie laterală cuprinsă între limita carosabilului și marginea platformei drumului;

Activitate de transport rutier

ansamblu de operațiuni de transport care asigură nemijlocit deplasarea mărfurilor sau a persoanelor cu ajutorul vehiculelor rutiere, pe distanțe și în condiții prestabilite;

Agent de circulație

persoană echipată corespunzător, abilitată cu funcții de control și reglementare a traficului rutier prin intermediul semnalelor stabilite de Regulamentul circulației rutiere: polițistul, agentul de cale ferată, angajatul serviciilor de întreținere a drumurilor, persoana de gardă la bacul de transbordare;

Ansamblu de vehicule

garnitură formată dintr-un autovehicul tractor și o remorcă sau semiremorcă, care circulă pe drumul public ca un tot întreg;

Autobuz/autocar

vehicul care, prin construcție și dotare, este adecvat transportului rutier a mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, și este destinat acestui scop;

Autoturism

vehicul rutier cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, care este construit și echipat pentru transportul de persoane și care are cel mult 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;

Autoritatea Administrativă „Agenția Națională Transport Auto”

autoritatea publică din subordinea MEI, care asigură implementarea documentelor de politici publice și strategiilor naționale de dezvoltare în domeniul transporturilor rutiere, controlează și supraveghează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniu de către operatorii de transport rutier și de către întreprinderile ce desfășoară activități conexe transportului rutier;

Autovehicul

sistem mecanic terestru cu autopropulsie, cu excepția celui care circulă pe șine, pentru transportul de călători, bagaje și mărfuri sau care execută orice alte lucrări și servicii aferente transporturilor: autoturisme, autobuze, microautobuze, troleibuze, autocamioane, inclusiv specializate, motocicluri, tractoare;

Autocar clasificat după stele

autocar destinat pentru transporturi turistice și transporturi în trafic internațional;

Autogară

spațiu special delimitat, amenajat și dotat pentru a permite staționarea autobuzelor/autocarelor la peroane, îmbarcarea sau debarcarea persoanelor din autobuze/autocare, precum și pentru a oferi condiții și servicii pentru autobuze/autocare și persoanele aflate în așteptare;

Autopavilion

construcție pentru protejarea de intemperii a pasagerilor și așteptarea mijloacelor de transport;

Autorizație pentru activități conexe transportului rutier

document care atestă dreptul unei întreprinderi de a efectua activități conexe transportului rutier pe perioada sa de valabilitate;

Autorizație de transport rutier de persoane prin servicii regulate

document care atestă dreptul operatorului de transport rutier de a efectua transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic național pe un anumit traseu, conform graficului de circulație prestabilit și programului de transport rutier, pe perioada sa de valabilitate;

Autorizație de transport rutier în trafic internațional

document care atestă dreptul unui operator de transport rutier de a efectua în anumite condiții una sau mai multe operațiuni de transport de tranzit sau cu destinație finală pe teritoriul unui stat, pe perioada sa de valabilitate;

Autostradă

drum construit, amenajat și semnalizat prin indicator, care are carosabilele despărțite prin banda de separare, iar în lipsa acesteia – prin alte mijloace, destinat exclusiv circulației autovehiculelor cu mare viteză, neavând intersecții la același nivel cu alte drumuri, căile ferate și trecerile pentru pietoni;

Asigurare

transfer al unui risc eventual, inclusiv al riscului unei pierderi financiare și/sau al unei pagube materiale, de la asigurat la asigurător, în conformitate cu contractul de asigurare;

Asigurat

persoană care are încheiat sau pentru care s-a încheiat un contract de asigurare cu asigurătorul;

Asigurător (reasigurător)

persoană juridică înregistrată în Republica Moldova care deține licență pentru desfășurarea activității de asigurare (reasigurare);

Asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

contract de asigurare, probat prin polița de asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde”, prin care un asigurător licențiat să practice asigurare obligatorie de răspundere civilă auto se obligă, în baza unei prime plătite de asigurat, să despăgubească prejudiciile cauzate prin accident de autovehicul în perioada de valabilitate a contractului de asigurare;

Asociația Internațională a Transportatorilor Auto

organizație necomercială din Republica Moldova care întrunește operatorii de transport rutier ce efectuează ce efectuează servicii de transportul de pasageri și mărfuri în trafic internațional. Fondată

în anul 1992, rolul AITA este de a reprezenta interesele membrilor săi în relațiile cu organele naționale și internaționale din domeniul transportului rutier. Asociația participă la pregătirea și realizarea proiectelor naționale și internaționale care au legătură cu transportul rutier internațional;

Bagaje

obiecte ale pasagerilor, transportate separat de pasager, în secția de bagaje; haine și alte bunuri personale pe care pasagerul le poate lua cu el în timpul călătoriei;

Bagaje de mână

obiecte ale pasagerilor permise spre transportare fără plată în salonul mijlocului de transport;

Bandă de circulație

spațiu longitudinal al carosabilului, delimitat sau nu prin marcaje rutiere, având o lățime corespunzătoare pentru circulația cu ușurință a unui șir de vehicule, altele decât vehiculele care se deplasează pe două roți;

Bandă de separare

element al drumului, evidențiat constructiv și/sau prin marcaj, care separă părțile carosabile limitrofe și care nu este destinat pentru deplasarea și oprirea pe el a vehiculelor;

Bicicletă (tricicletă)

vehicul prevăzut cu două (trei) roți și pedale sau manivele, pentru propulsarea acestuia pe drum de forță musculară a utilizatorului;

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule

asociație profesională care întrunește companiile de asigurări din Republica Moldova și le reprezintă interesele în procesul de dezvoltare a pieții naționale de asigurări. De asemenea, îndeplinește atribuțiile Biroului „Cartea Verde” din Republica Moldova;

Bilet de călătorie

bon de casă emis de mașina de casă și de control cu memorie fiscală sau document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic sau electronic, ce confirmă plata și dreptul la călătorie al persoanei, încheierea contractului de transport între operatorul de transport rutier și persoane, precum și faptul asigurării obligatorii a persoanei;

Bilet de bagaje

bon de casă emis de mașina de casă și de control cu memorie fiscală sau document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în mod tipografic sau electronic, ce confirmă plata și primirea bagajelor pentru transport, precum și faptul asigurării obligatorii a bagajelor;

Bilet electronic la autocar

documentul emis în format electronic, folosit de operatorul de transport rutier în baza căruia se face îmbarcarea în autocar și care conține toate informațiile despre cursă, datele de călătorie și tarif;

Borderou de evidență a biletelor

document de strictă evidență a biletelor vândute persoanelor și a sumelor încasate, precum și a diagramelor pentru rutele regulate;

Bonus-malus

sistem de reduceri și de majorări ale primei de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto acordate în funcție de istoricul daunelor;

Broker de asigurare și/sau de reasigurare

persoană juridică înregistrată în Republica Moldova care negociază pentru clienții săi persoane fizice sau persoane juridice, asigurați sau potențiali asigurați, încheierea de contracte de asigurare și care prestează servicii de consultanță și inspecție de risc, acordă asistență pe durata derulării contractelor sau în legătură cu regularizarea daunelor;

Cabotaj

operațiune de transport rutier contra cost de mărfuri sau de persoane, efectuată de către un operator de transport rutier străin între cel puțin un loc de îmbarcare și unul de debarcare, după caz, aflate pe teritoriul Republicii Moldova. Deplasarea fără încărcătură sau persoane a unui vehicul rutier între două operațiuni consecutive de transport rutier în trafic internațional nu se consideră cabotaj;

Card preplătit

card electronic care permite achitarea plății pentru transporturile rutiere de persoane prin servicii regulate rutiere.

Carnetul foii de parcurs

document în care se înscriu numele persoanelor transportate și care permite operatorilor de transport rutier să efectueze transporturi rutiere de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional (pentru statele care nu au aderat la Acordul INTERBUS);

Carnet INTERBUS

document în care se înscriu numele persoanelor transportate și care permite operatorilor de transport rutier să efectueze transporturi rutiere de persoane prin servicii ocazionale în trafic internațional (pentru statele membre ale Acordului INTERBUS);

„Carte Verde”

asigurare asigurare internațională prin care protejate interesele terțelor persoane pentru pagubele produse vieții, sănătății și bunurilor lor în urma accidentelor rutiere, care au avut loc în afara hotarelor țării (pe teritoriul statelor membre ale sistemului „Carte Verde”). În Republica Moldova, acest sistem este în responsabilitatea Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, care mandatează companiile de asigurări să elibereze polițe „Carte Verde”.

Carosabil

porțiune din platforma drumului destinată circulației vehiculelor. Drumul poate avea mai multe carosabile separate unul de altul prin benzi de separare;

Cap de rută

punct de plecare sau punct de destinație, aferent unei rute, utilizat pentru îmbarcarea/debarcarea persoanelor transportate prin servicii regulate sau servicii regulate speciale de transport rutier contra cost;

Caz asigurat

risc asigurat, prevăzut în contractul de asigurare, a cărui producere conferă asiguratului dreptul de a fi indemnizat sau despăgubit de către asigurător;

Cedează trecerea

obligația unui participant la trafic să se abțină de la mișcare dacă aceasta va impune alți participanți, care au prioritate, să modifice în mod brusc direcția, viteza sau să oprească;

Certificat de înmatriculare sau înregistrare a vehiculului

document oficial de stat care confirmă înmatricularea sau, după caz, înregistrarea vehiculului și permite posesorului ori mandatarului exploatarea acestuia;

Certificat de clasificare după categorii de confort a autobuzelor/autocarelor

certificat eliberat de stația de inspecție tehnică, prin care se atesta gradul de confort al unui autobuz sau autocar;

Certificat de asigurare „Carte Verde”

document internațional de asigurare, eliberat în numele unui birou național, care atestă existența asigurării obligatorii de răspundere civilă auto cu valabilitate în afara teritoriului Republicii Moldova;

Ciclomotor

vehicul cu două sau trei roți, dotat cu motor cu ardere internă sau electric. Capacitatea cilindrică a motorului cu ardere internă nu depășește 50 cm³, puterea motorului, atât a celui cu ardere internă, cât și a motorului electric, nu depășește 4kW, iar viteza constructivă a acestuia nu depășește 45 km/h;

Circulație dirijată

reglementarea acțiunilor participanților la trafic prin semnalele agentului de circulație sau ale semafoarelor;

Câmp vizual limitat

vizibilitate în direcția de mers mărginită de parametrii geometrici ai drumului, construcțiile ingineresti, plantațiile verzi adiacente drumului sau de alte vehicule;

Coloană oficială

coloană de vehicule precedată de un vehicul cu regim prioritar de circulație, având puse în funcțiune dispozitivele de semnalizare luminoasă de culoare albastră și/sau roșie, precum și semnalul sonor special;

Conducător

persoana care conduce pe drumurile publice un vehicul, un grup organizat de oameni, însoțește animale izolate, de povară, de călărie sau turme, cirezi etc., precum și persoana care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului;

Conducere în echipaj

situație în care, pe parcursul unei perioade de conducere cuprinse între două perioade de repaus zilnic consecutive sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal, la bordul vehiculului se află cel puțin doi conducători auto pentru a asigura conducerea. Pe parcursul primei ore de conducere în echipaj, prezența celui de-al doilea conducător auto sau a mai multor alți conducători auto este facultativă, dar ea este obligatorie pentru restul perioadei;

Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”

asociație internațională a birourilor naționale din statele membre ale sistemului internațional de asigurare „Carte Verde”, care administrează și coordonează relațiile între birourile naționale privind asigurarea de răspundere civilă auto;

Copie conformă a licenței de transport rutier

document eliberat de autoritatea de licențiere pentru fiecare dintre vehiculele rutiere deținute de operatorul de transport rutier pentru care îndeplinește condiția capacității financiare și pe care le utilizează la operațiuni de transport rutier;

Cursă

traseu parcurs de un autobuz/autocar care, după atingerea punctului de destinație, revine la punctul de plecare în cadrul aceleiași operațiuni de transport de persoane;

Diagramă de vânzare a biletelor

document eliberat de autogară (stație auto), în care se indică numărul și prețul biletelor comercializate de autogară precum și de terminalele speciale, destinația și locul de îmbarcare a pasagerilor cu includerea datelor respective în planul unic de facturare și decontare;

Dispozitive de încasare a plății pentru călătorie

mijloc tehnic de încasare a plății pentru călătorie și eliberarea biletului de călătorie și bagaje, interconectat la planul unic de decontare și facturare.

Depășire

devansarea unui vehicul în mers, în cazul în care se impune ieșirea de pe banda de circulație inițială. Deplasarea vehiculelor pe o bandă a carosabilului cu o viteză mai mare decât viteza vehiculelor de pe banda alăturată nu se consideră depășire;

Drum cu prioritate

drumul semnalizat prin indicatoare rutiere care confirmă prioritatea sau drumul modernizat ori împietruit în raport cu drumul rudimentar;

Drum public

orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcțiile artificiale și drumurile rudimentare, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat. Pe lângă carosabile, elemente ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, șanțurile și decorurile;

Drum pavat

drum acoperit cu piatră concasată, cu liant asfaltic sau agenți bituminoși, cu ciment sau pavaj cu pietre;

Durată de conducere

durata activității de conducere înregistrată. Durata de conducere zilnică poate fi de maxim 9 ore, putând fi extins, de două ori pe săptămână (luni ora 00, până duminică ora 24) la maxim 10 ore.

Echipaj

totalitatea personalului de conducere și de deservire a unui mijloc de transport;

Echipă mobilă a Poliției de Frontieră

formațiune operațională alcătuită din polițiști de frontieră care desfășoară misiuni conform împuternicirilor stabilite, utilizând mijloacele de mobilitate auto ale Poliției de Frontieră, și se identifică prin semnele distinctive ale instituției;

Echipă mobilă a Serviciului Vamal

subdiviziune specială operativă a Serviciului Vamal, creată pentru asigurarea respectării legislației vamale;

Intersecție

locul de intersectare, joncțiune sau ramificație la același nivel a drumurilor, ale cărui hotare sunt liniile concepute imaginar între începutul curburilor părții carosabile a fiecărui drum. Ieșirea de pe teritoriul adiacent nu se consideră intersecție;

Itinerar

drum, stabilit în graficul de circulație, pe care se desfășoară operațiunea de transport rutier;

Foaie de parcurs

document de evidență primară cu regim special, prevăzut cu semne de protecție, serie și număr stabilite centralizat, având formă specială în funcție de tipul transportului;

Grafic de circulație

document care conține date despre timpul, locul și itinerarul pe care se efectuează operațiunile de transport rutier de persoane;

Licență de transport rutier

act administrativ cu caracter permisiv, eliberat de Camera de Licențiere a R.M. în procesul de reglementare a activității de întreprinzător, ce atestă dreptul titularului de licență de a desfășura, pentru o perioadă stabilită, genul de activitate indicat în aceasta, integral sau parțial, cu respectarea obligatorie a condițiilor de bună reputație, capacitate financiară, competență profesională și existență a unui sediu real și stabil;

Listă de control

document care conține numele persoanelor transportate și alte date privind efectuarea transporturilor rutiere de persoane prin servicii ocazionale în trafic național;

Lucrător mobil

reprezintă orice lucrător care face parte din personalul aflat în cursă, inclusiv stagiarii și ucenicii, aflați în serviciul operatorului de transport rutier care desfășoară servicii de transport rutier de pasageri contra unei remunerații sau pe cont propriu;

Localitate

satul, comuna, orașul și municipiul ale căror intrări și ieșiri sunt semnalizate prin indicatoare rutiere speciale;

Manager de transport rutier

persoană fizică angajată a unei întreprinderi sau, în cazul întreprinderii individuale, însăși persoana respectivă, care conduce permanent și efectiv activitățile de transport rutier ale întreprinderii respective și care îndeplinește cumulativ condițiile de bună reputație și competență profesională;

Masă maximă autorizată

masa totală a vehiculului echipat, inclusiv încărcătura, șoferul și pasagerii, indicată de către întreprinderea producătoare ca maxim admisibilă. Masa maximă autorizată a ansamblului de vehicule este suma maselor maxime autorizate ale fiecărui vehicul din care este formată garnitura rutieră;

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M.

organul de specialitate al administrației publice centrale care stabilește politica în domeniul transporturilor la nivel național, elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și armonizare a activităților de transport în cadrul politicii generale a Guvernului R.M. și îndeplinește rolul de autoritate de stat în domeniul transporturilor;

Operator de transport rutier

orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este supusă regimului de licențiere;

Operator de transport rutier autohton

operator de transport rutier cu sediul sau domiciliul în Republica Moldova;

Operator de transport rutier străin

operator de transport rutier cu sediul sau domiciliul în străinătate, autorizat să efectueze transporturi rutiere internaționale;

Ore efectiv lucrate (în exploatare)

se calculează adunându-se orele de la ieșirea autobuzului de la locul de parcare (garaj) și până la înapoierea sa la locul de parcare (garaj), scăzând orele pentru odihnă și pentru prânz ale șoferului conform regulamentului existent la întreprindere. Nu se include în numărul orelor de exploatare timpul staționării de o zi întreagă a autobuzului din cauza drumurilor desfundate, a defectelor tehnice și alte cazuri asemănătoare;

Organul central de specialitate din domeniul transporturilor rutiere

organul administrației publice centrale responsabil de organizarea și dezvoltarea domeniului transporturilor rutiere.

Oprire fortuită

imobilizarea vehiculului din cauza defecțiunilor tehnice, eventualului pericol legat de transportarea încărcăturii, starea sănătății conducătorului auto, pasagerului sau a obstacolului de pe drum;

Oprire de serviciu

întreruperea deplasării vehiculului la semnalul de interdicere al agentului de circulație, semaforului, la indicator sau pentru a ceda trecerea vehiculului (pietonului) ce are prioritate;

Oprire voluntară

imobilizarea vehiculului pe drum, atât cât este necesar pentru a îmbarca sau a debarca persoane ori a încărca sau a descărca bunuri, în timpul în care conducătorul rămâne în vehicul ori în apropierea acestuia, pentru a putea, la nevoie, să-l deplaseze;

Orar de circulație

grafic sau tabel conținând date despre timpul, locul și itinerarul pe care se efectuează cursele;

Pauză

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

Parcare

staționarea vehiculului într-un loc destinat acestui scop, semnalizat prin indicatoare și marcaj special;

Parcursul total

distanța în kilometri realizată de autobuz pentru îndeplinirea sarcinilor și corespunde diferenței între kilometrajul la sosire și cel de la plecare a autobuzului de la locul de parcare (garaj);

Parcursul zero

distanță în kilometri parcursă de autobuz de la locul de parcare (garaj) până la prima stație (punct) de urcare a pasagerilor și de la ultima stație (punct) de coborâre a pasagerilor până la locul de parcare (garaj);

Pasager cu mobilitatea redusă

orice persoană a cărei mobilitate este afectată din cauza unei incapacități (senzoriale sau locomotorii), a unei deficiențe fizice, a vârstei, a unei boli sau a altei cauze (persoane care utilizează un scaun cu roțile, persoane cu deficiențe de vedere, persoane în vârstă, foarte înalte sau supraponderale);

Persoană păgubită

orice persoană îndreptățită să primească despăgubire de asigurare pentru orice pagubă sau vătămare corporală provocată în urma unui accident de autovehicul;

Planul unic de facturare și decontare

sistem electronic de acumulare și stocare a datelor privind capacitățile de transportare propuse spre vânzare, privind vânzarea, raportarea și decontarea biletelor în transportul de pasageri și bagaje;

Program de transport rutier

program care stabilește rutele și cursele necesare, graficele de circulație, capetele de rută, gările auto, stațiile publice, precum și numărul necesar de vehicule și capacitatea minimă a acestora în vederea efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate;

Participant la trafic

persoana care ia parte la procesul circulației în calitate de conducător, pieton sau pasager;

Pieton

persoana care se află pe drum în afara vehiculului și care nu efectuează lucrări. Pietoni se consideră și persoanele care se deplasează în cărucioare pentru invalizi fără motor, cei care duc bicicleta, ciclomotorul, motocicletă, săniuța, un cărucior manual, cărucioare pentru copii sau invalizi;

Platforma drumului

partea drumului care cuprinde carosabilul (carosabilele), banda (benzile) de separare și acostamentele acestuia;

Prioritate

dreptul primordial în raport cu alți participanți la trafic la deplasare în direcția intenționată sau la efectuarea manevrei;

Perioadă de conducere

durată de conducere acumulată între momentul în care conducătorul auto se așează la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată;

Perioadă de repaus zilnic normală

orice perioadă de repaus de cel puțin 11 ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin 3 ore, iar a doua – o perioadă neîntreruptă de cel puțin 9 ore;

Perioadă de repaus zilnic redusă

orice perioadă de repaus de cel puțin 9 ore, dar mai puțin de 11 ore;

Perioadă de repaus săptămânal

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

Perioadă de repaus săptămânal normală

orice perioadă de repaus de cel puțin 45 de ore;

Perioadă de repaus săptămânal redusă

orice perioadă de repaus de mai puțin de 45 de ore care poate fi redusă la cel puțin 24 de ore consecutive;

Punct de oprire

loc special amenajat pe parcurs, destinat pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor;

Registru electronic unic privind ținerea evidenței clasificărilor pe categorii de confort a autobuzelor și autocarelor

soft electronic unic la care sunt conectate toate stațiile de inspecție tehnică autorizate pentru efectuarea clasificării pe categorii de confort a autocarelor și autobuzelor, care asigură evidența verificărilor efectuate și rezultatele clasificării pe categorii de confort;

Repaus

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

Reutilare

activitate specifică de autoservice care are ca rezultat schimbarea parametrilor constructivi, funcționali sau de calitate ai vehiculelor rutiere și/sau ai produselor utilizate pentru acestea față de tipul omologat, inclusiv activitatea de completare/carosare a unui vehicul și activitatea de tuning;

Remorcă

vehiculul destinat tractării de către un autovehicul;

Remorcă ușoară

remorca a cărei masă maximă autorizată nu depășește 750 kg;

Risc asigurat

fenomen, eveniment sau grup de fenomene sau evenimente prevăzute în contractul de asigurare care, odată produse, pot genera prejudicii bunurilor sau persoanei asigurate;

Reasigurare

cedare parțială sau integrală a unor riscuri subscrise de un asigurător, denumit reasigurat (cedent), unui alt asigurător, denumit reasigurator (cesionar), care, la rândul său, își asumă angajamentul să recupereze o parte corespunzătoare din despăgubirea de asigurare acordată;

Rulotă

vehicul rutier proiectat pentru a include facilități de locuit, remorcat de către un autovehicul. Rulota este destinată în principal scopurilor de agrement. Aceasta nu este utilizată pentru transportul de mărfuri sau pasageri. Sunt excluse remorcile cu cort încorporat. Acestea sunt considerate drept remorcă pentru transportul de mărfuri;

Rută

parcurs care asigură legătura între mai multe localități și/sau obiective, cuprinse între două capete de rută, pe care se efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate sau servicii regulate speciale;

Rutier

cale de comunicare deschisă traficului public, în special pentru uzul vehiculelor rutiere, având o bază stabilă, diferită de calea ferată sau piste aeriene. Sunt incluse drumurile pavate și alte drumuri cu o bază stabilizată, cum ar fi drumurile pietruite. Drumurile includ străzi, poduri, tuneluri, structuri de susținere, intersecții, pasaje și noduri de schimb. Sunt incluse, de asemenea, drumurile cu taxă și piste pentru biciclete;

Sistemul de management integrat a curselor

sistem centralizat electronic care are drept scop unificarea informațiilor relevante privind modul de deservire a transporturilor rutiere de persoane prin servicii regulate în vederea monitorizării eficiente a acestor servicii, majorării calității nivelului de deservire a călătorilor precum și majorării nivelului securității transporturilor rutiere de persoane;

Situație rutieră

totalitatea factorilor ce caracterizează condițiile rutiere, existența unor obstacole pe sectoarele drumului, intensitatea și nivelul de organizare a traficului rutier, de care va trebui să țină cont fiecare conducător la determinarea vitezei, benzii de circulație și a modalității de conducere a vehiculului;

Stație publică

punct de pe o rută, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier de tip panou pe care este afișat graficul de staționare a vehiculelor rutiere pentru îmbarcarea și debarcarea persoanelor transportate;

Staționare

imobilizarea vehiculului pe drum pentru un motiv, altul decât acela de a îmbarca sau a debarca persoane, de a încărca sau a descărca bunuri, în cazul în care timpul necesar pentru aceasta nu este limitat;

Tabelul costului călătoriei

document eliberat de către organul central de specialitate al administrației publice centrale sau de autoritatea publică locală, potrivit competențelor fiecăreia, în care se indică punctele inițiale, intermediare și terminus ale rutei, conform orarului de circulație aprobat, și costul călătoriei între acestea;

Tahograf

dispozitiv care înregistrează timpul de conducere, perioadele de pauză și de repaus, precum și perioadele disponibile și alte perioade de lucru ale unui șofer;

Tarif diferențiat

plată efectuată de către pasager, în scopul de a beneficia de serviciile de transport rutier de persoane în trafic locale sau municipal, după caz, mărimea căreia nu depinde de distanța de călătorie.

Tarif unic

plată unică efectuată de pasager la transporturile rutiere locale și municipale care nu depinde de distanța călătoriei;

Taxi

autoturism autorizat pentru închiriere cu conducător auto, fără obligativitatea circulației pe rute predefinite. Metoda de închiriere poate fi: a) oprirea pe stradă; b) plecarea dintr-o stație autorizată de taximetre; c) indicarea prin telefon a locației de ridicare;

Transport rutier

operațiune de transport care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea mărfurilor sau a persoanelor, de asemenea transportarea vehiculului rutier, pe o anumită porțiune a drumului, de un alt mijloc de transport ori deplasarea fără încărcătură a vehiculelor rutiere;

Transport rutier de persoane

operațiune de transport care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea persoanelor, chiar dacă vehiculul rutier este, pe o anumită porțiune a drumului, transportat la rândul său de un alt mijloc de transport ori dacă autovehiculele se deplasează fără încărcătură;

Transport rutier ilicit

operațiune de transport rutier efectuată de către o persoană fizică sau juridică care nu deține licența de transport rutier sau de către o persoană licențiată care nu deține autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate pentru ruta pe care activează ori, în cazul transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale, nu deține carnetul INTERBUS, autorizația pentru serviciul ocazional neliberalizat sau lista de control, după caz. Transportul rutier de persoane în regim de taxi efectuat pe trasee fixe, prestabilite de taximetrist, care depășesc localitatea unde este înregistrată întreprinderea se consideră de asemenea transport rutier ilicit;

Transport rutier contra cost

operațiune de transport rutier de mărfuri sau persoane efectuată contra plată, prin încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii;

Transport rutier în cont propriu

operațiune de transport rutier efectuată în scopuri necomerciale și nonprofit de o persoană fizică sau juridică;

Transport rutier în interes personal

operațiune de transport rutier care nu se încadrează în operațiunile de transport rutier contra cost sau în cont propriu;

Transport rutier de persoane prin servicii regulate

serviciu de transport rutier contra cost de persoane, care asigură transportul persoanelor, pe bază de bilete de călătorie individuale, în conformitate cu graficele de circulație, pe trasee determinate, în care îmbarcarea/debarcarea persoanelor transportate în/din vehicul se face în puncte de oprire prestabilite;

Transport rutier de persoane prin servicii regulate speciale

serviciu de transport rutier contra cost de persoane efectuat la solicitarea unui beneficiar, prin care se asigură transportul doar al unor categorii determinate de persoane între localități, în măsura în care acest serviciu se desfășoară în condițiile transportului de persoane prin servicii regulate;

Transport rutier de persoane prin servicii ocazionale

serviciu de transport rutier distinct față de transportul rutier de persoane prin servicii regulate ori transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale, realizat în bază de contract și

caracterizat, în principal, prin faptul că asigură transportul grupurilor de persoane anterior constituite la inițiativa clientului sau a operatorului de transport rutier;

Transport rutier în trafic național

operațiuni de transport rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul Republicii Moldova, fără a depăși teritoriul statului;

Transport rutier în trafic internațional

operațiuni de transport rutier care se efectuează între o localitate de plecare și o localitate de destinație situate pe teritoriul a două state diferite, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor state terțe;

Transport rutier în trafic local

operațiuni de transport rutier care se efectuează în interiorul zonei administrativ-teritoriale a unei localități;

Transport rutier în trafic raional

operațiuni de transport rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul aceluiași raion, fără a depăși teritoriul raionului;

Transport rutier în trafic interraional

operațiuni de transport rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul a două raioane diferite, inclusiv între raion și municipiu, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor raioane/municipii terțe;

Transport rutier în trafic municipal

operațiuni de transport rutier care se efectuează între două localități situate în interiorul zonei administrativ-teritoriale a municipiului;

Transport rutier în trafic transfrontalier

operațiuni de transport rutier care se efectuează din orice localitate a țării până la o localitate de pe teritoriul unui stat vecin situată la o distanță de cel mult 50 km de frontieră, dacă acordurile bilaterale nu prevăd altfel;

Transport rutier de colete

operațiuni de transport rutier care se efectuează cu vehicule rutiere pentru deplasarea coletelor;

Transport electric

operațiuni de transport rutier de persoane care se efectuează cu ajutorul vehiculelor cu tracțiune electrică, fără șine;

Tranzit al unui vehicul rutier

orice autovehicul încărcat sau neîncărcat care intră și iese dintr-o țară în puncte diferite, prin diverse mijloace de transport, dacă călătoria totală în țară se face pe căi rutiere, fără activități de încărcare sau descărcare pe teritoriul acelei țări;

Teritoriu adiacent drumului

teritoriul din imediata apropiere a drumului (curți, locuri de parcare, stații de aprovizionare cu combustibil, întreprinderi etc.);

Timp de noapte

intervalul de timp cuprins între sfârșitul amurgului și revărsatul zorilor;

Trecere pentru pietoni

o parte a carosabilului sau o construcție denivelată, destinată traversării drumului de către pietoni. Aceste treceri sunt semnalizate prin indicatoarele rutiere sau cu marcajele rutiere. În lipsa marcajului rutier, suprafața trecerii se limitează prin distanța dintre indicatoarele rutiere. În limitele intersecției,

în lipsa indicatoarelor sau a marcajului, trecerea este determinată de lăţimea trotuarelor sau a acostamentelor;

Troleibuz

autovehicul rutier de pasageri proiectat să transporte mai mult de nouă persoane (inclusiv conducătorul), conectat la conductori electrici, care nu se deplasează pe şine;

Trotuar

elementul drumului destinat circulaţiei pietonilor care se află în imediata apropiere de carosabil sau este separat de el cu o zonă verde;

Vehicul rutier

sistem mecanic destinat circulaţiei pe drumurile publice, cu sau fără mijloace de autopropulsare. Sunt considerate vehicule rutiere autovehiculele, remorcile, semiremorcile şi tractoarele;

Vehicul rutier aflat în traficul internaţional

vehicul care se află temporar pe teritoriul unei ţări, nefiind înmatriculat în această ţară, şi care aparţine unei persoane fizice sau juridice având domiciliul sau reşedinţa în alt stat;

Vehicul de rută

vehiculul de transport în comun (autobuz, troleibuz), care este destinat transportării persoanelor pe drumurile publice cu itinerar stabilit şi cu staţii semnalizate prin indicatoare;

Zonă pietonală

perimetrul care cuprinde una sau mai multe străzi rezervate circulaţiei pietonilor, unde accesul vehiculelor este supus unor condiţii speciale de circulaţie, având intrările şi ieşirile semnalizate prin indicatoarele;

Zonă rezidenţială

zonă dintr-o localitate unde se aplică condiţii speciale de circulaţie, având intrările şi ieşirile semnalizate prin indicatoare.

MD

REPUBLICA MOLDOVA



AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO

CERTIFICAT

de competență profesională

Manager transport rutier

Seria ANTANumăr de înregistrare 005973

Agenția Națională Transport Auto, certifică: a) că

MIHALACHE IURIE

(Nume și prenume)

cod personal (IDNP) 2001028260182 a promovat examenul/test-grilă în data de 03.10.2017, organizat pentru obținerea certificatului de competență profesională de Manager transport rutier persoane

în conformitate cu art. 43, Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

b) că persoana menționată la lit. a) este abilitată să își pună în valoare competența sa profesională într-o întreprindere de transport rutier care efectuează transporturi naționale și internaționale sau într-o întreprindere care desfășoară activități conexe, după caz.

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenței profesionale menționată în Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

Valabil de la 06.10.2017 până la 05.10.2020Data eliberării: 06.10.2017

L. Ș.

Bocșanean V.
Director

(Semnătura)

MD

REPUBLICA MOLDOVA



AGENȚIA NAȚIONALĂ TRANSPORT AUTO

CERTIFICAT

de competență profesională

Manager transport rutier

Seria ANTA

Număr de înregistrare 0000025

Agencia Națională Transport Auto, certifică: a) că MIHALACHE IURIE
(Nume și prenume)
cod personal (IDNP) 2001028260182 a promovat examenul/test-grilă în data de
31.10.2014, organizat pentru obținerea certificatului de competență profesională de
Manager transport rutier, în conformitate cu art. 43,
Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

b) că persoana menționată la lit. a) este abilitată să își pună în valoare competența sa profesională într-o întreprindere de transport rutier care efectuează transporturi naționale și internaționale sau într-o întreprindere care desfășoară activități conexe, după caz.

Prezentul certificat constituie dovada suficientă a competenței profesionale menționată în Codul Transporturilor Rutiere, aprobat prin Legea nr. 150 din 17 iulie 2014.

Valabil de la 31.10.2014 pînă la 30.10.2017

Data eliberării: 04.11.2014

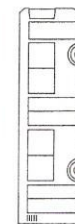
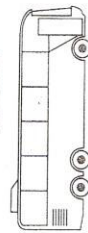
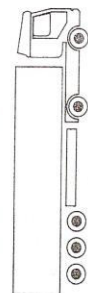


Julian POSTICĂ
Director

(Semnătura)

IRU Academy

CPC DIPLOMA



Awarded on 31 October 2014 with Certificate ID CIPCOCPC63515104 to

IURIE MIHALACHE

Born in MDA REZINA, REPUBLIC OF MOLDOVA, on 22 February 1983, certifying qualification in the

Certificate of Professional Competence (CPC) for the Road Transport Manager

- National and International Road Passenger Transport -

Possession of this qualification is confirmed by the IRU Academy on its web site under Graduate Viewing Code: 5702956/J1 or /P1.
This certificate is valid until the expiry date indicated on the CPC Certificate issued by the Competent Authority.

This course is conducted by the IRU Academy Accredited Training Institute CIPTI in accordance with Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and the strict criteria fixed by the IRU Academy, endorsed by its high level Advisory Committee, regarding the instructor qualification, training and examination to provide and ensure the highest professional skills and quality in road transport.

U. b. Pretto

Mr Umberto DE PRETTO
Secretary General
International Road Transport Union (IRU)
Switzerland

Dr Serghei TARAN

Dr Serghei TARAN
Director
CIPTI
Republic of Moldova

www.iru.org/academy



IRU
Academy

Mr IURIE MIHALACHE
PĂCII 22
MD 0001 PĂPĂUȚI
REPUBLIC OF MOLDOVA

Dear Mr MIHALACHE,

Congratulations for successfully completing the Training for Road Transport Managers operating in National and International Road Passenger Transport, through the CIPTI, IRU Academy Accredited Training Institute (ATI).

The IRU Academy and CIPTI are proud to present you with your IRU Academy Certificate of Professional Competence (CPC) for the Road Transport Manager.

One of the many advantages as an IRU Academy Graduate is having access to your own IRU Academy web page for promotional purposes! To access your web page, log on to <https://www.iruacademyonline.com> with your Student ID 570295 and Password 12345678. You will then have the option to create your curriculum vitae (CV) on your IRU Academy web page in any language. Please note that it is your responsibility to enter your details accurately and maintain the information up-to-date.

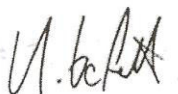
You can use your personal web page to promote your IRU Academy qualification to potential employers and clients by providing them with your personal Graduate Viewing Codes, which you will find on your IRU Academy Certificate/Diploma.

Your career development does not end here. Visit the IRU Academy website regularly and join the IRU Academy on-line community on LinkedIn (www.iru.org/academy) to ensure that you have the latest news on the road transport training and IRU Academy events.

The IRU Academy and CIPTI look forward to welcoming you to future classes to further improve your professional competence.

Congratulations once again on your great achievement and please accept our personal best wishes for a successful career!

Yours sincerely,



Umberto DE PRETTO
Secretary General
IRU



Dr Serghei TARAN
Director
CIPTI



**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
al Republicii Moldova**

DIPLOMĂ DE ONOARE

Se conferă

**Dlui Iurie MIHALACHE
Manager transport, Întreprinderea mixtă moldo-română
"Eurolines Moldova" SRL**

**Pentru performanțe înalte în muncă și cu ocazia sărbătorii
profesionale „Ziua automobilistului și drumarului”**

MINISTRU



Iurie CHIRINCIUC

**Chișinău
Octombrie 2016**

DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, declar pe răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctor habilitat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Mihalache Iurie

24.08.2018

CURRICULUM VITAE



Prenume, nume: Iurie MIHALACHE;

Data, anul nașterii: 22 februarie 1983,

Locul nașterii: s. Păpăuți, r. Rezina;

Adresa: mun. Chișinău, str. N.Testemițeanu 21/3;

Telefon: mob. 068899952; fix. 0(22)75-04-94;

E-mail: mihalacheiurie@yahoo.com

Studii:

2002 – 2006, Licență în drept, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova;

2006 – 2007, Master în drept (drept civil), Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova;

2007 – 2010, Doctor în drept (drept civil), Institutul de Istorie, Stat și Drept al Academiei de Științe a Moldovei. Tema tezei: „Răspunderea juridico-civilă a cărașului pentru prejudiciu în cazul transportului aerian”;

2015 – 2018, Studii de postdoctorat, Școala Doctorală în Drept, Științe Administrative și Politice, consorțiu Academia de Studii Economice din Moldova și Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”;

2015 (mai – august), cursuri de postdoctorat, Universitatea Babeș-Bolyai (România);

Activitate profesională:

2006 – 2015, Lector universitar, Facultatea de Drept, Universitatea de Stat din Moldova;

2008 – 2009, Jurist, Banca Comercială „Universalbank” SA;

2010 – 2014, Jurist, manager, Î.M. „Eurolines Moldova” SRL; „Buslines Moldova” SRL;

2011 – prezent, Conferențiar universitar (drept civil, dreptul afacerilor), Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”;

2012 – prezent, Conferențiar universitar, Universitatea Liberă Internațională din Moldova;

2011 – 2013, Șef catedră Drept privat, Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”;

2014 – 2016, Decan al Facultății de Drept, Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”;

2014 – prezent, Avocat, Biroul Asociat de Avocați „Avornic și Partenerii”;

2015 – prezent, Arbitru, Curtea de Arbitraj Internațional pe lângă Camera de Comerț și Industrie;

2017 – prezent, Șef catedră Drept privat, Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”;

Manuale, cursuri, monografii:

1. Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice): Monografie. Chișinău: Print Caro, 2015, 284 p.
2. Dreptul afacerilor: Note de curs. Chișinău: Print Caro, 2015, 387 p.
3. Drept privat roman: Note de curs. Ediția a II-a. Chișinău: Comb. Poligraf., 2014, 272 p.
4. Dreptul afacerilor: Curs universitar. Ediția a II-a. Chișinău: CEP USM, 2013, 427 p. (în coautorat)
5. Drept privat roman: Note de curs. Chișinău: Grupul editorial „Litera”, 2012, 271 p.
6. Dreptul transporturilor: Manual. Chișinău: Pontos, 2012, 672 p.
7. Dreptul afacerilor: Curs de lecții. Ediția a I-a. Chișinău: CEP USM, 2011, 346 p. (în coautorat)
8. Răspunderea juridică civilă a căraușului pentru prejudiciu în cazul transportului aerian: Monografie. Chișinău: CEP USM, 2011, 286 p.

Alte publicații științifice:

Autor a 120 de articole științifice, publicate în revistele științifice de profil din Republica Moldova (70), în culegeri de materiale ale conferințelor științifice naționale (25) și internaționale (15), precum și în reviste științifice din România indexate în bazele de date internaționale Scopus, HeinOnline, EBSCO Host, CEEOL și Science Direct (10).

Participări în activități de evaluare:

2016 – prezent: Secretar al Seminarului Științific de Profil (553 – drept privat) din cadrul Școlii Doctorale în Drept, Științe Administrative și Politice, consorțiu ASEM și USPEE „C.Stere”;

2016 – prezent: Membru al Seminarului Științific de Profil (553 – drept privat) din cadrul Școlii Doctorale în Științe Juridice, Politice și Sociologice, consorțiu ICJP al AȘM, Universitatea „A.Russo” Bălți și Universitatea „B.P.Hasdeu” Cahul;

2016 – prezent: Abilitare cu drept de conducător de doctorat la profilul drept privat (553), specialitățile: drept civil (553.01) și dreptul afacerilor (553.02);

2015 – prezent: Membrul Consiliului Științific Specializat la susținerea a 5 teze de doctorat;

2015 – prezent: Membrul Consiliului Științific al Revistei de Studii Interdisciplinare „Constantin Stere” din Iași (România);

2011 – prezent: Membru al Uniunii Avocaților din Moldova;

Cunoașterea limbilor străine:

engleza – bine; franceza – bine; rusa – bine.