



Finanțat de
Uniunea Europeană

MOV
IT LIKE *Jublin*
CHISINAU Transport Development Initiative

INIȚIATIVĂ DE DEZVOLTARE DURABILĂ A TRANSPORTULUI PUBLIC DIN CHIȘINĂU



ANALIZA LEGISLAȚIEI NAȚIONALE ȘI LOCALE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC

Document deținut de:



Consultanți care au contribuit la dezvoltarea documentului:



“CRAYS Consulting” SRL

mun. Chișinău, sec. Centru, str. Mălina
Mică, 20

Acronime și abrevieri

| | |
|--------|--|
| AA | Acordul de Asociere UE – Republica Moldova |
| CE | Consiliul European |
| CEE | Comisia Europeană |
| CS | Caiet de Sarcini |
| DGTPCC | Direcția generală transport public și căi de comunicație |
| DCFTA | Zonă de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător |
| DGAURF | Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare |
| HG | Hotărâre de Guvern |
| KE | Expert cheie |
| PMU | Plan de Mobilitate Urbană |
| PUG | Plan Urbanistic General |
| PZU | Plan Zonal de Urbanism |
| PNAAA | Plan Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere |
| RLU | Regulament Local de Urbanism |
| UE | Uniunea Europeană |

CUPRINS

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1 | Introducere | 4 |
| | 1.1. Fundamentare | 4 |
| | 1.2. Structura Raportului..... | 5 |
| 2 | Date colectate. Rezultatele analizei | 6 |
| | 2.1. Cadrul de reglementare a transportului public în Republica Moldova | 6 |
| | 2.2. Reglementări internaționale în domeniul transportului și mobilității urbane | 22 |
| | 2.3. Planificarea strategică a mobilității urbane – bune practici | 23 |
| | 2.4. Comunicarea cu părțile interesate | 25 |
| 3 | Constatări, lecții învățate și recomandări | 28 |
| | 3.1. Constatări și lecții învățate | 28 |
| | 3.2. Recomandări pentru organizarea mobilității urbane | 29 |
| | 3.3. Recomandări pentru organizarea transportului public | 34 |
| 4. | Opțiuni pentru sprijinirea deciziilor informate | 35 |

1 Introducere

1.1. Fundamentare

Asigurarea cu transport public calitativ, eficient și efectiv este una dintre cele mai mari provocări pentru autoritățile publice locale din toate țările, iar Chișinăul nu face excepție în acest sens. De calitatea și managementul operațional al transportului public într-un oraș modern, depind în mare măsură calitatea mobilității urbane, respectiv, satisfacția și comoditatea pentru utilizatorii de drumuri și străzi, inclusiv conducătorii auto. Aspectul economic, de asemenea, este un element care nu poate fi neglijat.

Cadrul juridic existent la nivel național nu este suficient de clar în ceea ce privește opțiunile de organizare și gestionare a sistemului de transport public. Cadrul de reglementare este afectat de lipsa unor dispoziții specifice funcționării transportului urban și a mecanismelor de asigurare a respectării legislației, precum și de lipsa politicilor de dezvoltare durabilă a transportului public.

Rețeaua urbană de drumuri și străzi s-a format prin prisma conceptului radial de dezvoltare, conform căreia centrul se conectează la periferii prin mai multe artere, fără a se lua în considerație ierarhizarea funcțională a rețelei, iar legătura dintre zonele învecinate a rămas slab dezvoltată.

Urmare trendului ascendent de creștere a numărului de vehicule înmatriculate în zona metropolitană, dar și a celor, care zilnic penetrează sau circulă prin oraș, nivelul de congestie a rețelei crește semnificativ, iar careva măsuri structurale, conceptuale și cel mai important, sustenabile, nu sunt aplicate, cu excepția de proiecte cu caracter local, care de multe ori doar transferă probleme sectorial. Astfel, situația de aglomerare a traficului este foarte acută și necesită eforturi considerabile și concentrate pentru a fi rezolvată.

Unul din aspectele importante pentru îmbunătățirea lucrurilor în gestionarea mobilității urbane și a transportului public este preluarea bunelor practici europene și transpunerea lor în legislația națională.

Prezentul Raport a fost elaborat în conformitate cu Caietul de Sarcini al achiziției nr. 21040814 (în continuare - CS) și în conformitate cu cerințele de raportare ale contractului nr. MILL/S/LEX/04 dintre Primăria mun. Chișinău (în continuare - Autoritate contractantă) și CRAYS Consulting SRL (în continuare - Consultant), semnat pe 15 iulie 2021.

Acest Raport a fost precedat de elaborarea metodologiei și a planului de activitate relevant sarcinilor stabilite în CS, a instrumentelor de colectare a datelor aferente, fiind coordonate ulterior cu Managerul Proiectului "Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative" (în continuare – Managerul Proiectului), precum și de stabilirea domeniilor de intervenție prioritare ce au circumscris recomandări finale privind îmbunătățirea situației în domeniul transportului public și a mobilității urbane.

Ca rezultat, Consultantul a livrat un raport de analiză a actelor normative locale și naționale în perspectiva racordării la standardele și rigorile internaționale în domeniul mobilității urbane, în general, și a transportului public, componentă cu particularitățile sale raportate, în particular, la necesitățile primare și de perspectivă de lungă durată.

Sarcinile Consultantului concretizate de Autoritatea contractantă au fost următoarele:

- analiza cadrului legislativ și regulatoriu în domeniul transportului public și a mobilității urbane, inclusiv prevederile aspectele normative și contractuale ale operațiunilor de transport public și aplicarea sancțiunilor pentru încălcarea reglementărilor de circulație, în special, legate de folosirea benzilor dedicate și alte operațiuni de transport public;

- analiza prevederilor privind formarea tarifelor și încasarea veniturilor, condițiile de funcționare a operatorilor de transportul public, prevederile pentru integrarea altor moduri de transport, precum și pentru sancționarea încălcării reglementărilor de circulației, drepturile și obligațiile de aplicare a legislației de către autorități și alte părți relevante, reglementarea monitorizării video pentru constatarea încălcărilor reglementărilor de circulație și procesele legale corespunzătoare, inclusiv obligațiile privind stocarea și securizarea datelor;
- identificarea actelor legislative și normative relevante care, după caz, ar putea avea un impact negativ asupra realizării acestui Proiect, inclusiv prevederile Constituției, legislative, hotărârile Guvernului aplicabile; în particular, legislația din domeniul transporturilor, legislația civilă, legislația privind achizițiile publice, legislația privind societățile comerciale, legile privind finanțele și securitatea, legislația fiscală, reglementările vamale și privind taxe de import, legislație imobiliară, cerințe de soluționare a litigiilor și eficacitatea procedurilor judiciare, legislația privind protecția investițiilor și cea care reglementează contractele de construcții;
- analiza experienței acumulate în sectorul de transport din țară și modul în care provocările identificate au fost rezolvate în alte proiecte de transport din Moldova și din regiune. Formularea de constatări privind toate limitările și riscurile legale existente sau potențiale pentru realizarea acestui Proiect, inclusiv privind restructurarea rețelei de transport, achiziționarea flotei și măsurile de aplicare a sancțiunilor pentru încălcarea reglementărilor de circulație;
- constatarea necesității de revizuire și sugerarea modificărilor stringente în vederea îmbunătățirii legislației, reglementărilor în domeniul transportului public, inclusiv din perspectiva prevederilor ce țin de mobilitatea urbană, specificațiile funcționale și tehnice, cerințele față de bazele de date, asigurarea protecției datelor cu caracter personal. Analiza prevederilor existente privind contractul de transport public aplicabile introducerii biletului electronic.

Pentru realizarea sarcinilor preconizate, grupurile țintă au inclus Primăria mun. Chișinău și subdiviziunile sale relevante, Unitatea de Implementare a Proiectului, ministerele și alte autoritățile publice centrale, societatea civilă, companiile din domeniul de interes și alte părți interesate, cu care Consultantul s-a întrunit în întâlniri și discuții pe subiectul scopului și obiectivelor enunțate.

1.2. Structura Raportului

Obiectivul general al proiectului din care va face parte prezentul contract este îmbunătățirea sistemului de transport public din Chișinău.

Prezentul Raport este organizat în patru capitole, după cum urmează:

- Introducere în capitolul 1, care include o descriere succintă ale principalelor sarcini și caracteristici ale misiunii și o introducere în subiectul de studiu;
- Capitolul 2 prezintă datele colectate de Consultant, aferente cadrului de reglementare al mobilității urbane și transportului public în Republica Moldova cu referire la scopul și obiectivele misiunii;
- În Capitolul 3 Consultantul a prezentat constatările și recomandările sale pe dimensiunile transport public și mobilitate urbană;
- În capitolul 4 sunt prezentate opțiunile pentru sprijinirea deciziilor informate.

2 Date colectate. Rezultatele analizei

2.1. Cadrul de reglementare a transportului public în Republica Moldova

Cadrul de reglementare a transportului public în Republica Moldova constă din peste 20 de legi, complementate de și mai multe reglementări (hotărâri de guvern, regulamente, ordine, emise de ministere/agenții/direcții), programe din domeniul transportului rutier, cu acțiune și pe segmentul transportului public, cerințe tehnice pentru vehiculele de transport rutier, emisiile de gaze și standarde de eficiență energetică.

În speță, cadrul general de reglementare cuprinde diverse acte normative cu impact asupra domeniului transporturilor, inclusiv rutiere, incluzând atât elemente generale ale raporturilor juridice, formate între operatorii de transport și pasageri, cât și între aceștia și organele administrației publice. Acesta include, de asemenea, reglementări fiscale, sociale, tehnice și de siguranță rutieră, privind protecția consumatorilor, protecția mediului, domeniul achizițiilor (publice și sectoriale) etc.

Consultantul a stabilit o listă de acte legislative/normative cu caracter general și special ce au fost supuse analizei pe parcursul misiunii, după cum urmează:

2.1.1. Cadrul normativ general

1. Constituția Republicii Moldova (Legea nr. 1/1994, republicată, modificată/completată)

Constituția Republicii Moldova este Legea ei Supremă. Nici o lege și nici un alt act juridic care contravine prevederilor Constituției nu are putere juridică (art. 7). Art. 8 din Constituție consacră obligația respectării dreptului internațional și a tratatelor internaționale.

Legea Supremă sintetizează procesele democratice și exprimă concepția statului asupra relațiilor social-politice, axează relațiile economice pe traseele economiei de piață, statuează drepturile, libertățile și îndatoririle fundamentale ale omului și garanțiile acestora, reglementează atribuțiile autorităților publice, etc. (a se vedea Titlurile din Constituție).

Dispozițiile Constituției oferă cadrul general legal și regulator, servind drept reper decisiv pentru aprecierea validității tuturor actelor și faptelor juridice.

Dreptul de a fi în siguranță (art. 25) și dreptul la libera circulație (art. 27) sunt garantate de Constituție.

2. Codul Fiscal al Republicii Moldova (Legea nr. 1163/1997, republicat, modificat/completat)

Codul Fiscal stabilește principiile generale ale impozitării în Republica Moldova, statutul juridic al contribuabililor, al organelor fiscale și al altor participanți la relațiile reglementate de legislația fiscală, principiile de determinare a obiectului impunerii, principiile evidenței veniturilor și cheltuielilor deduse, modul și condițiile de tragere la răspundere pentru încălcarea legislației fiscale, precum și modul de contestare a acțiunilor organelor fiscale și ale persoanelor cu funcții de răspundere ale acestora. Prin acest Cod se reglementează relațiile ce țin de executarea obligațiilor fiscale în ce privește impozitele și taxele republicane (de stat), stabilind, de asemenea, principiile generale de determinare și percepere a impozitelor și taxelor locale (a se vedea art. 1).

Impozitarea se efectuează în baza prezentului cod și a altor acte normative adoptate în conformitate cu acesta, publicate în mod oficial, și care sunt în vigoare pe perioada stabilită pentru achitarea impozitelor și taxelor. Procedura fiscală se aplică în timpul și la locul aplicării, dacă legea nu prevede altfel (art. 3 alin. (4) și (4¹)).

Dacă un tratat internațional care reglementează impozitarea sau include norme care reglementează impozitarea, la care Republica Moldova este parte, stipulează alte reguli și prevederi decât cele prevăzute de legislația fiscală, se aplică regulile și prevederile tratatului internațional aferent (art. 4 alin. (1)).

Dispozițiilor generale aplicabile raportului și subiectului Contractat sunt dispozițiile speciale conținute de Titlul IX. Taxele Rutiere. Urmează a se nota faptul că Titlul IX transpune parțial (în limitele aplicabile) Directiva nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, a cărei necesitate de a fi transpusă în legislația Republicii Moldova este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Prin această directivă s-a reglementat cadrul de armonizare a sistemelor de taxare și de stabilire a unor mecanisme corecte pentru impunerea costurilor de infrastructură asupra transportatorilor. Directiva instituie obligația de stabilire a anumitor norme pentru a determina modul de aplicare a taxelor, valorile maxime ale anumitor tarife și alte condiții generale care trebuie respectate.

3. Codul Vamal al Republicii Moldova (Legea nr. 1149/2000, republicat, modificat/completat)

Codul Vamal stabilește principiile juridice, economice și organizatorice ale activității vamale. De interes pentru activitățile prezentului Contract sunt dispozițiile prin care se reglementează trecerea mărfurilor și mijloacelor de transport peste frontiera vamală, regimurile vamale (Capitolul II), drepturile de import și drepturile de export (Capitolul III), vămuirea (Capitolul IV), controlul vamal (Capitolul V), facilitățile vamale acordate anumitor categorii de persoane străine (Capitolul VI), valoarea în vamă a mărfurilor, determinarea țării de origine a mărfurilor (Capitolul VII), aplicarea de măsuri în vederea protecției proprietății intelectuale (Capitolul XII). În speță, Codul Vamal transpune parțial Directiva nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, a cărei necesitate de a fi transpusă în legislația Republicii Moldova este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Angajamentele asumate de autoritățile naționale potrivit AA derivă din dispozițiile Titlului V “Comerț și aspecte legate de comerț”, Capitolul 1 “Tratamentul național și accesul pe piață al mărfurilor”, Capitolul 5 “Regimul vamal și facilitarea comerțului”, Anexa XV și Anexa XXVI. În condițiile Anexei XXVI “Apropierea legislației vamale” Republica Moldova s-a angajat să transpună cadrul european relevant. Astfel, la 24 august 2021, a fost aprobat în lectură finală proiectul de lege cu privire la noul Cod Vamal care prevede modernizarea și eficientizarea legislației vamale în corespundere cu angajamentele asumate de Republica Moldova prin AA. Noul Cod Vamal va intra în vigoare la 01 ianuarie 2023.

4. Codul Civil al Republicii Moldova (Legea nr. 1107/2002, republicat, modificat/completat)

Din perspectiva cercetării realizate, sunt relevante în special dispozițiile Capitolului XII “TRANSPORTUL” cu cele 3 secțiuni subsecvente. Astfel, Secțiunea 1 din Capitol reflectă dispozițiile generale cu privire la contractul de transport, formele de transport, termenul transportării și taxa de transport. La rândul său, Secțiunea 2 reglementează transportul de persoane, de o importanță particulară pentru transportul urban, prin a elucida definirea și particularitățile contractului respectiv (biletul (titlul de călătorie), contractul de navlosire (charter), întinderea obligației de transport, răspunderea transportatorului și excepțiile aferente, obligațiile și răspunderea pasagerilor, rezoluțiunea contractului de transport de persoane). În final, în Secțiunea 3 din Capitolul XII se regăsesc dispozițiile referitoare la transportul de bunuri, fiind dispuse în mod expres normele, condițiile, particularitățile, efectele unor asemenea raporturi contractuale (încheierea și executarea contractului de transport de bunuri, răspunderea transportatorului, formularea de pretenții și acțiuni).

5. Codul Contravențional al Republicii Moldova (Legea nr. 218/2008, republicat, modificat/completat)

Codul Contravențional cuprinde norme de drept ce stabilesc principiile și dispozițiile generale și speciale în materie contravențională, determină faptele ce constituie contravenții și prevede procesul contravențional și sancțiunile contravenționale (a se vedea art. 1).

Scopul legii contravenționale constă în apărarea drepturilor și libertăților legitime ale persoanei, apărarea proprietății, ordinii publice, a altor valori ocrotite de lege, în soluționarea cauzelor contravenționale, precum și în prevenirea săvârșirii de noi contravenții (art. 2).

Dispozițiile generale cuprinse în Cartea Întâi “Dreptul Material”, Titlul I “Partea Generală”, definesc noțiunile de contravenție, răspundere și sancțiune contravențională, elucidează cauzele care înlătură caracterul contravențional al faptei și răspunderea contravențională, reglementează aplicarea sancțiunilor contravenționale (a se vedea Capitolele II, III, IV și V).

De importanță particulară, în contextul obiectului cercetării, sunt dispozițiile din Titlul II “Partea Specială” ce definesc contravențiile ce atentează la regimul din transporturi (Capitolul XII) și contravenții în domeniul circulației rutiere (Capitolul XIII), complementate de dispozițiile ce vizează contravenții în domeniul protecției mediului (Capitolul IX); Cartea a Doua reglementând “Procesul Contravențional”.

6. **Codul Educației al Republicii Moldova (Legea nr. 152/2014, modificat/completat) &**
7. **Cadrul Național al Calificărilor din Republica Moldova (HG nr. 1016/2017, modificată) &**
8. **Regulamentul cu privire la formarea continuă a adulților (HG nr. 193/2017, modificată) &**
9. **Nomenclatorul domeniilor de formare profesională și al meseriilor/profesiilor (HG nr. 425/2015, modificată/completată) &**
10. **Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova (CORM 006-14) (MMPSF 2014, modificat)**

Codul Educației stabilește cadrul juridic al raporturilor privind proiectarea, organizarea, funcționarea și dezvoltarea sistemului de educație și cercetare din Republica Moldova (art. 1). Relevante pentru raport sunt dispozițiile ce vizează structura și organizarea sistemului de învățământ (Titlul II), învățământul profesional tehnic (Titlul IV), învățământul superior (Titlul V), formarea continuă a adulților (Titlul VII), pregătirea și perfecționarea personalului antrenat în procesul educațional.

Cadrul național al calificărilor din Republica Moldova (CNCRM) are ca scop formarea unui sistem național de calificări unic, integru, deschis și flexibil, care cuprinde toate nivelurile și formele de învățământ profesional, orientat spre satisfacerea unor necesități concrete în cadre calificate ale pieței forței de muncă, alinierea învățării pe tot parcursul vieții la dezvoltarea economică a țării, și sprijină politicile și strategiile naționale în domeniul educației și formării profesionale în corespundere cu politicile europene în acest domeniu (prevederile Cadrului european al calificărilor (EQF), ale Cadrului de calificări pentru Spațiul european al învățământului superior (QF-EHEA)) (pct. 1-2).

Regulamentul cu privire la formarea continuă a adulților are menirea de a reglementa și a dezvolta cadrul normativ privind educația adulților în context european; dezvoltarea mecanismelor de finanțare și facilitarea dezvoltării programelor de formare continuă a adulților, cu prioritate pentru dezvoltarea competențelor-cheie: digitale, antreprenoriale, lingvistice, interculturale și alte competențe noi, solicitate de piața muncii; utilizarea competențelor transversale; dezvoltarea competențelor profesionale comune mai multor ocupații. Regulamentul reglementează activitatea de formare continuă a adulților în cadrul sistemului educațional și în afara lui (pct. 1).

Nomenclatorul domeniilor de formare profesională și al meseriilor/profesiilor se aplică pentru formarea profesională a muncitorilor calificați în instituțiile de învățământ profesional tehnic secundar (nivelul 3 ISCED) și a șomerilor prin cursuri cu durata de instruire în corespundere cu actele normative în vigoare.

Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova stabilește denumirile ocupațiilor (profesiilor și funcțiilor) practicate de populația activă a Republicii Moldova și clasificarea lor pe grupe în funcție de nivelul de omogenitate al activității desfășurate. Clasificatorul este destinat pentru soluționarea unui cerc larg de probleme ce fac obiectul reglementării relațiilor sociale și de muncă, precum și a celor ce țin de aprecierea stării și dinamicii schimbărilor în structura forței de muncă, analiza și prognoza indicatorilor în domeniul utilizării forței de muncă și instruirii profesionale (pct. 1).

În anul 2019, în cadrul *Proiectului UE de asistență tehnică "Support to Reform of the Transport Sector in the Republic of Moldova - EuropeAid/139029/DH/SER/MD"*, s-a realizat un exercițiu complex de compatibilitate a cadrului legal național cu dispozițiile Directivei nr. 2003/59/CE. Concluzia principală degajată: *Cadrul legal național relevă lipsa unei abordări sistemice. În speță, calificarea și formarea periodică a categoriilor de conducători auto identificate de prevederile Directivei 2003/59/CE este reglementată de un spectru larg de acte legale și regulatorii.* Recomandarea de bază a fost asupra necesității unei reglementări unice în domeniu.

11. Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător (modificată/completată)

Legea constituie cadrul juridic de reglementare a activităților ce țin de problematica protecției mediului și folosirii raționale a resurselor naturale, energiei, responsabilitatea tuturor persoanelor fizice și juridice pentru prejudiciul cauzat mediului, măsurile pentru prevenirea pericolului pentru biosferă și sănătatea omului, respectarea angajamentelor asumate în baza tratatelor și acordurilor interstatale și internaționale (art. 1-3).

Totodată, legea transpune principiile generale având tangență cu transportul rutier din Directiva nr. 92/6/CEE din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității și din Directiva nr. 96/53/CE 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, urmărind reglementarea: instalării și utilizării în mod obișnuit a dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din perspectiva protecției mediului înconjurător și eficientizării consumului de energie, cât și a uzurii motorului și a cauciucurilor, precum și în vederea sporirii siguranței rutiere; și asigurării unui echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protejării mediului și a structurii încărcăturii utile.

Guvernul a aprobat, la 09 decembrie 2020, un proiect de lege privind calitatea aerului atmosferic ce transpune Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2004/107/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 2004 privind arsenicul, cadmiul, mercurul, nichelul și hidrocarburile aromatice policiclice în aerul înconjurător, și Directiva 2015/1480/CE de modificare a mai multor anexe la Directivele 2008/50/EC și 2004/107/EC prin care se stabilesc normele privind metodele de referință, validarea datelor și amplasarea punctelor de prelevare pentru evaluarea calității aerului înconjurător.

Aplicarea acestei legi va contribui la atingerea obiectivului privind crearea unui sistem integrat de management al calității aerului și reducerea emisiilor de poluanți în atmosferă cu 30% până în anul 2023, prevăzut în Strategia de mediu pentru anii 2014-2023".

12. Legea drumurilor, nr. 509/1995 (republicată, modificată/completată)

Legea drumurilor stabilește principiile economice, juridice și organizatorice de administrare, întreținere, extindere și utilizare a drumurilor (art. 1 alin. (1)).

Prin această lege se impune o clasificare funcțională a infrastructurii rutiere, o ierarhie a infrastructurii rutiere urbane (art. 2-4, 12); se reglementează procesele de administrare (art. 5, 10), proiectare (art. 6) a

drumurilor și căilor de acces (art. 7), executare a lucrărilor de drumuri, modul de întreținere și reparare a drumurilor (art. 8), regimul de autorizație de amplasare a obiectivului în zona drumului public și/sau în zonele de protecție ale acestuia (art. 9); sunt dispuse atribuțiile și responsabilitățile autorităților de gestionare a infrastructurii rutiere, inclusiv la nivel local și pe partea de management a mobilității și siguranței pe infrastructura rutieră administrată (art. 13-14), precum și obligațiile persoanelor fizice și juridice care exercită lucrări pe drum sau în zona lui de protecție (art. 15), ale proprietarului și utilizatorului terenului adiacent drumului sau construcțiilor aferente acestuia (art. 16).

13. Legea nr. 121/2018 cu privire la concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii (modificată)

Prezenta lege reglementează aspectele specifice atribuirii concesiunii de lucrări și concesiunii de servicii de către autoritățile publice contractante, regimului juridic aplicabil și executării concesiunilor respective (a se vedea art. 1 - 2).

În contextul analizei realizate, dispozițiile legii sunt aplicabile în partea ce ține de lucrările și serviciile propuse pentru concesiune de autoritățile administrației publice centrale/locale, a celor de interes public național/local, a cerințelor de selectare a concesionarului și a condițiilor concesiunii (de la atribuire în toată complexitatea procedurii până la executare, eventual, soluționarea litigiilor) pe segmentul transportului public și mobilității urbane.

Legea nr. 121 transpune parțial Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Regulamentul delegat (UE) 2017/2366 al Comisiei din 18 decembrie 2017.

14. Legea nr. 720/1996 fondului rutier (republicată, modificată/completată)

Prezenta lege stabilește bazele juridice, organizatorice și financiare de constituire și funcționare a fondului rutier. Fondul are o destinație specială, fiind utilizat pentru finanțarea *inter alia* a întreținerii, reparației și reconstrucției drumurilor publice naționale și locale; proiectării de drumuri; administrării gospodăriei drumurilor; modul de distribuire a mijloacelor fondului pe capitole de cheltuieli pentru drumurile publice fiind aprobate anual de Guvern, iar pentru cele locale de autoritățile publice locale de nivelul al doilea (art. 1). Legea dispune principiile de percepere a accizelor la benzină și motorină (art. 3), a taxelor pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi rutiere internaționale, autorizațiilor multilaterale CEMT, carnetelor de drum la autorizațiile multilaterale CEMT, carnetelor cu foi de parcurs (Interbus), achitate de agenții economici (art. 7 și Anexa nr. 3), a taxei pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto (art. 7² și Anexa nr. 2).

15. Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător (modificată/completată)

Eliberarea licențelor pentru unele genuri de activitate în domeniul transportului auto se efectuează în modul stabilit de legislația în vigoare. O perioadă relativ îndelungată, în acest sens, se făcea referire expresă la dispozițiile Legii nr. 451/2001.

Modificări majore asupra cadrului legal care reglementează activitatea de întreprinzător prin licențiere au fost operate în anul 2017, odată cu adoptarea Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative nr. 185 din 21 septembrie 2017. În urma modificărilor operate, multe din activitățile de antreprenoriat care necesitau anterior licență, au fost scutite de obligația de obținerea a licențelor de activitate. Totodată, numărul total de acte permise pentru inițierea activității de întreprinzător, în diferite domeniile de activitate, pentru anul 2017, a scăzut considerabil până la 180, comparativ cu anul 2015 când existau peste 400 de acte permise (licențe/autorizații, etc). Prin Legea nr. 185/2017, a scăzut considerabil numărul

actelor necesare pentru dreptul de a obține licență întru desfășurarea unei anumite activități antreprenoriale prin licență. De asemenea, prin Legea nr. 185/2017, a fost abrogată și Legea nr. 451/2001. Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător stabilește cadrul juridic de reglementare prin autorizare a activității de întreprinzător. Scopul prezentei legi constă în instituirea unor dispoziții unitare privind procedura de reglementare prin autorizare a activității de întreprinzător, care va fi aplicată de autoritățile emitente persoanelor fizice și persoanelor juridice pentru practicarea activității de întreprinzător sau a unei alte activități prevăzute de lege, conexe cu activitatea de întreprinzător și indispensabilă ei (art. 1). Nomenclatorul actelor permissive, este expus în Anexa nr.1 la lege.

16. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală, nr. 1402/2002 (modificată/completată) &

17. Regulamentul cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală (HG nr. 1006/2004)

Legea stabilește cadrul juridic unitar privind înființarea și organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală în unitățile administrativ-teritoriale, inclusiv monitorizarea și controlul funcționării lor (art. 1). Administrarea domeniului public implică totalitatea activităților cuprinzând construcția, modernizarea și întreținerea străzilor, drumurilor, (...) podurilor, viaductelor, pasajelor pentru transport și pietonale, organizarea circulației rutiere și pietonale, introducerea unor sisteme moderne de semnalizare și dirijare a circulației rutiere, asigurarea iluminării localităților, (...) dezapezirea drumurilor și trotuarelor, (...) întreținerea rețelelor de cabluri, întreținerea stațiilor de transport auto, etc. În rândul serviciilor publice de gospodărie comunală furnizate/prestate se regăsește asigurarea cu transport public local, ca totalitate a activităților efectuate în vederea realizării, la nivel local, a transportului în comun de persoane (a se vedea art. 2 și art. 3). Prezenta lege garantează tuturor persoanelor dreptul de a beneficia de servicii publice de gospodărie comunală calitative, furnizate/prestate de operatori specializați (a se vedea art.7-8, art. 10-12). Delegarea gestiunii serviciilor publice de gospodărie comunală către operatori se va face în condiții de transparentă, prin licitație publică organizată conform legii (art.21. alin (2)). Operatorii care furnizează/prestează servicii la nivel de regiune, raion, municipiu se înființează de către autoritățile administrației publice locale sau, după caz, de către cele centrale de specialitate pentru un șir de activități, printre care cele de construire, exploatare, întreținere și modernizare a drumurilor și podurilor de interes regional, raional, municipal; și transportul de persoane, inclusiv de elevi, între localități (art. 23 alin. (3) lit. (a) și lit. (e)).

Regulamentul cu privire la concesionarea serviciilor publice de gospodărie comunală, stabilește etapele și condițiile ce trebuie îndeplinite în procedura de concesionare a serviciilor de alimentare cu apă și de canalizare și a altor servicii publice de gospodărie comunală, indiferent de forma de proprietate a operatorului și forma organizatorică de gestionare (pct. 1).

18. Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor (republicată, modificată/completată)

Prezenta lege stabilește bazele juridice pentru protejarea de către stat a persoanelor în calitatea lor de consumatori și transpune **Directiva 2005/29/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005 privind practicile comerciale neloiale ale întreprinderilor de pe piața internă față de consumatori și de modificare a Directivei 84/450/CEE a Consiliului, a Directivelor 97/7/CE, 98/27/CE și 2002/65/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, și Directiva 1999/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 mai 1999 privind anumite aspecte ale vânzării de bunuri de consum și garanțiile conexe.

19. Legea nr. 397/2003 privind finanțele publice locale (republicată, modificată/completată)

Dispozițiile legii reglementează relațiile economice aferente formării și administrării resurselor bugetelor locale, inclusiv efectuarea transferurilor cu destinație specială pentru finanțarea infrastructurii drumurilor publice locale și investițiilor capitale (art. 12 alin. (1) lit. (b) și lit. (d)), precum și principiile dispunerii/colectării taxelor aferente.

Transferurile cu destinație specială stipulate la alin. (1) lit. (b) din art. 12 pentru bugetele locale de nivelul întâi, inclusiv pentru bugetele municipale Bălți și Chișinău, sunt calculate și distribuite proporțional numărului populației din teritoriul unității administrativ-teritoriale respective, în baza datelor oficiale existente la momentul calculării acestora, în cuantumul de 50% din volumul total al taxei pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova, aprobat în legea anuală a bugetului de stat, și se vor utiliza exclusiv pentru infrastructura drumurilor comunale și a străzilor.

Mijloacele aferente bugetelor satelor (comunelor) și ale orașelor (municipiilor) din componența unității teritoriale autonome cu statut juridic special vor fi virate la bugetul central al unității teritoriale autonome cu statut juridic special. Pentru bugetele locale de nivelul al doilea și al unității teritoriale autonome cu statut juridic special, transferurile cu destinație specială pentru finanțarea infrastructurii drumurilor publice locale sunt calculate și distribuite în funcție de numărul de kilometri echivalenți administrați, conform legislației privind fondul rutier (art. 12 alin. (2)).

20. Legea nr. 407/2006 cu privire la asigurări (modificată/completată) &

21. Legea nr. 414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de autovehicule (republicată, modificată/completată) &

22. Legea nr. 1553/1998 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători (modificată/completată)

Legea nr. 407/2006 reglementează global activitatea de asigurare (reasigurare) și are ca scop elaborarea unui cadru regulatoriu prudent pentru piețele financiare și de supraveghere echivalent cu cel în vigoare în Uniunea Europeană.

Activitatea de asigurare se desfășoară în cadrul a două categorii: “asigurări de viață” și “asigurări generale”. Clasele de asigurări din categoriile specificate la alin. (1) sunt stabilite în Anexa nr.1 la lege, parte integrantă a prezentei legi. Asigurătorul este în drept să desfășoare activitate în limitele claselor de asigurări pentru care a obținut licență în condițiile prezentei legi. Dreptul de a practica activitate în cadrul clasei a 10-a din compartimentul B (asigurările de răspundere civilă auto care acoperă - daunele ce rezultă din folosirea autovehiculelor (inclusiv răspunderea transportatorului)) al Anexei nr. 1 la prezenta lege se acordă și se indică distinct în anexa la licența pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă sau pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă și externă. Prin derogare de la alin.(2), asigurătorul care desfășoară activitate în categoria “asigurări de viață” poate, fără a deține licență pentru categoria “asigurări generale”, să subscrie și riscurile acoperite prin clasele 1 (inclusiv - despăgubirile pentru vătămări corporale suferite de persoane în timpul transportului) și 2 prevăzute în compartimentul B din Anexa nr. 1, dacă sunt considerate riscuri auxiliare pentru clasele din categoria “asigurări de viață” (a se vedea art. 8 și Anexa nr. 1).

Legea nr. 414/2006 reglementează raporturile juridice dintre asigurători, asigurați și persoane terțe ce derivă din contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, precum și modul de realizare a acestui tip de asigurare (art. 1). Astfel, legea reglementează pe blocuri: contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto (Capitolul II - vizează modul de încheiere a contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, art. 8; termenul de acțiune și încetarea contractului de asigurare, art. 9-10), primele de asigurare și limitele despăgubirilor (Capitolul III - dispoziții privind primele de asigurare, reducerile și majorările primelor de asigurare, plata primei de asigurare,

limitele răspunderii asigurătorului art. 11-14), despăgubirile de asigurare (Capitolul IV - pagubele care nu/se repară de către asigurător, cuantumul despăgubirii în caz de culpă comună art. 15-17), avizarea și constatarea pagubelor (Capitolul V - reflectă obligațiile asiguratului, constatarea amiabilă a accidentului de autovehicul, obligațiile asigurătorului, drepturile și obligațiile persoanei păgubite, dosarul de daune/constatarea pagubelor, art. 18-21), stabilirea și plata despăgubirilor (Capitolul VI - dispunând modul de stabilire a despăgubirilor, stabilirea despăgubirilor în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului/vătămării corporale/vătămării sau pieirii animalelor/în caz de avariere sau distrugere de alte bunuri, plata despăgubirilor, acțiunea de regres art. 22-29), Biroul National al Asigurătorilor de Autovehicule - BNAA (Capitolul VII - dispoziții privind constituirea, atribuțiile, calitatea de membru BNAA, Fondul de protecție a victimelor străzii, Fondul de compensare, conducerea -, resursele patrimoniale BNAA, garanția financiară externă, informația despre accidente, evidența asigurărilor, controlul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto art. 30-39).

Sunt considerate încălcări pe piața asigurărilor nerespectarea prevederilor imperative ale prezentei legi, ale Legii nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, ale altor acte legislative, ale actelor normative din domeniul asigurărilor, nerespectarea condițiilor de licențiere, a prescripțiilor emise întru conformarea activității, neexecutarea sancțiunilor și măsurilor de redresare și remediere financiară impuse, precum și faptele stabilite expres în Codul contravențional și în Codul penal (a se vedea art. 54 din Legea nr. 407/2006).

Menționăm că, în perioada 04 mai 2020-05 iunie 2020¹, proiectul de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule a fost propus spre consultare publică/avizare/expertizare. Proiectul de lege înaintat Guvernului spre aprobare² transpune dispozițiile Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (versiune codificată), precum și dispozițiile art. 21 alin.(2) și art.181 alin.(3) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II) (reformare).

Legea nr. 1553/1998 reglementează raporturile în domeniul asigurării de răspundere civilă dintre organizațiile de asigurare (asiguratori), transportatorii de călători cu mijloace de transport aerian, auto, feroviar și fluvial (asigurați) și călători. Obiect al asigurării este răspunderea civilă a transportatorilor pentru prejudiciul cauzat vieții, sănătății și bunurilor călătorilor. Dispozițiile prezentei legi nu se extind asupra domeniului asigurării de răspundere civilă a proprietarilor mijloacelor de transport auto pentru prejudiciul cauzat terților și bunurilor lor în urma accidentelor în transport (art. 1). Legea definește subiecții raporturilor asigurării obligatorii de răspundere civilă (art. 2, 3), cazul asigurat (art. 5), raporturile de asigurare (Capitolul II), limitele răspunderii și plata despăgubirii de asigurare (Capitolul III) și răspunderea părților (Capitolul IV).

23. Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (modificată/completată)

Prezenta lege stabilește și reglementează modul de organizare și funcționare a autorităților administrației publice în unitățile administrativ-teritoriale (art. 2 alin. (1)).

În lege se regăsesc dispoziții generale privind competențele consiliilor locale (sătești, comunale, orașenești, municipale) (Capitolul II), a primarului/viceprimarului (Capitolul III), a secretarului

¹ A se vedea - <https://particip.gov.md/ru/document/stages/proiectul-de-lege-privind-asigurarea-obligatorie-de-raspundere-civila-auto-pentru-prejudicii-produse-de-vehicule/7291>, accesat la 16.09.2021

² A se vedea - https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/proiect_raspundere_civila_auto_pentru_prejudicii_produse_de_vehicule.pdf, accesat la 16.09.2021

consiliului local (Capitolul IV), primăriei (Capitolul V), a autoritățile administrației publice ale raionului (Capitolul VI), controlul administrativ al activității autorităților administrației publice locale (Capitolul IX), serviciile publice, bunurile și lucrările publice (Capitolul X), administrarea finanțelor publice (Capitolul XI). De referință pentru raport, sunt competențele de a decide asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor, (...) precum și a întregii infrastructuri (...) de interes local/raional; de a organiza buna funcționare a serviciilor publice de gospodărie comunală/de interes raional și/sau regional; de a asigura securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat; de a asigura înregistrarea și evidența troleibuzelor, a ciclomotoarelor, a mașinilor și a utilajelor autopropulsate utilizate la lucrările de construcții sau agricole, care nu se supun înmatriculării, precum și a vehiculelor cu tracțiune animală, în corespundere cu regulamentul-tip aprobat de Guvern (art. 14 alin. (2) lit. (f), lit. (h); art. 29 alin. (1) lit. (i), lit. (j), lit. (l), lit. (l1); art. 43 alin. (1) lit. (g), lit. (i); art. 53 lit. (d) și lit. (k)).

O importanță particulară prezintă dispozițiile Capitolelor VII și VIII care vizează administrația publică a municipiului Chișinău, raportând principiile generale de organizare/funcționare/competență/coordonare la particularitățile municipiului. Capitolele VII¹ și VIII dispune organizarea și funcționarea autorităților administrației publice ale municipiului Bălți.

24. Legea nr. 158/2008 cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public (modificată/completată)

Prezenta lege reglementează regimul general al funcției publice, statutul funcționarului public, raporturile juridice dintre funcționarii publici și autoritățile publice, precum și alte raporturi ce decurg din acestea; scopul urmărit constă în asigurarea realizării unui serviciu public stabil, profesionist, imparțial, transparent și eficient în interesul societății și al statului (art. 1). Dispozițiile legii se aplică funcționarilor publici din autoritățile publice specificate în Anexa nr.1.

Prezenta lege transpune art. 3 alin. (1) lit. (a), (b) și (d) din Directiva 2000/43/CE a Consiliului din 29 iunie 2000 de punere în aplicare a principiului egalității de tratament între persoane, fără deosebire de rasă sau de origine etnică.

25. Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal (modificată/completată)

Legea nr. 133/2011 reglementează relațiile juridice care apar în procesul de prelucrare a datelor cu caracter personal ce fac parte dintr-un sistem de evidență sau care sunt destinate să fie incluse într-un asemenea sistem, efectuată în totalitate sau în parte prin mijloace automatizate, precum și prin alte mijloace decât cele automatizate (art. 2).

Legea dispune condițiile de bază de prelucrare, stocare și utilizare a datelor cu caracter personal (Capitolul II), drepturile subiectului datelor (Capitolul III), principiile de realizare a controlului protecției datelor cu caracter personal (Capitolul V), rigorile inerente asigurării confidențialității și securității prelucrării datelor cu caracter personal (Capitolul VI) și răspunderea pentru încălcarea legii (Capitolul VIII).

Prezenta lege creează cadrul juridic necesar aplicării Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date.

26. Legea concurenței, nr. 183/2012 (modificată/completată)

Legea concurenței stabilește cadrul juridic al protecției concurenței, inclusiv al prevenirii și al contracarării practicilor anticoncurențiale și a concurenței neloiale, al realizării concentrărilor economice pe piață, stabilește cadrul juridic privind activitatea și competența Consiliului Concurenței și responsabilitatea

pentru încălcarea legislației în domeniul concurenței. Scopul principal al prezentei legi constă în reglementarea relațiilor ce țin de protecția, menținerea și stimularea concurenței în vederea promovării intereselor legitime ale consumatorilor (a se vedea art. 1 și 2). Astfel, dispozițiile legii sunt aplicabile domeniului transportului rutier, țarțhetat pe segmentul transportului public, faptelor acțiuni sau inacțiuni ce au ca obiect sau au ori pot avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței, precum și faptelor acțiuni de concurență neloială săvârșite de ex. în prestarea/furnizarea de servicii, gestionarea de fonduri.

Prezenta lege transpune dispozițiile art. 101-106 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene din 25 martie 1957, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat, și, parțial, dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi.

27. Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice (republicată, modificată/completată) &

28. Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energiei, apei, transporturilor și serviciilor poștale

Legea nr. 131/2015 - care oferă cadrul general al achizițiilor publice de procurare prin intermediul unui contract de achiziții publice, de bunuri, de lucrări sau servicii (sub rezerva excepțiilor din art. 5) - transpune Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, cu modificările operate prin Regulamentul delegat (UE) 2017/2365 al Comisiei din 18 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2014/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește pragurile de aplicare pentru procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice, precum și Directiva 89/665/CCE a Consiliului din 21 decembrie 1989 privind coordonarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative privind aplicarea procedurilor care vizează căile de atac față de atribuirea contractelor de achiziții publice de produse și a contractelor publice de lucrări.

La rândul său, Legea nr. 74/2020 - de aplicabilitate specială (din rândul excepțiilor dispuse de Legea nr. 131/2015), relevantă în mod particular analizei realizate - transpune parțial Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE, cu modificările operate prin Regulamentul delegat (UE) 2017/2364 al Comisiei din 18 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește pragurile de aplicare pentru procedurile de atribuire a contractelor de achiziții publice.

29. Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (modificată/completată)

Prezenta lege reglementează particularitățile specifice ale organizării și funcționării autorităților administrației publice ale municipiului Chișinău. Modul de organizare și funcționare a autorităților administrației publice ale municipiului Chișinău se reglementează implicit în baza prevederilor Cartei Europene a Autonomiei Locale, ale Legii nr. 436-XVI din 28 decembrie 2006 privind administrația publică locală etc. (art. 1). Consiliul municipal, primarul general, pretorii exercită competențe și atribuții specifice autorităților publice locale de nivelul întâi în teritoriul orașului Chișinău și de nivelul al doilea - în raporturile cu orașele, satele (comunele) din componența municipiului (a se vedea art. 3).

Consiliul municipal, primarul general, pretorii au vaste competențe, inclusiv, de a decide asupra lucrărilor de proiectare, construcție, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor (...), precum și a întregii infrastructuri (...) de interes local și/sau municipal, după caz, coordonează și controlează procesul; de a

organiza buna funcționare a serviciilor publice de interes local și/sau municipal; de a asigura securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat; de a asigura înregistrarea și evidența troleibuzelor, a ciclomotoarelor, a mașinilor și a utilajelor autopropulsate utilizate la lucrările de construcții sau agricole, care nu se supun înmatriculării, precum și a vehiculelor cu tracțiune animală, în corespundere cu regulamentul-tip aprobat de Guvern; de a întreprinde măsuri, în condițiile legii, menite să asigure protecția mediului; de a coordona repartizarea terenurilor în sector pentru construirea și/sau amplasarea garajelor, inclusiv temporare, și amplasarea parcarilor auto cu plată (a se vedea art. 6, art. 15, art. 21, art. 25).

2.1.2. Cadrul normativ special de reglementare

Cadrul normativ special include acte care reglementează direct activitatea de transport rutier, inclusiv transportul public de persoane.

Următoarele legi și reglementări speciale ce stabilesc cadrul instituțional și organizațional au fost stabilite și supuse studiului de către consultant:

1. Codul Transporturilor Rutiere al Republicii Moldova (Legea nr. 150/2014, modificat/completat)

Codul instituie cadrul regulatoriu și operațional în domeniul transporturilor rutiere, fiecare titlu/capitole/secțiuni identificând dispozițiile de profil îngust de la subiecții ce cad sub reglementarea Codului și excepțiile de la acesta, Regulamentele ce acoperă activitățile de transport rutier, clasificarea transporturilor rutiere, noțiunile utilizate (Titlul I); principiile administrării transporturilor rutiere, autoritățile care exercită administrarea publică în domeniul transporturilor rutiere și atribuțiile acestora (autoritățile administrației publice centrale de specialitate, autoritățile administrației publice locale și alte autorități abilitate prin lege, în limitele competențelor) (Titlul II); accesul la activitatea de transport rutier, înregistrarea oficială a operatorilor de transport rutier, regimul de autorizare a serviciilor de transport rutier, sistemul informațional “e-Autorizație transport”, cerințele suplimentare aplicabile eliberării autorizațiilor unitare și multiple de transport rutier în traficul internațional de mărfuri, autorizațiile CEMT, Carnetul INTERBUS, Carnetul foii de parcurs (CFP), autorizațiile unitare și multiple de transport rutier internațional de persoane prin servicii ocazionale, regimul de autorizare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane, transportul rutier în cont propriu, atestarea profesională a managerilor de transport rutier și a conducătorilor auto (Titlul III); condițiile generale privind efectuarea transporturilor rutiere, transportul rutier de mărfuri și colete, de persoane (Titlul IV); activitățile conexe (Titlul V); timpul de muncă și odihnă a conducătorilor auto, măsurile necesare a fi adoptate din perspectiva siguranței rutiere (Titlul VI); tarifele (Titlul VII); efectuarea monitorizării și controlului asupra îndeplinirii și respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere (Titlul VIII).

Modificările și completările operate Codului de-a lungul timpului au fost realizate inclusiv prin transpunerea 1:1, parțială și/sau adaptată a actelor juridice potrivit AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X), și anume, a: Directivei nr. 92/6/CEE din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (a se vedea dispozițiile art. 3 lit. (i), art. 49 lit. (o), art. 85, Titlul V, Capitolul 4 din Cod); Directiva nr. 96/53/CE 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 (a se vedea dispozițiile art. 3 lit. (e), art. 49 lit. (q), art. 51 alin. (3), art. 56 (alin. (1) și i(2) din Cod); Directiva nr. 2009/40/CE din 06 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora, abrogată prin Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 03 aprilie 2014 privind

inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora (a se vedea art. 3 lit. (g), art. 18 alin. (3) lit. (e), art. 49 lit. (j) și lit. (k), art. 85 lit. (e), Titlul V, Capitolul 6 din Cod); Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (a se vedea dispozițiile art. 43 alin. (2) lit. (a), art. 126 alin. (4), art. 128 alin. (2) lit. (d) din Cod); Directiva nr. 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri (a se vedea, în special, dispozițiile Capitolului 2, Titlul IV din Cod); Regulamentul (CE) nr. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, Directiva nr. 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, Directiva nr. 2006/22/CE 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 (a se vedea, în special, dispozițiile Capitolului 4, Titlul V și ale Titlului VI din Cod); Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier (a se vedea dispozițiile aplicabile, care se regăsesc începând cu noțiunile generale și continuând cu fiecare etapă privind activitatea operatorului de transport rutier din Cod); Directiva nr. 2003/59/CE din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri (a se vedea dispozițiile art. 43 alin. (4), (5) și (7), art. 127, art. 128 din Cod).

Administrarea publică în domeniul transporturilor rutiere este exercitată de autoritățile administrației publice centrale de specialitate, de autoritățile administrației publice locale și de alte autorități abilitate prin lege, în limitele competențelor (art. 6 alin. (3)). Agenția Națională Transport colaborează cu autoritățile pentru protecția concurenței și protecția consumatorilor, în special prin furnizarea reciprocă de informații necesare aplicării prevederilor legislației cu privire la protecția concurenței și ale legislației privind protecția consumatorilor în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri și persoane și în cel al activităților conexe transportului rutier în vederea respectării de către agenții economici a documentelor normative, de asemenea colaborează cu alte autorități publice centrale și locale (art. 10 alin. (4)).

Consiliile locale, municipale și raionale vor crea, în conformitate cu legislația în vigoare, comisii privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate și vor aproba regulamentele de funcționare a acestora. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către consilii, în dependență de atribuțiile delegate comisiilor respective de către consilii (art. 12 alin. (1)).

Autoritățile administrației publice locale elaborează și aprobă, după coordonarea cu organul central de specialitate, strategii pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea și modernizarea transportului rutier, luând în considerare planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, programele de dezvoltare economico-socială a localităților și necesitățile de transport ale populației, asigurând cooperarea și un tratament nediscriminatoriu (art. 12 alin. (2)-(4)).

Potrivit art. 13 din Cod, consiliile raionale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic raional: a) aprobă și actualizează programele de transport rutier raionale după obținerea avizului pozitiv al organului central de specialitate, în conformitate cu necesitățile de transport ale populației; b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate; c) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic raional și monitorizează desfășurarea acesteia.

La rândul lor, în conformitate cu prevederile art. 14 din Cod, consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local: a) au dreptul să stabilească subvenții acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru prestarea serviciului de transport rutier regulat în trafic local și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului; b) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată și sursele de compensare a veniturilor ratate; c) elaborează, aprobă și actualizează, după competență, programele de transport rutier locale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației; d) autorizează activitatea de transport rutier contra cost de persoane prin serviciile regulate în trafic local și municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia; e) organizează serviciile de transport electric; f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană; g) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier contra cost de persoane în trafic municipal și/sau local. Art. 15 din Cod reglementează competențele autorităților administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional. Alegerea formei de administrare a serviciilor regulate de transport rutier de persoane în trafic local și municipal se face prin hotărâri ale consiliilor locale sau municipal (art. 32 alin. (4)). În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului regulat de transport în trafic local și municipal și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea și efectuarea serviciului de transport rutier de persoane (art. 32 alin. (6)). Totodată, modul de amplasare a stațiilor publice de pe teritoriul unei localități destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către administrația publică locală cu avizul serviciilor specializate ale Ministerului Afacerilor Interne și al administratorului drumului respectiv. Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sânt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz (art. 34 alin. (2)-(3)). Art. 82 din Cod dispune competența autorităților administrației publice locale, în contextul responsabilității față de buna organizare a activității de transport rutier în regim de taxi, emit decizii referitoare la locurile de așteptare sau staționare a taxiurilor.

2. Legea nr. 1194/1997 cu privire la transporturi (modificată/completată)

Legea cu privire la transporturi determină bazele juridice, economice și organizatorice ale funcționării transportului pe teritoriul Republicii Moldova. Noțiuni generale privind organizarea activității întreprinderilor de transport, interacțiunea acestora cu autoritățile administrației publice locale, sistemul de transporturi (de interes particular fiind componentele transportului auto (art. 17) și transportul urban electric (art. 18)), tarifele și taxele de transport, securitatea în transport, relațiile de muncă și protecția socială a lucrătorilor din transport, controlul, se regăsesc în lege și pun bazele organizării, funcționării neîntrerupte a diferitelor feluri de transport în scopul folosirii mai eficiente a acestora și îmbunătățirii calității deservirii, sporirii eficienței utilizării mijloacelor de transport, etc.

Chiar dacă legea nu denotă nemijlocit transpunerea instrumentelor legale UE, noțiunile și cadrul de reglementare rezonază cu dispozițiile Directivei nr. 92/6/CEE din 10 februarie 1992, Directivei nr. 96/53/CE din 25 iulie 1996, Directivei nr. 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei nr. 2009/40/CE, Directivei nr. 2006/126/CE din 20 decembrie 2006, Directiva nr. 2008/68/CE din 24 septembrie 2008, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 din 15 martie 2006, Directivei nr. 2006/22/CE din 15 martie 2006, Directivei nr. 2002/15/CE din 11 martie 2002, Directivei nr. 2003/59/CE din 15 iulie 2003, Directivei nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999, etc.

3. Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier (republicată, modificată/completată)

Legea nr. 131/2007 reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort (Capitolul II) și ale participanților la acest trafic (Capitolul IV), determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier (Capitolul III și Anexa), condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de autovehicule (Capitolul V), siguranța infrastructurii rutiere, asigurarea medicală în siguranța traficului rutier (Capitolul VI), răspunderea (Capitolul VII). Dispozițiile legii vizează traficul rutier din perspectiva asigurării desfășurării lui fluente și în plină siguranță, ceea ce presupune protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, apărarea proprietății acestora, ocrotirea sănătății, integrității corporale și a vieții participanților la trafic, precum și protecția mediului înconjurător.

Prin modificările/completările operate legii au fost transpuse parțial Directiva nr. 2006/22/CE 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; Directiva nr. 2003/59/CE din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri este transpusă; Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, la capitolul noțiuni și definiții și realizare a evaluărilor de impact și auditului de siguranță rutieră, dar fără mecanismul de implementare; etc.

4. Regulamentul circulației rutiere (HG nr. 357/2009) (modificată/completată)

Regulamentul circulației rutiere cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice ale Republicii Moldova, precum și pe teritoriile adiacente acestora. Respectarea prezentului Regulament va garanta securitatea tuturor participanților la trafic, protecția mediului, ocrotirea drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, precum și apărarea proprietății acestora. De Regulament este prevăzut cadrul juridic și operațional privind drepturile, obligațiile și restricțiile pentru conducătorii de vehicule (Capitolul II), organizarea și dirijarea circulației rutiere (Capitolul III), regulile pentru circulația vehiculelor (Capitolul IV), obligațiile pentru proprietarii de vehicule și pentru persoanele responsabile de exploatarea vehiculelor, drumurilor publice, trecerilor la nivel cu calea ferată și altor construcții rutiere privind garantarea siguranței traficului rutier (Capitolul V). Dispozițiile regulamentului reiterează, într-o formă adaptată, rigorile expuse de Directiva nr. 92/6/CEE din 10 februarie 1992, Directiva nr. 96/53/CE din 25 iulie 1996, Directiva nr. 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei nr. 2009/40/CE, Directiva nr. 2006/126/CE din 20 decembrie 2006, Directiva nr. 2008/68/CE din 24 septembrie 2008, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 din 15 martie 2006, Directiva nr. 2006/22/CE din 15 martie 2006, Directiva nr. 2002/15/CE din 11 martie 2002, Directiva nr. 2003/59/CE din 15 iulie 2003, Directiva nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999, etc.

5. Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică (HG nr. 415/2003, modificat/completat) &

6. Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri (MTC/1999) &

7. HG nr. 1047/1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora (modificată/completată)

Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică prevede reglementarea și asigurarea eficacității supravegherii tehnice, stabilește obligațiunile

tuturor subdiviziunilor Inspectoratului Național de Securitate Publică responsabile de supravegherea tehnică și modalitatea realizării lor, determină formele de relații cu persoanele juridice și fizice - proprietari ai mijloacelor de transport auto și moto, precum și remorcilor acestora, agenții economici, care desfășoară activități de fabricare, exploatare, deservire tehnică a vehiculelor, reparație și testare tehnică, precum și cu conducătorii auto.

Scopul principal al activității de supraveghere tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică este asigurarea securității circulației rutiere (pct. 1 și 2). Inspectoratul Național de Securitate Publică își desfășoară activitatea în domeniul supravegherii tehnice în colaborare cu alte servicii ale organelor afacerilor interne, ministere și departamente, alte instituții, activitatea cărora este legată de asigurarea securității circulației rutiere și cea a protecției mediului (pct. 4).

Serviciile Inspectoratului Național de Securitate Publică ale comisariatelor de poliție organizează și efectuează revizia tehnică periodică de stat a vehiculelor în conlucrare cu organele protecției mediului; controlează executarea de către proprietarii vehiculelor a măsurilor de întreținere a vehiculelor în stare tehnică de funcționare și celor ecologice; exercită controlul privind corespunderea stării tehnice a vehiculelor și utilajului lor cerințelor Regulamentului circulației rutiere, standardelor și altor acte normative în vigoare referitoare la asigurarea securității circulației rutiere și protecției mediului ambiant; controlează calitatea efectuării reparațiilor, deservirilor și testărilor tehnice a vehiculelor efectuate de către agenții economici autorizați în vederea asigurării securității circulației rutiere (pct. 8, a se vedea Capitolele IV, V, VI, VIII și IX).

Controlul executării de către întreprinderile de transport auto a măsurilor de întreținere în stare tehnică corespunzătoare a vehiculelor, efectuării măsurilor de profilaxie și prevenire a accidentelor rutiere, ridicării nivelului profesional și de disciplină al conducătorilor auto, prevăzute de Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri, aprobat de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor la 09 decembrie 1999, se efectuează de către subdiviziunile Inspectoratului Național de Securitate Publică ale comisariatelor de poliție (pct. 20). Scopul controlului este de a asigura în permanență corespunderea stării tehnice și ecologice a vehiculelor cerințelor Regulamentului circulației rutiere (pct. 21). Controlul calității testării tehnice a vehiculelor la stațiile de testare tehnică urmărește verificarea respectării cerințelor Regulilor de testare tehnică a autovehiculelor și remorcilor acestora, aprobate prin HG nr. 1047 din 8 noiembrie 1999 (pct. 36). Prin HG 1047/1999 a fost creat Registrul de stat al transporturilor în baza Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" și aprobate Regulamentul cu privire la Registrul de stat al transporturilor (Anexa nr. 1), Regulile de înmatriculare a mijloacelor de transport (Anexa nr. 2), Regulile de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor și remorcilor acestora (Anexa nr. 3) și Tarifele pentru inspecția tehnică periodică obligatorie a autovehiculelor și remorcilor acestora la stațiile de inspecție tehnică periodică (Anexa nr. 4).

Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de Inspectoratul Național de Securitate Publică (HG nr. 415/2003) transpune expres pct. II.5 (P) din Anexa I la Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014; și Secțiunea 0 din Anexa I la Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (text cu relevanță pentru SEE).

HG nr. 1047/1999 transpune parțial Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 03 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, prin care s-a

abrogat Directiva nr. 2009/40/CE din 06 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcile acestora.

8. Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase (HG nr. 143/2016, modificat/completat)

Regulamentul privind transportul interior de mărfuri periculoase se aplică transportului rutier, feroviar sau pe căi navigabile interioare de mărfuri periculoase, inclusiv activităților de încărcare și descărcare, transferului dinspre sau înspre alt mod de transport, precum și staționărilor impuse de circumstanțele de transport, dispunând excepțiile, cerințele specifice de siguranță pentru transportul național și internațional de mărfuri periculoase pe teritoriu (pct. 1-3), restricțiile din motive de siguranță a transportului (Capitolul II), derogările (Capitolul III). Dispoziții suplimentare privind transportul rutier sunt prevăzute în Anexa nr. 1.

Prezentul Regulament transpune parțial dispozițiile Directivei nr. 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase.

9. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje (HG nr. 854/2006, modificat/completat)

Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje și stabilește condițiile principale de efectuare pe teritoriul Republicii Moldova și în afara țării a transporturilor de călători (pasageri) și bagaje cu mijloacele de transport auto, fiind obligatoriu pentru agenții transportatori-titulari de licențe, precum și pentru întreprinderile, instituțiile, organizațiile și persoanele care beneficiază de serviciile transportului auto.

Dispozițiile regulamentului transpun parțial Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, prin care se reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații. În context, se vorbește despre armonizarea prevederilor naționale cu dispozițiile regulamentului referitoare la condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

10. Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto (HG nr.1167/2007)

Metodologia de calculare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto stabilește principiile unice de calculare, aprobare și aplicare a tarifelor pentru serviciile de transportare a călătorilor (pasagerilor) și bagajelor cu transportul auto pentru următoarea perioadă tarifară.

În Metodologie sunt prevăzute condițiile de calculare a tarifelor (Capitolul II), modalitatea determinare a consumurilor și cheltuielilor incluse la calcularea tarifelor (Capitolul III), precum și mecanismul de reglementare și aplicare a tarifelor (Capitolul IV).

Metodologia urmează să fie aplicată de către toți agenții economici transportatori ce activează pe rute regulate, indiferent de tipul de proprietate și forma organizatorico-juridică.

11. Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză (HG nr. 475/2016, modificată)

Regulament stabilește condiții de montare, reparare, reglare și verificare a aparatelor de control în transporturile rutiere și a limitatoarelor de viteză.

Regulamentul transpune expres **Directiva nr. 92/6/CEE** din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității și transpune parțial dispozițiile **Regulamentul (UE) nr.165/2014** al Parlamentului European și al Consiliului din 04 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier de abrogare a **Regulamentului (CEE) nr.**

3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare al **Regulamentului (CE) nr.561/2006** al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere.

Totodată, au fost examinate următoarele acte juridice, prin care se asigură cadrul de politici/strategii și/sau implementare practică raportată la nivelul municipiului Chișinău:

1. Strategia națională pentru siguranța rutieră (HG nr. 1214/2010)
2. Strategia de transport și logistică pentru anii 2013-2022 (HG nr. 827/2013)
3. Regulamentul transporturilor publice de călători operate cu microbuzele și Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în mun. Chișinău (Decizia CMC 4/6 din 22.08.2000)
4. Strategia de transport a mun. Chișinău (Decizia CMC nr. 7/1 din 21 octombrie 2014)
5. Regulamentul Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație (Decizia CMC 11/31 din 04 iunie 2004)
6. Metodologia calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători și Regulamentul privind modalitatea de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile prestate de către operatorii de transport de călători din raza mun. Chișinău (Decizia CMC 51/2 din 11 iulie 2006)
7. Programul de transport rutier al municipiului Chișinău.

Legătura inter-instituțională (central → local → central) de aplicare a acestui cadru normativ este de o importanță crucială pentru ca un sistem administrativ să fie viabil și lucrativ.

2.2. Reglementări internaționale în domeniul transportului și mobilității urbane

Acordul de Asociere abordează mobilitatea și crearea condițiilor pentru asigurarea unei mobilități bine gestionate și desfășurate în condiții de siguranță (a se vedea Preambulul, art.1, art. 15 (2), art. 123 (d)), dar fără prevederi clare de transpunere.

Conceptul este circumscris mobilității transfrontaliere, fără a se defini mobilitatea urbană sau alte elemente din domeniul mobilității sau a se urmări expres transpunerea anumitor reglementări internaționale din acest domeniu în legislația Republicii Moldova, altul decât cel internațional, or, transportul public se regăsește în conceptul de mobilitate urbană.

La general, trebuie menționat că mobilitatea urbană nu este reglementată legal la nivel de Uniune Europeană, fiind mai mult un termen dezvoltat recent ca un set de bune practici, care se referă la ansamblul de utilizatori ai infrastructurilor rutiere, cu facilități de utilizare în siguranță a acestora, dar orientată spre crearea de condiții general-egale pentru toate modurile de deplasare, limitând atât cât este posibil facilitarea deplasării cu transportul privat.

Prin a se statua asupra celor constatate în subcapitolul 1.1 al prezentului raport, în condițiile în care mun. Chișinău se confruntă, de rând cu alte orașe europene, cu probleme severe cauzate de transport și trafic, întrebarea de bază este cum să fie îmbunătățită mobilitatea în oraș, prin a se reduce în același timp congestia, accidentele și poluarea, respectiv, s-ar putea de îmbunătățită și calitatea transportului public.

Rezultatele evaluării regăsite în documentul de lucru al serviciilor Comisiei Europene din 24 februarie 2021, intitulat “Evaluarea pachetului privind mobilitatea urbană 2013” (SWD(2021)0047)³, relevă necesitatea unei acțiuni suplimentare a UE privind mobilitatea urbană pentru a actualiza setul de instrumente de mobilitate urbană durabilă la nivel de UE, prin a se răspunde provocărilor în creștere (emisii de CO₂ și poluanți atmosferici, congestie, accidente rutiere, rezistența rețelei de transport) și a se contribuie la atingerea celor mai ambițioase obiective climatice, digitale și sociale, în conformitate cu angajamentele UE. Totodată, principalele documente ale UE elaborate și adoptate de CE în anii 2006 – 2017 (Figura 1) stabilesc calea de conduită pe acest palier la nivel UE.

UE reiterează importanța unui transport urban eficient, iar în acest sens, mobilitatea în zonele urbane este, de asemenea, un facilitator decisiv pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă și pentru dezvoltarea durabilă în zonele urbane. Pactul verde european (COM(2019)640) și “Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” (COM(2020)789), adoptate în 2019 și, respectiv, 2020, oferă un nou cadru pentru direcția generală a politicii de transport a UE în următorii ani și recunosc importanța mobilității urbane în contextul tranzițiilor ecologice și digitale.

Pregătirea unui nou cadru de mobilitate urbană al UE este în curs de aprobare: o foaie de parcurs a fost publicată și activitățile de consultare deja demarate. Noua inițiativă privind mobilitatea urbană urmează să fie publicată până la sfârșitul anului 2021⁴ este însă clar că aceasta se va baza pe 3 obiective: 1) Mobilitate sustenabilă; 2) Mobilitate smart, și 3) Mobilitate rezilientă.

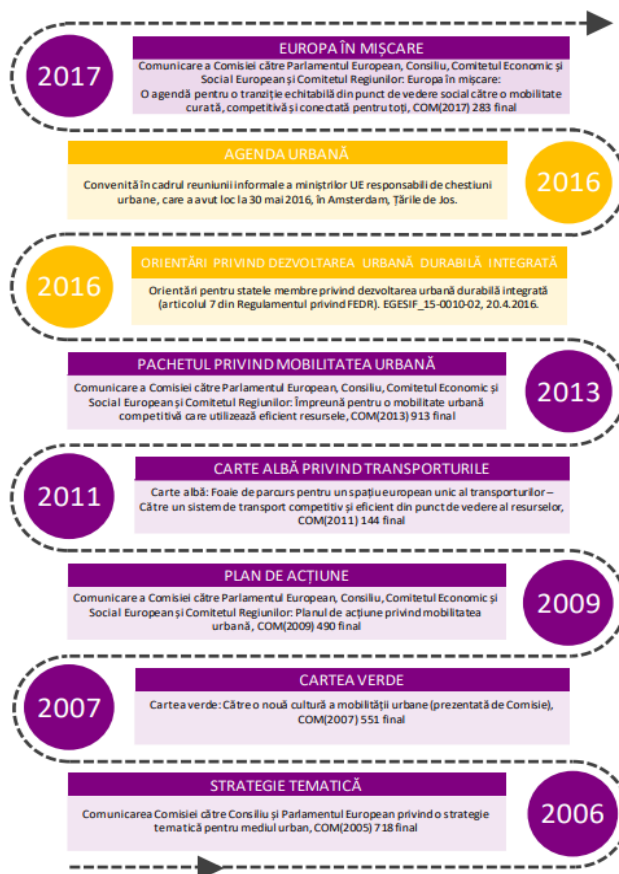


Figura 1 – Documentele de politică principale adoptate de CE

2.3. Planificarea strategică a mobilității urbane – bune practici

Este indubitabilă preocuparea UE la capitolul mobilității urbane, expusă și prin Comunicarea “COM/2013/0913 final” a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul economic și social european și Comitetul regiunilor, cu titlul “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”, în care se constată că orașele Europei, în care locuiesc 70% din populația UE și care generează peste 80% din PIB-ul UE - sunt legate prin intermediul unuia dintre cele mai bune sisteme de transport, însă deplasarea în interiorul acestora se face din ce în ce mai dificil și cu tot mai puțină eficiență. Acest document a fost ulterior dezvoltat prin și “Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” (COM(2020)789), iar la sfârșitul anului 2021, fiind prezentată și “Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și

³ A se vedea https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_06/SR_Sustainable_Urban_Mobility_RO.pdf, accesat la 10.12.2021

⁴ A se vedea - https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en, accesat la 17.08.2021

inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (SWD(2020) 331 final)⁵, care stabilesc că mobilitatea urbană se bazează încă puternic pe autoturismele personale care folosesc carburanți convenționali. Se înregistrează doar progrese lente în ceea ce privește orientarea către modurile de transport mai sustenabile.

În afară de problemele grave ecologice, transportul motorizat este cauza a circa 38% din numărul de decese în accidentele rutiere la nivel european, ceea ce în Republica Moldova depășește cifra de 42%.

Comisia Europeană promovează în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o **strategie urbană și teritorială mai amplă**. Prin urmare, aceste planuri ar trebui să fie elaborate în cooperare în diferite domenii și sectoare de politici (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc.); la diferite niveluri guvernamentale și ale administrației, precum și cu autoritățile din zonele învecinate, atât în zonele urbane, cât și cele rurale.

Prin urmare, statele ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Efectuarea unei evaluări atente a performanței prezente și viitoare a mobilității urbane pe teritoriul lor și din perspectiva obiectivelor politice majore;
- Dezvoltarea unei abordări a mobilității urbane care să asigure măsuri coordonate și potențate reciproc la nivel național, regional și local;
- Asigurarea faptului că planurile de mobilitate urbană durabilă sunt elaborate și implementate în zonele lor urbane, fiind integrate într-o strategie mai amplă de dezvoltare urbană sau teritorială;
- Revizuirea și modificarea, dacă este necesar a instrumentelor de ordin tehnic, strategic, juridic, financiar și a altor instrumente aflate la dispoziția autorităților locale de planificare;
- Realizarea de măsuri de evitare a abordărilor fragmentate pentru a se asigura continuitatea și compatibilitatea măsurilor de mobilitate urbană în vederea garantării funcționării pieței interne.

Planurile de mobilitate urbană sustenabilă se referă la promovarea unei dezvoltări echilibrate și la o mai bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. Acest concept de planificare subliniază faptul că mobilitatea urbană se adresează în principal oamenilor și, ca atare, subliniază implicarea cetățenilor și a părților interesate, facilitând schimbarea comportamentului față de mobilitate.

Republica Moldova urmează să i-a atitudine prin a se alia la standardele în domeniu, chiar dacă AA nemijlocit nu definește asemenea angajamente imediate. În condițiile actuale, în lipsa unui cadru regulatoriu național cu privire la conceptul de mobilitate, care este unul nou pentru urbanismul din Republica Moldova⁶, mai multă claritate legală se impune cu privire la noțiunile și abordarea legală și de reglementare normativă pentru conceptele de:

⁵ A se vedea - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>, accesat la 10.12.2021

⁶ A se vedea Propunere de politici publice (proiect) Dezvoltarea mobilității urbane sustenabile în Chișinău, 2019, elaborată în cadrul Proiectului “Audieri publice pentru Chișinău”, implementat de Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE), cu susținerea Fundației pentru o Societate Deschisă (FOSI), p. 6 - http://ipre.md/wp-content/uploads/2019/06/Politica-publica-II-2019-V-Chironda-Mobilitate-urbana_Draft-FINAL.pdf

- mobilitate urbană (sustenabilă, smart, rezilientă),
- plan de mobilitate urbană (noțiune și părți componente), exigențele legale ce țin de realizarea unui plan de mobilitate urbană.

În fapt, aceste elemente expun necesitatea urgentă a îmbunătățirii sau adoptării unui cadru legal actualizat, care să corespundă necesităților de moment și de perspectivă - un cadru legal conform standardelor internaționale promovate în spațiul UE⁷ și care expune o nouă paradigmă de relaționare între utilizatorii de infrastructură rutieră, adaptată la condiții de confort și siguranță pentru toți acești utilizatori, în măsură egală.

O asemenea prioritatea legislativă este cu atât mai justificată dat fiind faptul că, la 16 iunie 2021 a fost prezentată Strategia pentru transport și mobilitate inteligentă pentru municipiu, precum și planul de acțiuni aferent. Documentele au fost elaborate de consultanții PNUD Moldova, astfel că această Strategie trebuie să-și regăsească locul și utilitatea în cadrul normativ național și/sau local.

Mai mult, Guvernul este implicat în activități de elaborare-ajustare a Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră, care ar trebui ajustată la noile cerințe de abordare și a mobilității urbane, în conformitate cu documentul enunțat mai sus.

2.4. Comunicarea cu părțile interesate

Pentru o mai bună înțelegere a considerentelor instituționale, inclusiv sub aspectul legislației naționale, care este subiectul acestui raport, Consultantul a solicitat și a avut câteva întâlniri cu administrațiile Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație (DGTPCC), separat pe segmentul administrării infrastructurii rutiere (mobilității urbane), și a transportului public și a Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații Funciare (DGAURF).

Întâlnirile solicitate cu ambele Direcții generale ale Primăriei mun. Chișinău au avut scop de clarificare privind următoarele:

1. Cadrul legislativ și normativ aplicat și problemele confruntate;
2. Managementul activităților și problemele confruntate;
3. Administrarea mobilității urbane și problemele confruntate;
4. Relațiile cu nivelul național în cadrul administrării infrastructurii rutiere (mobilității urbane) și transportului public;
5. Ierarhia infrastructurii rutiere municipale;
6. Stabilirea problemelor și necesităților pe partea de reglementări legale pentru gestionarea infrastructurii rutiere (mobilității urbane) și transportului public:
 - a) care este lipsă,
 - b) existentă, dar cu probleme de execuție,
 - c) existentă, dar care provoacă piedici pentru activitate,
 - d) alte probleme de reglementare (instituționale, financiare, achiziții, etc).

⁷ A se vedea - https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en , accesat la 17.08.2021

În data de 26 august 2021, Consultantul a avut o întâlnire cu conducerea DGTPCC, în persoana domnilor Vitalie Mihalache, șef, și Dumitru Ceban, șef-adjunct, cu responsabilități pe segmentul infrastructurii rutiere și mobilității urbane.

În cadrul acestei întâlniri s-a constatat că nu sunt probleme în aplicarea Legii drumurilor nr. 509/1995, decât la nivel normativ de aplicare a legii, ce se rezumă în descrierea funcțională a clasificării rețelei rutiere și care este una insuficientă și incompletă. Totodată, câteva probleme importante au fost constatate:

- ierarhia (clasificarea) infrastructurii rutiere urbane și locale, care nu este reglementată clar, decât la nivel de drumuri publice, fără conexiuni cu infrastructura rutieră urbană. Chiar dacă există norme tehnice, care prevăd clasificarea rețelei stradale, în realitate, nu există reglementare de aplicare, din care cauză apar probleme de gestionare.
- procedurile de legătură între planificare→proiectare→construcție→exploatare→întreținere nu sunt clar definite, astfel că la nivel instituțional de gestionare, există numeroase servicii și instituții, care creează multiple obstacole, chiar dacă legislația de atribuire a competențelor s-a schimbat în multe cazuri (ex. competențele pentru coordonare a poliției, sau, verificările de proiecte, etc).
- pe cale de consecință, inexistența unei proceduri legale (lege, HG), face interpretarea samavolnică pe partea de instituțional, ce provoacă corupție și calitate proastă a lucrărilor.

Primăria mun. Chișinău (autoritățile publice locale) nu are statut de agent constatator, astfel că nu-și pot verifica, constata și sancționa contravențiile care apar în cadrul lanțului. În același context, poliția dispune de aceste drepturi, dar nu le aplică (conlucrarea), având în vedere că acestea țin de gestionarea activităților autorităților locale.

O altă problemă sunt pagubele înregistrate ca urmare a accidentelor rutiere. Legislația nu stipulează care sunt procedurile de stabilire a răspunderii administratorului drumului și obligațiile lui în cazul unui accident, dar și care sunt obligațiile de restabilire a infrastructurii și recuperare a daunelor. De asemenea, procesul de coordonare și evidență a lucrărilor în zona drumului, inclusiv la nivel de coordonare, nu este reglementat de Guvern.

Concluzii:

1. Infrastructura rutieră urbană trebuie ierarhizată, în conformitate cu structura Legii drumurilor, dar cu reglementare instituțională, până la norma tehnică aferentă, fiind adaptată și la bunele practici internaționale cu referire la mobilitate și acces.
2. Primăriile nu sunt agenți constatatori și nu-și pot verifica (administra), proteja și gestiona eficient proprietatea sa sau sancționa neonorarea obligațiilor cu referire la cei ce o utilizează.
3. Managementul procedurilor de implicare a gestionarului infrastructurii rutiere în procesul de documentare, evidență și răspundere urmare accidentelor rutiere nu este gestionată la nivel de Guvern.
4. Activele rutiere, inclusiv și gestionarea lucrărilor executate în zona drumurilor (străzilor) cu statut public nu sunt gestionate unitar într-un registru electronic, care ar permite o evidență unitară a modificărilor în structura activelor, de la planificare până la monitorizare, inclusiv sub aspect de responsabilitate.

În data de 1 septembrie 2021, Consultantul a avut o întâlnire cu șefa DGAURF, doamna Svetlana Dogotaru, în cadrul căreia au fost discutate aceleași subiecte.

Un subiect important, care a stat în prim-plan pe toată durata întâlnirii a fost lipsa unui PUG actualizat la nivelul actual al or. Chișinău, dar și a unor Regulamente locale de urbanism, planuri zonale de urbanism și un

plan de mobilitate urbană o orașului. Acest aspect creează mari probleme activității municipalității și haos în reglementarea activităților de planificare urbană.

Concluzii:

1. Infrastructura rutieră urbană trebuie ierarhizată, în conformitate cu structura **Legii drumurilor nr. 509/1995**, dar cu reglementare instituțională, până la norma tehnică,
2. Revederea și aducerea **Legii nr. 835/1996** privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului la necesitățile și cerințele zilei. Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul a României ar fi un bun exemplu.
3. Necesitatea modificării și completării Regulamentului DGAURF, pentru stabilirea unei subdiviziuni distincte de planificare urbană și dezvoltare a teritoriului se impune, care ar gestiona problemele infrastructurii la nivel de elaborare a PUG, RLU , PZU, PMU.
4. **Legea nr. 163/2010** privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, de asemenea ar trebui analizată.

3 Constatări, lecții învățate și recomandări

3.1. Constatări și lecții învățate

Prezența unui **sistem legal și normativ care este ambiguu în interpretare** pe partea gestionării domeniului transporturilor rutiere și infrastructurii pentru acestea, atât în afara zonelor construite (național), cât și urbane – cu prevederi transpuse din legislația aferentă UE, dar și cu elemente rămase din sistemul vechi, dezvoltat sub influențele sistemului post-sovietic este evident. De asemenea, o lipsă de coordonare a legăturii (interacțiunii) domeniului transporturilor rutiere și infrastructurii pentru acestea de la nivel național (drumuri și trafic public), la cel local (drumuri și străzi urbane, respectiv, trafic urban), atât pe verticală cât și pe orizontală este evidentă.

Mobilitatea urbană

Circulația (mobilitatea) urbană actuală din Republica Moldova este în mare parte bazată pe supremația transportului privat (personal), care este în ascensiune continuă, în detrimentul celui public și a utilizatorilor vulnerabili, chiar dacă nu există și restricții accentuate de a dezvolta și soluții inovative.

Ierarhia funcțională a infrastructurii drumurilor și străzilor

Legea drumurilor nr. 509/1995 prevede clasificarea, inclusiv funcțională, a drumurilor publice, în care sunt incluse și străzile. Nu există o delimitare/conectare a infrastructurii rutiere din afara localităților, cu cea urbană, prin drumuri urbane și străzi urbane, iar ierarhizarea pe tip urban nu este prevăzută și legată legal cu **NCM B.01.05:2019** "Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale", care la rândul său nu are o legătură clară cu **NCM D.02.01:2015** "Proiectarea drumurilor publice", și Recomandările privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale (**CP D.02.11 – 2014**). Acest aspect influențează esențial modul de abordare de către decidenți a soluțiilor de proiectare rutieră, mai cu seamă la limita de conectare a infrastructurilor rutiere din afara localităților, cu cele urbane, și mult mai accentuat în orașele mari – cu o rețea rutieră proprie dezvoltată de-a lungul timpului, și în condiții normative sovietice.

Anume aceste discrepanțe și creează mari dificultăți pentru planurile de dezvoltare sau reabilitare a infrastructurii urbane, în care cu greu sunt acceptate idei inovative – în corespundere cu conceptul de "Mobilitate urbană sustenabilă", îmbinat cu un alt concept internațional de siguranță rutieră – "Safe System"⁸.

Principiul modal de organizare a transportului public

Un alt semn de întrebare este legat de gestionarea transportului public, care din nou suferă de problema conexiunii managementului instituțional, organizat la nivel de Stat, și conexiune cu același segment pe plan municipal. Aspectul modal și multimodal de organizare a transportului public în mun. Chișinău și de intrare în mun. Chișinău afectează mult capacitatea și calitatea circulației acestuia.

Organizarea unui transport public eficient, pe lângă aspectul instituțional și financiar, este dependent de asigurarea unui sistem funcțional al infrastructurii și crearea condițiilor de fluentă a circulației, dar în particular:

⁸ A se vedea - <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>, accesat la 10.12.2021

- Ierarhia infrastructurii rutiere și gestionarea transportului public,
- Organizarea instituțională a domeniului,
- Finanțarea și relația cu utilizatorii,
- Organizarea funcțională a rețelei,
- Aspectul modal și multimodal,
- Sustenabilitatea și strategiile de dezvoltare,
- Managementul instituțional și organizarea legală.

Principiile urbanismului (Designului) universal

Revederea și aducerea **Legii 835/1996** privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului la necesitățile și cerințele zilei și elaborarea PUG, RLU, PZU, PMU pentru Chișinău, dar și o clarificare instituțională a managementului planificării urbane în legătură cu infrastructura transporturilor.

Conceptul de "Universal design"⁹ trebuie să fie o carte de căpătâi pentru subdiviziunile de urbanism a DGAURF la abordarea planificării și proiectării infrastructurii rutiere urbane.

Aspectul instituțional

Toate constatările de mai sus sunt legate și de aspectul de management din cadrul subdiviziunilor corespunzătoare ale Primăriei mun. Chișinău – DGTPCC și DGAURF. DGTPCC are nevoie de o restructurare instituțională profundă, având în vedere că aspectul mobilității urbane este abordat foarte superficial, iar cauza este în atribuțiile funcționale stabilite la acest subiect și lipsa de specialiști, care ar cuprinde întreg spectrul acestor activități, care țin de un alt tip de analiză – una instituțională. Aceiași se poate atribui și DGAURF, doar că sub aspect de abordare a urbanismului general.

3.2. Recomandări pentru organizarea mobilității urbane

3.2.1. Mobilitatea urbană ca strategie

Provocările actuale ale mobilității urbane la nivel internațional sunt:

- Congestiunea este una din problemele majore ale zonelor urbane,
- Consecințele circulației motorizate urbane astăzi reprezintă 23% din emisiile de CO₂ (dependența continuă de petrol),
- Orașele din fostele țări socialiste nu dispun de instrumente legale și de reglementare pentru a îmbunătăți calitatea mediului înconjurător,
- Accidentele rutiere în zonele urbane provoacă peste 40% din totalul deceselor pe drumuri,
- Integrarea diferitelor moduri de transport, atât local, regional, și pe distanțe lungi.

Majoritatea substanțială a cetățenilor europeni, conform Eurobarometrului, consideră că problemele importante ale orașelor sunt: poluarea aerului (81%), aglomerația rutieră (76%), costurile de călătorie (74%), accidentele rutiere (73%) și poluarea fonică (72%).

⁹ A se vedea - <https://universaldesign.ie/what-is-universal-design/the-7-principles/>, accesat la 10.12.2021

Atunci când se intenționează realizarea unei reforme instituționale a domeniului transportului, mai cu seamă sub aspect urban, este important nu numai reînnoirea materialului rulant (transport public), dar abordarea generală a mobilității. Este important să fie creat un produs de o nouă calitate, să fie schimbată atitudinea unui oraș modern față de aceasta.

În conceptul de “Mobilitate urbană”, strada (infrastructura rutieră urbană) trebuie înțeleasă și abordată ca punct de plecare, atât pentru gestionarea eficientă a transporturilor, și nu contează tipul și utilitatea acestuia, dar și ca spațiu pentru activitățile și mobilitatea umană, în toate formele ei posibile. Pentru a proiecta străzi pentru oameni, este important să începem din nou să vedem strada ca un “spațiu comun”, un spațiu public pentru oameni și nu o legătură funcțională între punctele A și B.

Legătura funcțională între punctele A și B presupune în acest sistem o “Interacțiunea socială”. În acest sens, cel mai important este de a diversifica punctele de atracție din oraș (municipalitate) și schimbarea nevoii de utilizare a infrastructurii rutiere. În orașele din Republica Moldova, raportul dintre suprafața utilizată a drumului (străzii) și suprafața urbană generală este semnificativ mai mică decât în orașele din UE, iar această proporție de cele mai multe ori nu este suficient de funcțională, ce la rândul său provoacă motorizarea. Este necesar să gândim și să ne învățăm să abordăm totul ținând cont de natura multifactorială și multifuncțională, ca să putem face față acestui fenomen creat în timp.

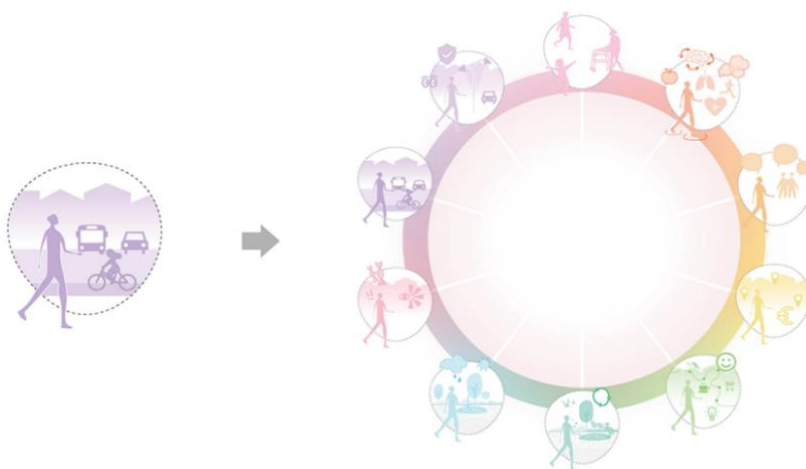


Figura 2 – Zece dimensiuni funcționale ale străzii

Nu mai este viabil și nu adoptăm (îmbunătățim reglementările existente) o abordare unidimensională a designului străzilor, în care mobilitatea este singurul principiu călăuzitor. În schimb, mobilitatea va combina accesibilitatea, siguranța, percepția umană, sănătatea, interacțiunea socială, ecologia, adaptarea la climă, economia, cultura și istoria pentru a crea o infrastructură rutieră funcțională și prietenoasă din toate punctele de vedere pentru oameni, iar pentru aceasta 10 dimensiuni ale străzii trebuie luate în considerație și incluse pentru abordare obligatorie în normele de proiectare a infrastructurii rutiere urbane.

Soluțiile primordiale pentru a schimba lucrurile pot fi evaluate în 3 etape: urgente, de termen mediu și de lungă durată, iar o acțiune urgentă, care nu impune costuri mari ar fi reglementarea ierarhizării funcționale a rețelei rutiere urbane în mun. Chișinău.

3.2.2. Ierarhizarea funcțională a drumurilor și străzilor urbane

Ierarhizarea funcțională a infrastructurii rutiere urbane a mun. Chișinău este crucială pentru o gestionare eficientă a transporturilor și mobilității urbane, în dependență de necesitățile de circulație și importanța stabilită pentru toate tipurile de utilizatori. Astfel, o infrastructură eficientă, în conformitate cu bunele practici, trebuie organizată după principiul ierarhic:

- un sistem funcțional de clasificare a rețelei, care caracterizează căile rutiere prin poziția lor în rețeaua de transport și tipul de servicii pe care îl oferă utilizatorilor,

→ un sistem de clasificare a contextului care caracterizează căile rutiere în funcție de mediul înconjurător și modul în care calea se încadrează în comunitate.

Astfel, o rețea rutieră urbană trebuie ierarhizată în conformitate cu Figura 3. În acest sens, clasificarea funcțională stabilește la nivel internațional 4 clase de funcționalitate: Tranzit (autostrăzi), tranzit (expres), colectoare și locale. Clasele funcționale, la rândul lor, se referă la 5 clase contextuale de amenajare a teritoriului: extravilan, extravilan-urban, suburban, urban și rețea urbană, care pot forma în comun până la 20 combinații specifice de proiectare-cadru.

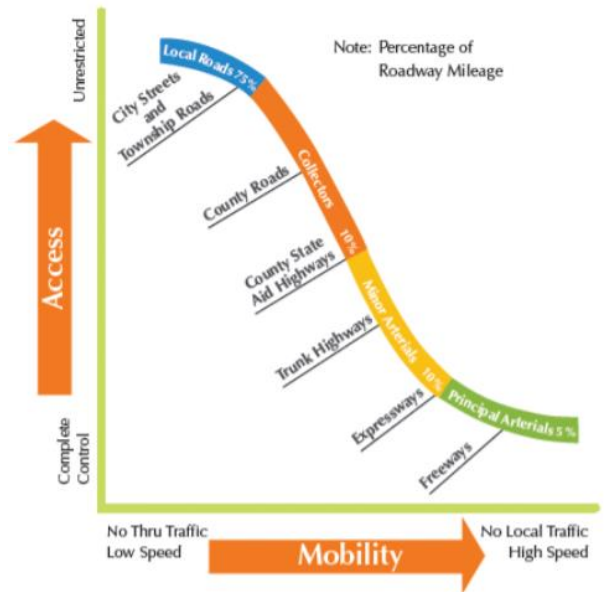


Figura 3 – Ierarhia infrastructurii urbane

Tabel 1 - Cadru pentru proiectarea căilor de comunicație în baza clasificării funcționale și contextului

| Clase funcționale | Clase contextuale | | | | |
|------------------------------|-------------------|------------------|----------|-------|--------------|
| | extravilan | Extravilan-urban | suburban | urban | Rețea urbană |
| Drumuri și străzi locale | | | | | |
| Drumuri și străzi colectoare | | | | | |
| tranzit (expres) | | | | | |
| Tranzit (autostrăzi) | | | | | |

Fiecare combinație include căi de comunicație, care servesc un set distinct de utilizatori rutieri, 19 dintre care sunt preponderent stabilite pe rețeaua de drumuri și străzi, cu mici excepții pentru autostrăzile urbane.

Astfel, clasificarea funcțională definește rolul fiecărei căi rutiere în deservirea deplasării autovehiculelor în cadrul sistemului general de transport. Clasificarea funcțională a unei infrastructuri rutiere sugerează poziția sa în cadrul rețelei de transport și rolul său general în deservirea autovehiculelor, camioanelor și vehiculelor de tranzit, dar și a rolului utilizatorilor vulnerabil – un element foarte important (Figura 4), definite între:

→ mobilitate - posibilitatea de a ajunge în timp cât mai oportun din punctul A în punctul B, asigurându-se cât mai puțin acces de către utilizatorii vulnerabili, și

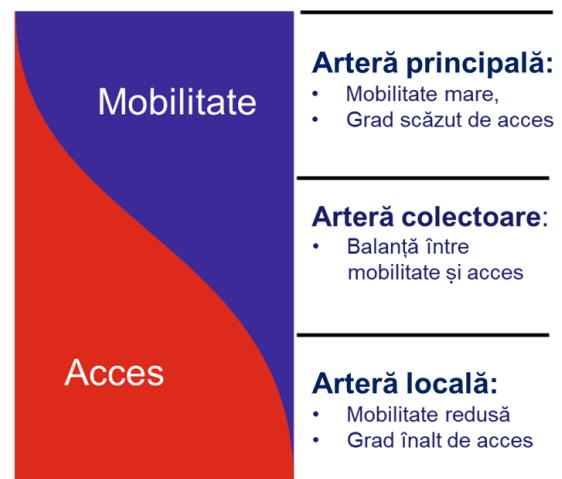


Figura 4 – Mobilitatea și accesul în ierarhia funcțională

→ acces – limitarea la maxim a intrării în zonă a vehiculelor motorizate, în detrimentul facilităților majore pentru utilizatorii vulnerabili.

În acest sistem, gestionarea corectă (ierarhică) a funcționalității infrastructurii rutiere între transportul motorizat – transportul nemotorizat – utilizatori de drum vulnerabili, trebuie să i-a în considerație cel puțin 3 elemente indispensabile:

- ✓ Managementul vitezei de circulație,
- ✓ Parametrii geometrici a infrastructurii proiectate,
- ✓ Ierarhia accesului / mobilității.

La nivelul UE a fost dezvoltat Observatorul de Mobilitate Urbană¹⁰ – o platformă online de comunicare și prezentare a bunelor practici pe acest segment important, unde pot fi găsite resurse, modalități de abordare și exemple de planificare a mobilității urbane durabile, implementate deja în orașele Europei, care pot crea un cadru propice de dezvoltare la acest subiect, începând de la concept, procese, ghiduri și studii de caz, și finalizând cu instrumente de evaluare. Producerea unui Plan de Mobilitate Urbană implică 11 trepte de implementare, astfel cum sunt stabilite de Rupperecht Consult (vezi imaginea de mai jos):

- 1) Determinarea potențialului, dezvoltarea unei structuri de lucru și a cadrului de planificare:
 - alinierea la toate principiile de mobilitate sustenabilă,
 - evaluarea impactului cadrului regional și național,
 - realizarea unei evaluări interne,
 - evaluarea resurselor,
 - stabilirea planului de lucru,
 - identificarea actorilor-cheie și a părților interesate.
- 2) Definirea dezvoltării proceselor și a scopului:
 - priviți dincolo de hotarele de responsabilitate,
 - acțiuni de coordonare a politicilor și abordare integrată de planificare,
 - implicarea planificată a stakeholder-ilor și a cetățenilor,
 - aprobarea planului de lucru și aranjamentelor de gestionare.
- 3) Analiza situației de mobilitate urbană și elaborarea și dezvoltarea scenariilor:
 - pregătirea unei analize de probleme și oportunități – obligatoriu cu concluzii pertinente,
 - dezvoltarea scenariilor.
- 4) Elaborarea viziunii și strategiei cu părțile interesate:
 - dezvoltarea unei viziuni comune de mobilitate,
 - comunicarea Activă cu publicul.
- 5) Stabilirea scopului, obiectivelor și indicatorilor de performanță:
 - identificarea de priorități pentru mobilitate,
 - dezvoltarea scopurilor SMART.
- 6) Dezvoltarea unui set de pachete de acțiuni, obligatoriu de identificat:

¹⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza legislației naționale și locale privind transportul public

- identificarea celor mai eficiente măsuri,
 - învățarea din alte experiențe,
 - considerarea valorii celei mai bune de buget,
 - utilizarea sinergiilor și crearea unui pachet de măsuri.
- 7) Aprobarea (adoptarea) acțiunilor și responsabilităților și asigurarea finanțării:
- evaluarea responsabilităților și resurselor,
 - pregătirea unui plan de buget și de acțiuni.
- 8) Gestionarea implementării, monitorizarea și evaluarea:
- aranjarea monitorizării și evaluării.
- 9) Adoptarea PMUD:
- evaluarea calității planului,
 - adoptarea planului,
 - stabilirea managementului.
- 10) Asigurarea unui management eficient și comunicarea:
- managementul implementării,
 - informarea și angajarea cetățenilor,
 - evaluarea progresului prin atingerea obiectivelor.
- 11) Învățarea lecțiilor:
- îmbunătățiri permanente,
 - evaluarea rezultatelor – SWOT,
 - identificarea noilor provocări pentru îmbunătățiri.

3.2.3. Recomandări

Reieșind din sistemul legal și normativ actual, raportându-ne și la timpul necesar pentru îmbunătățirea cadrului legal, Consultantul recomandă:

- 1) Pregătirea și adoptarea de către CMC a unei reglementări municipale de ierarhizare funcțională a infrastructurii rutiere a mun. Chișinău, în baza actualelor prevederi legale, menționate în subcapitolul 3.1. Acest document ar permite municipalității să deblocheze parțial eventualele proiecte de reabilitare a infrastructurii rutiere urbane, pentru a le apropia de condițiile unui spațiu prietenos pentru toți utilizatorii.
- 2) Promovarea unei Strategii (concept) de mobilitate urbană durabilă la nivel național și un plan de acțiuni pentru realizarea acesteia. Evaluarea și îmbunătățirea cadrului legal, normativ și de proceduri, trebuie să fie pilonul acestui plan de acțiuni, altfel, strategia elaborată și adoptată nu va putea fi implementată. Primăria mun. Chișinău ar putea acționa ca lider într-un asemenea proiect, având în vedere gradul de conștientizare și background-ul pe care îl are în acest subiect.
- 3) Paralel și concomitent, realizarea reformei instituționale a DGTPCC (capacitatea profesională pe palierul de management a mobilității urbane este unul din cele mai importante) și DGAURG (crearea unui pol solid pe domeniul urbanismului și planificării urbane, cu atribuții clar descrise, inclusiv pe partea de planificare a mobilității urbane și interacțiunea cu subdiviziunea respectivă a DGTPCC).

- 4) Îmbunătățirea cadrului legal, normativ și de proceduri, menționat la pct. 2, trebuie realizată în cadrul unui proiect de asistență tehnică, cu ajutorul unor experți europeni în materie de mobilitate urbană, ca rezultatul final să fie unul pe măsură.

3.3. Recomandări pentru organizarea transportului public

Transportul public trebuie abordat ca un subiect integrat, parte a conceptului de "mobilitate urbană", astfel cum a fost descris în subcapitolul 3.2. Este cert că îmbunătățirea transportului public de persoane nu este posibilă fără a defini noțiunea de "mobilitate urbană" la nivel național, sau cel puțin, la nivel de municipalitate, deoarece este strict legat de ierarhizarea funcțională a infrastructurii.

Un studiu de structură modală și multimodală a transportului public în municipiul Chișinău, în raport cu studiile precedente la acest subiect și în legătură cu recomandările din subcapitolul 3.2 ar ajuta mult municipalitatea, inclusiv și ca planificare strategică a modurilor de transport public, oportune pentru Chișinău. Modul de organizare, gestionare și calitate a acestui aspect ar schimba mult paradigma mobilității în oraș.

4. Opțiuni pentru sprijinirea deciziilor informate

Concluziile aferente acestei analize și aplicării pe plan instituțional de management stabilesc că în pofida unor tentative de aplicare a unor prevederi și concepte de bune practici, acestea nu au o finalitate practică eficientă din cauza lipsei prevederilor respective în cadrul legal și normativ al Republicii Moldova, iar legislația națională în vigoare nu prevede careva elemente pe acest palier, de mobilitate urbană care ar impune implementarea acestui concept în Republica Moldova.

În capitolul 3 al Raportului Consultantul s-a referit la constatările sale și recomandările care le consideră importante pentru a îmbunătăți situația domeniului mobilității în municipalitate, care trebuie să includă și lucrări realizate la nivel național.

Pornind de la constatările și concluziile formulate și ținând cont de recomandările înaintate, Consultantul a schițat o foaie de parcurs pe segmentele: instituțional, legal/normativ și operațional/implementare pentru a integra conceptul de mobilitate urbană pentru oferirea de servicii orientate pe necesitățile cetățenilor, cu scopul de a îmbunătăți mediul și siguranța circulației pe infrastructura rutieră urbană. În cele ce urmează se prezintă foaia de parcurs respectivă, în Anexa nr. 1 la Raport.

FOAIE DE PARCURS
Pentru implementarea conceptului de "Mobilitate urbană"

| Nr. | Aspect | | | Instituție responsabilă | Perioadă | Rezultat |
|-----|---|---|--|---------------------------------------|----------|---|
| | Instituțional | Legal și normativ | Implementare | | | |
| 1. | Pentru implementarea bunelor practici de mobilitate urbană, infrastructura rutieră urbană trebuie ierarhizată funcțional, în conformitate cu structura Legii drumurilor, dar adaptată la nevoile conceptului de design universal și mobilitate urbană pentru toți utilizatorii. | Decizia CMC de aprobare a Regulamentului privind ierarhia funcțională a rețelei de drumuri și străzi din mun. Chișinău. | Ierarhia funcțională a drumurilor și străzilor se referă la funcția fiecărui drum (stradă) pe tramă, raportată la mobilitate (utilizatori) și acces (transport) în dependență de gradul de pericol și viteza de circulație. Legea drumurilor nr. 509/1995 prevede clasificarea funcțională a drumurilor publice. CMC va trebui să stabilească ierarhia pe trama stradală, care va fi obligatorie în cadrul ulterioarelor lucrări de proiectare a noilor străzi sau de reabilitare a celor existente. Acest aspect este deja explicat în Ghidul de Design al străzilor, elaborat de PNUD Moldova pentru Primăria mun. Chișinău, în cadrul proiectului | DGTPCC (atragerea asistenței tehnice) | 2022 | Regulamentul privind ierarhia funcțională a rețelei de drumuri și străzi din mun. Chișinău aprobat și implementat |

**Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza legislației naționale și locale privind transportul public**

| | | | | | | |
|----|---|---|---|--|-------------|--|
| | | | “Orașe verzi durabile pentru Moldova”. | | | |
| 2. | Atragerea asistenței tehnice pentru îmbunătățirea cadrului legal, normativ și de proceduri pentru implementarea legală a conceptului de mobilitate urbană (SWD(2020) 331 final) | Amendarea, cel puțin: Legea 136/2016 Legea nr. 509/1995 Legea 835/1996 Legea 131/2007 HG 1468/2016 NCM D.02.01:2015 NCM B.01.05:2019 CP D.02.11 – 2014, etc | Atragerea asistenței tehnice internaționale pentru acest subiect este crucială, cel puțin la nivel de analiză instituțională. Acest subiect este important la faza secundă, dar în paralele cu implementarea pct. 1 | DGTPCC (atragerea asistenței tehnice) | 2022 - 2024 | Cadrul legislativ, normativ și de proceduri elaborat și înaintat spre aprobare |
| 3. | Reorganizarea instituțională prin elaborarea noii structuri și a reglementărilor de funcționare a DGTPCC și DGAURF. În Regulamentele ambelor entități menționate trebuie prezentat clar și fără interpretări domeniile de interacțiune (asigurarea unei mobilități urbane eficiente și sigure), adaptată la bunele practici UE. | Elaborarea noului cadru de reglementare a activității DGTPCC și DGAURF, inclusiv și ca nume de subdiviziune. | Evaluările eficienței activității Direcțiilor Primăriei mun. Chișinău, efectuate sub auspiciile PNUD, GIF și Green City Lab în anul 2020, au descris foarte elocvent problemele instituționale de structură și activitate a DGTPCC și DGAURF. Se recomandă a se ține cont în cadrul elaborării noilor regulamente de activitate ale acestor direcții necesitatea relaționării eficiente în cadrul problemelor de mobilitate urbană. | Primăria mun. Chișinău (Asistență tehnică) | 2022 - 2025 | Cadru de reglementare elaborat și aprobat de CMC. Implementare |
| 4. | Municipalitatea nu gestionează instituțional și digital un Registru al activelor rutiere municipale, care i-ar permite să controleze în timp real toate lucrările de pe | Decizia CMC privind crearea și administrarea Registrului municipal | Elaborarea și adoptarea unei reglementări municipale privind evidența activelor rutiere, dar și planificarea, proiectarea, pozarea, | Primăria mun. Chișinău (Asistență tehnică) | 2023 - 2025 | Cadru de reglementare elaborat și aprobat de CMC. Implementare |

**Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza legislației naționale și locale privind transportul public**

| | | | | | | |
|----|---|---|--|-------------------------------------|------|--|
| | infrastructura rutiere, de la planificare, până la evidență și monitorizare. Acest mecanism instituțional este important și eficient și din punct de vedere al activității contabile și de achiziție. | al activelor rutiere și implementarea acestuia. Regulamentul Registrului municipal al activelor rutiere | monitorizarea și evidența lucrărilor inginerești în mun. Chișinău și digitalizarea acestor lucrări pentru monitorizare și evidență eficientă de toți actorii va permite gestionarea eficientă a fiecărei lucrări edilitare, atât ca achiziție, cât și ca eficiență financiară și de gestionare a infrastructurii rutiere, monitorizând în timp real planificarea, desfășurarea și monitorizarea acesteia. | | | |
| 5. | Subiectul și domeniul de mobilitate urbană trebuie reglementat guvernamental și normativ tehnic, inclusiv ca transfer tehnologic, instituțional și de cunoștințe. | Includerea noțiunii de "Mobilitate urbană" în: Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și reglementarea legală și normativă a subiectului. Proiectul Legii privind gestionarea siguranței pe infrastructura rutieră. | O bună parte din strategiile elaborate pentru Primăria mun. Chișinău cu aspecte referitoare la mobilitate și trafic rutier utilizează și noțiunea de "Mobilitate urbană", dar care nu se conține ca reglementare în legislația aferentă. Reglementarea și definirea acestuia va permite implementarea unui nou concept de planificare a tramei stradale și legiferarea ghidurilor de bune practici elaborate deja, dar care nu pot fi implementate, inclusiv din acest motiv. | DGTPCC, Guvernul Republicii Moldova | 2022 | Cadrul legislativ elaborat și înaintat spre aprobare |
| 6. | Elaborarea unei noi strategii de transport pentru mun. Chisinau ce va include un plan de implementare pentru acesta. | Elaborarea și aprobarea Planului de acțiuni pentru implementarea Strategiei de | Strategia de Transport a mun. Chișinău a fost aprobată de CMC, dar fără a fi elaborat și aprobat un plan de implementare a acesteia. Fără acest plan de acțiuni, Strategia este un document, care expune doar scopuri | DGTPCC, Guvernul Republicii Moldova | 2022 | Plan elaborat și adoptat de CMC |

**Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza legislației naționale și locale privind transportul public**

| | | | | | | |
|----|---|---|---|---|-------------|--|
| | | Transport a mun. Chișinău. | și obiective, dar fără elemente instituționale de implementare. | | | |
| 7. | Promovarea unei Strategii (concept) de mobilitate urbană durabilă la nivel național și un plan de acțiuni pentru realizarea acesteia. Evaluarea și îmbunătățirea cadrului legal, normativ și de proceduri, trebuie să fie pilonul acestui plan de acțiuni, altfel, strategia elaborată și adoptată nu va putea fi implementată. | Proiectul Strategiei de mobilitate urbană (HG) Proiectul Planului de acțiuni pentru implementarea Strategiei de mobilitate urbană (HG) | Primăria mun. Chișinău trebuie să acționeze ca lider într-un asemenea proiect, având în vedere gradul de conștientizare și background-ul pe care îl are în acest subiect. | DGTPCC, Guvernul Republicii Moldova (asistență tehnică) | 2022 - 2024 | Cadrul normativ elaborat și înaintat spre aprobare |