



Finanțat de
Uniunea Europeană

MOV
IT LIKE *Jublin*
CHISINAU Transport Development Initiative

INIȚIATIVĂ DE DEZVOLTARE DURABILĂ A TRANSPORTULUI PUBLIC DIN CHIȘINĂU



AJUSTAREA LEGISLAȚIEI PRIVIND COMPETENȚELE AUTORITĂȚILOR PUBLICE LOCALE ÎN ORGANIZAREA TRANSPORTULUI RUTIER DE PERSOANE

Document deținut de:



Consultanți care au contribuit la dezvoltarea documentului:



"POWER IT" SRL

mun. Chișinău, str. Albișoara, 42/1

CUPRINS

1.1	Fundamentare Policy Brief nr. 4	5
1.2	Structura Raportului	6
1.3	Datele colectate aferente propunerilor de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, altor acte normative, reglementările internaționale. Analiza bunelor practici	6
	Cadrul de reglementare în Republica Moldova	6
	Reglementări internaționale pe partea de competențe ale autorităților administrației publice locale. Analiza bunelor practici	10
1.4	Concluzii și recomandări	13
1.5	Proiectele amendamentelor legislative în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative	14
	Anexa 1: Proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane), Tabelul comparativ și Nota informativă	15
	Anexa 2: Analiza impactului la proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane)	30
1.6	Bibliografie	48

Acronime și abrevieri

ANTA	Agenția Națională Transport Auto
BNS	Biroul Național de Statistică
CMC	Consiliul Municipal Chișinău
DGECT	Direcția Generală Economie, Comerț și Turism a Consiliului mun. Chișinău
DGMU	Direcția Generală Mobilitate Urbană a mun. Chișinău
DCPSAP	Direcția Comerț, Prestări Servicii și Alimentație Publică
HG	Hotărâre de Guvern
MDED	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării
MIDR	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
PMC	Primăria Municipiului Chișinău
PMUD	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
PUG	Plan Urbanistic General
UE	Uniunea Europeană
CEE	Comisia Europeană

1.1 Fundamentare Policy Brief nr. 4

Pornind de la ambițiosul Acord de Asociere UE-Moldova, ratificat prin Legea nr. 112/2014, Consiliul European în 2022 a recunoscut perspectiva europeană a Republicii Moldova și i-a acordat statutul de țară candidată la UE.

UE este una dintre regiunile cu cel mai ridicat nivel de urbanizare din lume, un număr foarte mare de orașe și municipii fiind centre importante de activitate economică și socială. În ceea ce privește planificarea urbană și calitatea vieții urbane, orașele europene sunt adesea privite de restul lumii ca locuri atractive pentru a fi vizitate, a locui în ele, a studia, a lucra și a desfășura activități comerciale, mobilitatea și transportul fiind factori-cheie. Numeroase orașe europene sunt lideri mondiali în ceea ce privește inovarea în domeniul transporturilor, planificarea mobilității urbane durabile și punerea în aplicare a unor obiective ambițioase în materie de climă și siguranță rutieră.¹

Drept urmare, mobilitatea este un aspect vital al incluziunii sociale și un factor determinant important al bunăstării umane, în special pentru grupurile defavorizate. Aceasta este una dintre provocările principale cu care se confruntă și municipiul Chișinău.

Mobilitatea urbană afectează numeroși cetățeni ai Republicii Moldova, deoarece aceștia sunt sensibili atât la timpul de călătorie, cât și la cheltuielile de transport pe care le suportă. Gestionarea mobilității urbane este o provocare inclusiv pentru PMC.

Pe lângă constrângerile financiare inevitabile, responsabilii de planificare și factorii de decizie în materie de politici se confruntă cu numeroase exigențe, adesea concurente: menținerea unei calități ridicate a vieții și crearea, în același timp, a unui mediu atractiv pentru afaceri, cu restricționarea traficului în zonele sensibile fără a limita, în același timp, circulația necesară a bunurilor și a persoanelor.²

Provocările cu care se confruntă mobilitatea urbană în Chișinău sunt complexe și diverse, reflectând atât contextul local, cât și tendințele generale din domeniul transportului urban. Conex, transportul public de persoane în municipiul Chișinău are un aspect crucial al vieții urbane, servind ca principalul mijloc de deplasare pentru locuitorii capitalei Republicii Moldova. Cu o populație în creștere și o dinamică urbană tot mai complexă, transportul public reprezintă un element central în asigurarea mobilității, accesului la servicii și conectivității între diverse zone ale orașului.

Astfel, sistemul de transport public în municipiul Chișinău, atât cel local/municipal, cât și transportul public care tranzitează sau au localitatea dată drept punct final, precum autobuzele/autocarele care sunt antrenate la deservirea traseelor ce asigură legătura Nord-Sud sau Vest-Est, la fel și în trafic internațional, este deseori ineficient și are nevoie de îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește gestionarea, dezvoltarea transportului public, acoperirea, frecvența și confortul acestuia.

Pe această cale, ținem să menționăm că autoritățile de reglementare, consiliile locale și primarii joacă un rol cheie în gestionarea și dezvoltarea transportului public, precum și în stabilirea politicilor și reglementărilor legate de infrastructura rutieră. Aceștia sunt responsabili pentru asigurarea funcționării eficiente și sigure a sistemului de transport public.

În fața provocărilor descrise, autoritățile de reglementare din Chișinău trebuie să găsească un echilibru între nevoile de mobilitate ale cetățenilor și necesitatea de a reduce congestia și poluarea.

Astfel, Consiliul municipal și primarul general trebuie să asigure că transportul public este accesibil, sigur și eficient, promovând în același timp durabilitatea și inovația. Acest lucru necesită o abordare strategică și coordonată, competențe-cheie, sarcini prestabilite, cu implicarea activă a comunității și colaborarea cu autoritățile naționale și europene pentru a asigura un sistem de

¹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul economic și social european și Comitetul regiunilor. Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52021DC0811>

² Comisia Europeană (2013): Planning for People: Guidelines – Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/ro/index.html>

transport public care să răspundă nevoilor unui oraș în creștere și să respecte standardele europene de mobilitate și durabilitate.

Un prim pas este implementarea bunelor practici internaționale care va contribui la îmbunătățirea sistemului de transport în municipiul Chișinău, precum și întru reglementarea clară a competențelor autorităților de reglementare din Chișinău.

Sarcinile concretizate de autoritatea contractantă în cadrul ședințelor de progres din 18 martie 2024 și 4 aprilie 2024 au fost următoarele:

Analiza cadrului legislativ și regulatoriu aferent tematicii de studiu:

Analiza și propuneri privind modificarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014.

- analiza experienței acumulate în sectorul de transport din țară și modul în care provocările identificate au fost rezolvate în alte state din regiune, prin preluarea bunelor practici europene;
- constatarea necesității de revizuire și sugerarea modificărilor stringente în vederea îmbunătățirii legislației, reglementărilor în domeniul transportului public;
- elaborarea proiectelor de acte normative propuse.

1.2 Structura Raportului

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

- *Capitolul 1*, introducerea care include o descriere succintă ale principalelor sarcini și caracteristici ale misiunii și o introducere în subiectul de studiu;
- *Capitolul 2* datele colectate aferente propunerilor de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, altor acte normative, reglementările internaționale. Analiza bunelor practici europene;
- *Capitolul 3* prezintă concluzii și recomandări;
- *Capitolul 4* prezintă proiectele amendamentelor legislative în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative, inclusiv tabel comparativ privind situația curentă a DGMU în ce privește competențele acestora vs. cele ale Administrației Drumurilor și Transportului Public Lublin (ZDiTM Lublin) în domeniul gestionării transportului public
Bibliografia Secțiunii II.

1.3 Datele colectate aferente propunerilor de modificare a Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, altor acte normative, reglementările internaționale. Analiza bunelor practici

Cadrul de reglementare în Republica Moldova

Potrivit ultimelor modificări operate prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere)³ la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în vigoare din 06.03.2024⁴, în legislația națională aferentă domeniului au fost reglementate mai multe aspecte legate de relația cu autoritățile locale, fiind definite clar drepturile și obligațiile organelor și instituțiilor publice care sunt responsabile de organizarea și controlul transportului rutier și activităților conexe, colaborarea autorităților locale cu cele centrale în administrarea și supervizarea transportului rutier, contribuind la dezvoltarea și implementarea politicilor și strategiilor naționale în acest domeniu, inclusive s-a oferit autorităților locale puterea

³ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141675&lang=ro

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141691&lang=ro#

de a reglementa transporturile rutiere la nivel local, inclusiv prin stabilirea regulamentelor proprii în conformitate cu prevederile naționale.

Astfel, prin aceste prevederi, se încearcă o descentralizare a responsabilităților în ceea ce privește administrarea transporturilor rutiere, oferind autorităților locale un rol semnificativ în acest proces, în timp ce se menține o coordonare și supervizare centrală pentru asigurarea uniformității și eficienței la nivel național. Aceasta implică verificarea conformității cu reglementările naționale, asigurarea respectării standardelor și procedurilor stabilite la nivel central. Dat fiind faptul că prin noile prevederi ale Codului, autoritățile publice locale au fost implicate în mai multe procese aferente transportului rutier, cum ar fi spre exemplu participarea în componența Consiliului consultativ care pînă acuma nu a fost, sau avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale, respectiv supervizarea dată are rolul de a asigura că autoritățile locale își exercită noile responsabilități într-un mod care contribuie la obiectivele generale stabilite la nivel național.

În context, evidențiem următoarele prevederi ale Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, ce reglementează competențele autorităților administrației publice locale și care formează obiectul de studiu al prezentului capitol. Acestea urmează a fi completate sau modificate:

Art. 12. – (1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, 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 în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către autoritățile administrației publice locale, în funcție de atribuțiile delegate comisiilor de către autoritățile respective.

Art. 14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:

- a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;
- b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;
- c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;
- d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;
- e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;
- f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;
- g) pe teritoriul unei localități, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;
- h) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;
- i) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător;
- j) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.

(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f), h) și i).

Art. 34. – (1) *Programele de transport rutier stabilesc, pentru fiecare rută, autogările și stațiile publice utilizate pentru plecări și opriri în tranzit, cu excepția programului de transport rutier local/municipal, care include denumirea străzilor și/sau denumirea stațiilor publice.*

(2) Modul/locul de amplasare pe teritoriul unei localități a stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către autoritatea executivă a administrației publice locale sau, în cazul în care sectorul de drum este administrat de altă autoritate, de către administratorul drumului.

(3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sînt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.

(4) Accesul în stațiile publice al operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.

(5) Dispoziția autorității executive a administrației publice locale cu privire la amplasarea unei stații publice noi se aprobă după consultarea cu administratorul drumului și cu organele de poliție responsabile de securitatea în trafic și se comunică Agenției, prin notificare, în termen de 10 zile din momentul emiterii. În notificare se va indica în mod obligatoriu și data de la care stația poate fi utilizată.

Art. 49. – *Operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:*

s) la efectuarea serviciilor regulate în trafic interraional și raional, să asigure îmbarcarea/debarcarea persoanelor în localitățile unde există autogări numai de pe teritoriul autogărilor și/sau în stațiile publice de pe teritoriul localității, stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale, conform orarului de circulație, respectând prevederile prezentului cod, iar în localitățile unde nu există autogări – numai în stațiile publice incluse în graficul de circulație;

u) să respecte itinerarele stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale la deplasarea pe teritoriul localității în tranzit sau spre punctele de îmbarcare/debarcare a persoanelor.

Art. 86. – (1) *Activitatea de autogară se efectuează de către întreprinderi de stat sau private autorizate de Agenție.*

(7) În cazul în care capacitatea autogărilor este depășită, organul central de specialitate solicită consiliilor locale stabilirea unor stații publice pentru capetele de rută și/sau a opririlor în tranzit.

Prin studierea normelor expuse supra, se poate identifica cu certitudine o contrapunere între competențele autorității executive a administrației publice locale și competențele consiliului local/municipal, care de altfel în implementare ar putea duce la o serie de riscuri și probleme administrative, care pot afecta eficiența și eficacitatea gestionării serviciilor publice, inclusiv a sistemului de transport.

Riscurile identificate sunt următoarele:

ineficiență - dacă nu este clar definită separarea responsabilităților, poate apărea suprapunerea funcțiilor și sarcinilor, ceea ce duce la ineficiență, procesele pot deveni redundante, iar resursele pot fi irosite;

lipsa de răspundere - când competențele nu sunt clar delimitate, responsabilitatea pentru deciziile și acțiunile efectuate poate deveni ambiguă, afectând transparența și încrederea publică;

implementarea incoerentă a politicilor - contrapunerea competențelor poate duce la implementarea neuniformă a politicilor, în special în domenii complexe precum transportul public (de exemplu, primarul poate încerca să implementeze anumite strategii de transport, în timp ce consiliul local/municipal ar putea avea o abordare diferită);

reacții întârziate la probleme urgente - în situații de urgență sau când sunt necesare acțiuni rapide, contrapunerea competențelor poate duce la întâzieri în răspuns, deoarece deciziile trebuie să treacă prin mai multe niveluri de aprobare și coordonare între diferite autorități, încetinind implementarea soluțiilor eficiente;

deteriorarea serviciilor publice - pe termen lung, dacă conflictul de competență persistă, calitatea serviciilor publice, inclusiv a transportului, poate suferi și poate duce la scăderea satisfacției cetățenilor și la diminuarea calității vieții în oraș.

Pentru a minimiza aceste riscuri, se consideră crucială existența unei colaborări strânse și a unui cadru legislativ bine definit, care să clarifice competențele fiecărei autorități.

Subsecvent, având în vedere că scopul acestui proiect este eficientizarea transportului public în municipiul Chișinău, prin prisma normelor expuse, evidențiem că în prezent CMC este organul deliberativ al autorității publice locale, fiind responsabil pentru luarea deciziilor strategice legate de transportul public și infrastructura rutieră. CMC are competența de a adopta hotărâri care privesc organizarea transportului public, stabilirea tarifelor și aprobarea planurilor de dezvoltare a rețelelor de transport. De asemenea, CMC aprobă bugetele și asigură alocarea resurselor necesare pentru funcționarea eficientă a sistemului de transport public. Prin deciziile sale, CMC influențează direct calitatea serviciilor de transport oferite cetățenilor.

Pe de altă parte, Primarul de Chișinău este autoritatea executivă, responsabilă pentru implementarea deciziilor CMC și pentru gestionarea activităților zilnice legate de transportul public. Primarul supraveghează DGMU, care este entitatea principală responsabilă de administrarea transportului public în municipiul Chișinău. Această direcție coordonează activitățile de întreținere și dezvoltare a infrastructurii rutiere, precum și gestionarea rețelei de transport public. Rolul primarului este de a asigura implementarea eficientă a politicilor și reglementărilor legate de transportul public, precum și de a coordona eforturile diferitelor departamente/direcții și entități pentru a asigura un sistem de transport eficient și sigur.

În speță, cadrul general de reglementare cuprinde diverse acte normative ce reglementează competențele autorităților administrației publice locale în domeniul transportului public. Astfel, au fost examinate următoarele acte normative:

1. Legea nr. 1402/2002 serviciilor publice de gospodărie comunală;
2. Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, care reglementează la **Articolul 29. Atribuțiile de bază ale primarului**
(1) Pornind de la domeniile de activitate ale autorităților administrației publice locale de nivelul întâi, stabilite la art.4 alin.(1) din Legea privind descentralizarea administrativă, primarul exercită în teritoriul administrat următoarele atribuții de bază:
l) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;
3. Legea nr. 1194/1997 cu privire la transporturi;
4. Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău, care reglementează la **Articolul 15. Atribuțiile primarului general**
(1) Primarul general exercită următoarele atribuții de bază:
1) în domeniul conducerii activității executive:
d) propune consiliului municipal schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective;
4) în domeniul administrării patrimoniului municipal:
c) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.

Reglementări internaționale pe partea de competențe ale autorităților administrației publice locale. Analiza bunelor practici

Acordul de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014, în Capitolul 15 Transporturi, reglementează prin diverse prevederi menite să sprijine dezvoltarea și modernizarea transportului în Republica Moldova, inclusiv pe partea definirii responsabilităților administrative, care de altfel reprezintă un element-cheie în atingerea angajamentului comun pentru modernizare și integrare europeană.⁵

Conex Acordului de Asociere între Republica Moldova și UE și acquis-ul comunitar ce urmează a fi transpus, Republica Moldova urmează să transpună Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului⁶, care stabilește de altfel cadrul pentru serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Acesta reflectă complementar și competențele autorităților în cadrul serviciilor de transport, oferind detalii despre cum autoritățile competente pot gestiona și atribui serviciile de transport public în conformitate cu obiectivele de interes economic general.

Regulamentul încorporează principiile subsidiarității și proporționalității, permițând autorităților locale să aibă flexibilitatea de a organiza serviciile de transport public în funcție de nevoile specifice locale, dar în același timp, impunând standarde clare și reguli pentru asigurarea unei abordări echitabile și eficiente.

Astfel, conform Regulamentul UE prenotat, autoritățile competente au următoarele competențe și responsabilități principale în domeniul transportului public de călători, și anume:

- impunerea și contractarea obligațiilor de serviciu public;
- compensarea cheltuielilor operatorilor de transport ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;
- atribuirea contractelor de servicii publice;
- monitorizarea și evaluarea serviciilor, autoritățile având responsabilitatea de a monitoriza prestarea serviciilor de transport public și de a evalua dacă operatorii respectă termenii contractelor de servicii publice și obligațiile impuse;
- stabilirea condițiilor de urgență, autoritățile având dreptul de a lua măsuri de urgență pentru a asigura continuitatea serviciilor în caz de perturbări majore, putând atribui temporar contracte fără procedura obișnuită de licitație/concurs.

Aceste competențe oferă autorităților un cadru larg de intervenție și reglementare, permițându-le să asigure că serviciile de transport public sunt disponibile, accesibile, de înaltă calitate și îndeplinesc nevoile economice și sociale ale publicului.

În această ordine de analiză, remarcăm faptul că pe componenta de transport feroviar, Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 a fost transpus prin HG nr. 47/2023 pentru aprobarea Regulamentului privind serviciile publice de transport feroviar de pasageri.⁷

Pe componenta de transport rutier, deși nu este indicat expres dacă prin viitoarele acte normative ce sunt planificate de Guvernul Republicii Moldova pentru 2024 că se va transpune complet Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, evidențiem că potrivit Planului de acțiuni

⁵ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=83489&lang=ro

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370>

⁷ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=135556&lang=ro

al Guvernului pentru anul 2024, aprobat prin HG nr. 887/2023⁸ și Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027, aprobat prin HG nr. 829/2023⁹, pentru anul 2024 Guvernul, prin intermediul autorității administrației publice centrale de specialitate – MIDR, își propune elaborarea și aprobarea unui nou Regulament al transporturilor rutiere de persoane și bagaje, precum și Strategia de mobilitate 2030 cu suportul Delegației UE în Republica Moldova.

Pe plan regional, important este să menționăm că în mai multe publicații, autoritățile locale sunt evidențiate ca fiind cele mai importante în dezvoltarea și integrarea transportului public ca parte componentă a mobilității urbane, iar orice legislație ar trebui să respecte rolul autorităților publice locale și regionale de a gestiona mobilitatea în zona lor, și nu doar prin stabilirea prețurilor/tarifelor.¹⁰

Pe de altă parte, administrarea regiunilor urbane din întreaga lume este caracterizată atât de o diversitate de formate, cât și de complexitatea acestor aranjamente (și cu cât ne aprofundăm în detalii, cu atât se poate descoperi mai multă complexitate). Aici explorăm dimensiuni cheie ale diversității și complexității aranjamentelor de administrare a regiunilor urbane.

Astfel, remarcăm că există zone urbane unde competențele autorității executive locale (primarului) permit exercitarea unei puteri mai extinse pentru a promova schimbări rapide, inclusiv în domeniul transportului¹¹, ceea ce ar putea fi aplicabil și pentru municipiul Chișinău, or autorizarea activității de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, stabilirea itinerarului rutelor care tranzitează localitatea dată, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, inclusiv retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane, nu țin de activitatea autorității de reglementare (consiliului).

Dacă e să studiem reglementările altor state aferente obiectului de studiu, pentru a identifica cele mai bune practici în gestionarea transportului public, luând spre exemplu cazul României, evocăm faptul că în România, principiile, regulile și cadrul instituțional care reglementează procesul de descentralizare administrativă, inclusiv pe partea de management al infrastructurii rutiere de interes local și transport public de pasageri, sunt reglementate de Legea nr. 215/2001 administrației publice locale, republicată în 2006¹².

Astfel, potrivit art. 36 al Legii prenotate, *Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale. Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții:*

- a) atribuții privind organizarea și funcționarea aparatului de specialitate al primarului, ale instituțiilor și serviciilor publice de interes local și ale societăților comerciale și regiilor autonome de interes local;
- b) atribuții privind dezvoltarea economico-socială și de mediu a comunei, orașului sau municipiului;
- c) atribuții privind administrarea domeniului public și privat al comunei, orașului sau municipiului;

⁸ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141017&lang=ro

⁹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141820&lang=ro

¹⁰ <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/02/UITP-EU-Political-priorities.pdf>

¹¹ <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2022/07/Report-TranspAuthorities-JUNE2022-web.pdf>

¹² <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/214333>

d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni (serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubritate, energie termică, iluminat public și transport public local, după caz).

În esență, dacă e să privim prin comparație cu municipiul Chișinău, putem constata cu certitudine că modelul municipiului Chișinău este similar modelelor din municipiile/orașele României (țară cu o structură legislativă și organizațională similară Republicii Moldova), unde consiliul local/municipal adoptă o serie de decizii ce completează cadrul normativ în domeniul transportului public.

Bunăoară, în Germania, primarii au roluri esențiale în administrarea orașelor și în implementarea deciziilor consiliilor municipale. Deși puterile lor sunt limitate de consiliul municipal, primarii pot exercita o autoritate semnificativă în gestionarea crizelor și în asigurarea continuității serviciilor esențiale. În situații de urgență, primarii pot lua măsuri rapide pentru a adapta programele de transport public pentru a răspunde nevoilor imediate ale comunității.¹³ Aceasta se datorează structurii federale a Germaniei, care oferă mai multă autonomie autorităților locale și permite primarilor să ia măsuri rapide și decisive în momente critice. Cu toate acestea, în mod obișnuit, consiliile municipale din Germania au puterea principală în adoptarea și implementarea politicilor de transport public.

În Polonia, conform Legii poloneze privind auto-governarea locală din 1990¹⁴, asigurarea transportului public pe teritoriul municipiului este sarcina proprie a municipiului.

Organizatorul transportului este, de fapt, corpul său executiv, în orașele mari din Polonia, acesta este primarul.¹⁵

Iată o prezentare a rolurilor și competențelor primarului în Polonia cu privire la transportul public și relația sa cu consiliul local:

- primarul în Polonia acționează ca șef executiv al administrației locale, responsabil pentru implementarea deciziilor consiliului local și gestionarea operațiunilor zilnice ale administrației locale, inclusiv transportul public;
- primarul are autoritate în materie de administrație, numirea oficialilor și gestionarea bugetului administrației locale, inclusiv alocările pentru transportul public;
- Consiliul local are autoritate legislativă, fiind responsabil pentru adoptarea hotărârilor și aprobarea bugetelor;
- deși Consiliul local face decizii politice generale, primarul are o influență semnificativă în implementarea acestor politici, inclusiv în contractarea serviciilor de transport public, stabilirea ratelor și orarelor, precum și asigurarea conformității cu reglementările de siguranță și mediu.

În rezumat, în Polonia, primarul are puteri executive semnificative și joacă un rol cheie în implementarea politicilor de transport public, în timp ce consiliul local are autoritate legislativă și funcții de supraveghere. Puterile primarului sunt echilibrate de rolul legislativ al consiliului local, asigurând un sistem de control și echilibru în guvernarea locală.

¹³ Legea privind transportul de pasageri (PBefG) <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>

¹⁴ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19900160095/U/D19900095Lj.pdf>

¹⁵ https://www.researchgate.net/publication/347848579_Administration_of_Urban_Public_Transport_in_the_Largest_Polish_Cities

1.4 Concluzii și recomandări

Concluzii:

Analiza Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, precum și a altor acte normative conexe, s-a evidențiat existența unor tensiuni între competențele atribuite autorității executive și cele ale autorității de reglementare. În particular, unele competențe care ar trebui să fie gestionate de autoritatea executivă sunt suprapuse sau contrazise de prevederile pentru autoritatea de reglementare. Această suprapunere poate duce la ineficiență și confuzie în implementarea politicilor de transport și în gestionarea serviciilor de transport public.

Recomandări:

1. Este esențială revizuirea și modificarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, pentru a clarifica și a separa mai bine competențele între autoritățile executive și cele de reglementare. Aceasta va include și reevaluarea altor acte normative conexe care influențează competențele primarului și ale consiliului local sau municipal, cum ar fi Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală și Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău.

2. Adaptarea legislației după modelul Poloniei, unde claritatea rolurilor între primar și consiliul local este bine definită și eficientă și poate servi ca model. În Polonia, primarul are competențe mai largi în gestionarea transportului public, ceea ce contribuie la o administrație locală eficientă și la implementarea coerentă a politicii de transport.

3. Recomandăm implementarea unui cadru de consultare și colaborare mai structurat între autoritățile executive și cele de reglementare, pentru a asigura că toate părțile sunt aliniată și contribuie eficient la dezvoltarea și implementarea politicilor de transport.

Prin implementarea acestor recomandări, se poate îmbunătăți administrarea transportului public și se poate asigura că legislația este adaptată la necesitățile actuale și viitoare ale sectorului de transport rutier, având în vedere și aspirațiile UE ale Republicii Moldova. Aceste schimbări vor contribui la crearea unui cadru legislativ mai clar și mai eficient, beneficiind cetățenii și îmbunătățind calitatea serviciilor de transport public.

1.5 Proiectele amendamentelor legislative în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative

Conform prevederilor contractuale, mai jos este prezentat proiectul amendamentelor cadrului normativ în vigoare în conformitate cu Legea nr. 100/2017 privind actele normative, după cum urmează:

1. Proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane), Tabelul comparativ și Nota informativă;

2. Analiza impactului de reglementare (după caz – analiza de impact este efectuată pentru proiectele actelor normative care au impact asupra activității de întreprinzător).

Modificarea cadrului normativ vizat de proiect urmează să se realizeze în câteva etape, după cum urmează:

1. Examinarea Analizei impactului de reglementare și proiectului propriu-zis de Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător / Guvern;

2. Aprobarea de către Guvern a hotărârii de Guvern privind aprobarea Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane);

3. Adoptarea de către Parlament a Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane).

Promovarea proiectului ține de competența Ministerului _____, care va asigura sinteza propunerilor de modificare parvenite inclusiv din partea PMC.

Anexa 1: Proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane), Tabelul comparativ și Nota informativă



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2024

Chișinău

**privind aprobarea proiectului Legii pentru modificarea unor acte normative
(ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea
transportului rutier de persoane)**

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane).

Prim-ministru

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE
pentru modificarea unor acte normative
(ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea
transportului rutier de persoane)

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. - Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La Articolul 12 alineatul (1), după cuvintele „altor acte normative” se completează cu textul „, cu excepția autorităților administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane.”;

2. Articolul 14 va avea următorul cuprins:

„**Art. 14.** – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:

a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;

c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;

d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;

e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;

f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.

(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. a) și b).”;

3. Se completează cu articolul 14¹ cu următorul cuprins:

„**Art. 14¹.** – Primarii / primarii generali în contextul asigurării bunei funcționări a transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului în unitatea administrativ-teritorială respectivă:

a) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;

b) pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;

c) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;

d) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”;

4. Articolul 15 litera c) va avea următorul cuprins:

„c) în cazul constatării unor încălcări, să dispună în limita competențelor retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate;”.

Art. II. - Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35, art. 116), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 29 alineatul (1) litera l), după cuvintele „organizarea circulației transportului” se completează cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”.

Art. III. - Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 306-313, art. 645), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 15 alineatul (1) punctul 4) litera c), după cuvintele „organizarea circulației transportului” se completează cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”.

Art. IV. - Prezenta lege intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

TABEL COMPARATIV

la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane)

Nr. d/o	Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568)			
1.	<p>Art. 12. – (1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, 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 în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către autoritățile administrației publice locale, în funcție de atribuțiile delegate comisiilor de către autoritățile respective.</p>	<p>La Articolul 12 alineatul (1), după cuvintele „altor acte normative” se completează cu textul „, cu excepția autorităților administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane.”</p>	<p>Art. 12. – (1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, 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 în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative, cu excepția autorităților administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane. Adoptarea deciziilor privind organizarea transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către autoritățile administrației publice locale, în funcție de atribuțiile delegate comisiilor de către autoritățile respective.</p>

2.	<p>Art. 14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:</p> <p>a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;</p> <p>b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;</p> <p>c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;</p> <p>d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;</p> <p>e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;</p> <p>f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;</p> <p>g) pe teritoriul unei localități, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată</p>	<p>Articolul 14 va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:</p> <p>a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;</p> <p>b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;</p> <p>c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;</p> <p>d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;</p>	<p>Art. 14. – Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:</p> <p>a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;</p> <p>b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;</p> <p>c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;</p> <p>d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;</p> <p>e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;</p> <p>f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.</p> <p>(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. a) și b).</p>
----	---	--	---

	<p>drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;</p> <p>h) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;</p> <p>i) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător;</p> <p>j) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.</p> <p>(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f), h) și i).</p>	<p>e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;</p> <p>f) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.</p> <p>(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. a) și b).”</p>	
		<p>Se completează cu articolul 14¹ cu următorul cuprins:</p> <p>„Art. 14¹. – Primarii / primarii generali în contextul asigurării bunei funcționări a transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului în unitatea administrativ-teritorială respectivă:</p>	<p>Art. 14¹. – Primarii / primarii generali în contextul asigurării bunei funcționări a transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului în unitatea administrativ-teritorială respectivă:</p> <p>a) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;</p> <p>b) pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, stabilesc itinerarul rutelor</p>

		<p>a) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;</p> <p>b) pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;</p> <p>c) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;</p> <p>d) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”</p>	<p>interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;</p> <p>c) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;</p> <p>d) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.</p>
--	--	--	--

3.	<p>Art. 15. – Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe:</p> <p>a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare;</p> <p>b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență;</p> <p>c) în cazul constatării unor încălcări, să sesizeze Agenția în vederea retragerii autorizațiilor acordate;</p> <p>d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de înregistrare, autorizare sau notificare.</p>	<p>Articolul 15 litera c) va avea următorul cuprins:</p> <p>„c) în cazul constatării unor încălcări, să dispună în limita competențelor retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate;”</p>	<p>Art. 15. – Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe:</p> <p>a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare;</p> <p>b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență;</p> <p>c) în cazul constatării unor încălcări, să dispună în limita competențelor retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate;</p> <p>d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de înregistrare, autorizare sau notificare.</p>
<p>Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35, art. 116)</p>			
4.	<p>Art. 29. Atribuțiile de bază ale primarului</p> <p>(1) Pornind de la domeniile de activitate ale autorităților administrației publice locale de nivelul întâi, stabilite la art.4 alin.(1) din Legea privind descentralizarea administrativă, primarul</p>	<p>La articolul 29 alineatul (1) litera l), după cuvintele „organizarea circulației transportului” se completează cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale</p>	<p>Art. 29. Atribuțiile de bază ale primarului</p> <p>(1) Pornind de la domeniile de activitate ale autorităților administrației publice locale de nivelul întâi, stabilite la art.4 alin.(1) din Legea privind descentralizarea administrativă, primarul</p>

	<p>exercită în teritoriul administrat următoarele atribuții de bază:</p> <p>l) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;</p>	<p>și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”</p>	<p>exercită în teritoriul administrat următoarele atribuții de bază:</p> <p>l) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;</p>
<p>Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 306-313, art. 645)</p>			
5.	<p>Art. 15. Atribuțiile primarului general</p> <p>(1) Primarul general exercită următoarele atribuții de bază:</p> <p>4) în domeniul administrării patrimoniului municipal:</p> <p>a) răspunde de inventarierea și administrarea bunurilor domeniilor public și privat ale municipiului, în limitele competenței sale;</p> <p>b) asigură organizarea și exercită, în condițiile legii, supravegherea activităților din târguri, piețe, oboare,</p>	<p>La articolul 15 alineatul (1) punctul 4) litera c), după cuvintele „organizarea circulației transportului” se completează cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute,</p>	<p>Art. 15. Atribuțiile primarului general</p> <p>(1) Primarul general exercită următoarele atribuții de bază:</p> <p>4) în domeniul administrării patrimoniului municipal:</p> <p>a) răspunde de inventarierea și administrarea bunurilor domeniilor public și privat ale municipiului, în limitele competenței sale;</p> <p>b) asigură organizarea și exercită, în condițiile legii, supravegherea activităților din târguri, piețe, oboare, parcuri, spații verzi, locuri</p>

	<p>parcuri, spații verzi, locuri de distracție și agrement și ia măsuri operative pentru buna lor funcționare;</p> <p>c) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;</p>	<p>prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”.</p>	<p>de distracție și agrement și ia măsuri operative pentru buna lor funcționare;</p> <p>c) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;</p>
--	---	--	--

NOTĂ INFORMATIVĂ
la proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative
(ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în
organizarea transportului rutier de persoane)

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane) a fost elaborat de către Ministerul _____.

2. Condițiile care au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane) constituie o sinteză a analizei cadrului normativ de specialitate din domeniul transporturilor rutiere în coroborare cu modul de organizare și funcționare a autorităților administrației publice în unitățile administrativ-teritoriale, în vederea stabilirii clare a competențelor autorităților implicate.

Astfel, potrivit ultimelor modificări operate prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în vigoare din 06.03.2024, în legislația națională aferentă domeniului au fost reglementate mai multe aspecte legate de relația cu autoritățile locale, fiind definite clar drepturile și obligațiile organelor și instituțiilor publice care sunt responsabile de organizarea și controlul transportului rutier și activităților conexe, colaborarea autorităților locale cu cele centrale în administrarea și supervizarea transportului rutier, contribuind la dezvoltarea și implementarea politicilor și strategiilor naționale în acest domeniu, inclusiv s-a oferit autorităților locale puterea de a reglementa transporturile rutiere la nivel local, inclusiv prin stabilirea regulamentelor proprii în conformitate cu prevederile naționale.

În esență, prin prevederile noi, legiuitorul și-a propus o descentralizare a responsabilităților în ceea ce privește administrarea transporturilor rutiere, oferind autorităților locale un rol semnificativ în acest proces, în timp ce se menține o coordonare și supervizare centrală pentru asigurarea uniformității și eficienței la nivel național.

Subsecvent, în procesul de implementare a normelor evocate, s-a identificat o contrapunere între competențele autorității executive a administrației publice locale și competențele consiliului local/municipal, care de altfel în implementare ar putea duce la o serie de riscuri și probleme administrative, care pot afecta eficiența și eficacitatea gestionării serviciilor publice, inclusiv a sistemului de transport.

Spre exemplu, potrivit noilor modificări operate la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, autoritățile administrației publice locale deja dispun de dreptul de eliberare și retragere a autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal/raional, în limita teritoriului administrat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, pe când în același act normativ, la art. 15, a rămas în vigoare norma ce reglementează

Ca urmare a evaluării situației din domeniul transporturilor rutiere la nivel autorităților administrației publice locale au fost identificate mai multe riscuri procesual-administrative, în particular acestea se referă la:

a) *ineficiență* - dacă nu este clar definită separarea responsabilităților, poate apărea suprapunerea funcțiilor și sarcinilor, ceea ce duce la ineficiență, procesele pot deveni redundante, iar resursele pot fi irosite;

b) *lipsa de răspundere* - când competențele nu sunt clar delimitate, responsabilitatea pentru deciziile și acțiunile efectuate poate deveni ambiguă, afectând transparența și încrederea publică;

c) *implementarea incoerentă a politicilor* - contrapunerea competențelor poate duce la implementarea neuniformă a politicilor, în special în domenii complexe precum transportul public (de exemplu, primarul poate încerca să implementeze anumite strategii de transport, în timp ce consiliul local/municipal ar putea avea o abordare diferită);

d) *reacții întârziate la probleme urgente* - în situații de urgență sau când sunt necesare acțiuni rapide, contrapunerea competențelor poate duce la întâzieri în răspuns, deoarece deciziile trebuie să treacă prin mai multe niveluri de aprobare și coordonare între diferite autorități, încetinind implementarea soluțiilor eficiente;

e) *deteriorarea serviciilor publice* - pe termen lung, dacă conflictul de competență persistă, calitatea serviciilor publice, inclusiv a transportului, poate suferi și poate duce la scăderea satisfacției cetățenilor și la diminuarea calității vieții în oraș.

În prezent, consiliile locale și municipale sunt organe deliberative ale autorităților publice locale, fiind responsabile pentru luarea deciziilor strategice legate de transportul public și infrastructura rutieră. Acestea au competența de a adopta hotărâri care privesc organizarea transportului public, stabilirea tarifelor și aprobarea planurilor de dezvoltare a rețelelor de transport. De asemenea, consiliile locale și municipale aprobă bugetele și asigură alocarea resurselor necesare pentru funcționarea eficientă a sistemului de transport public.

Pe de altă parte, primarii/primarii generali sunt autorități executive ale autorităților publice locale, responsabile pentru implementarea deciziilor consiliilor locale/municipale, inclusiv pentru gestionarea activităților zilnice legate de transportul public, însă competențele deținute în prezent, conform noilor modificări ale legislației de specialitate, nu permit exercitarea unei puteri mai extinse pentru a promova schimbări rapide.

Astfel, autoritățile executive cum ar fi primarii și primarii generali joacă un rol esențial în administrația publică locală, dar competențele lor sunt distincte de cele ale autorităților deliberative. Este important ca anumite decizii precum cele privind itinerariile rutelor, stațiile publice și avizarea programelor de transport rutier interraional și raional să fie distincte de procesul de reglementare al consiliilor locale/municipale. Aceasta se datorează faptului că deciziile majore care afectează comunitatea trebuie să fie supuse unui proces transparent și participativ ceea ce este asigurat prin deliberările consiliilor locale/municipal, iar asigurarea unei separații clare între funcțiile executive și deliberative previne concentrarea puterii și asigură un echilibru democratic în administrația locală.

Drept urmare, consiliile locale/municipal trebuie să dispună doar de expertiza necesară pentru a evalua impactul economic și social al deciziilor de reglementare, în timp ce primarii/primarii generali să se concentreze pe implementarea practică și operativă a acestor decizii.

În concluzie, pentru a minimiza riscuri identificate, se consideră crucială existența unei colaborări strânse și a unui cadru legislativ bine definit, care să clarifice competențele fiecărei părți componente a autorității administrației publice locale.

Totodată, având în vedere că prin noile modificări la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, 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, prin prezentul proiect se urmărește a fi adusă o anumită claritate în raport cu autoritățile administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane, cum ar fi cazul municipiului Chișinău sau Bălți, pentru care instituirea unor comisii specializate de acest gen ar fi o suprapunere de competențe cu subdiviziunile responsabile.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Proiectul nu-și propune armonizarea legislației naționale la cea a Uniunii Europene.
La elaborarea prezentului proiect s-a ținut cont de bunele practici a unor țări din cadrul Uniunii Europene.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane) stabilește următoarele:

1. Se propune la art. 12 alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), după cuvintele „*altor acte normative*” completarea cu textul „, *cu excepția autorităților administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane.*”;

2. Se propune redarea în redacție nouă a art. 14 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), astfel încât să se asigure o distincție clară a competențelor. Drept urmare, conform modificărilor propuse, *Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal vor fi responsabile de:*

a) *elaborarea, aprobarea și modificarea programelor de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;*

b) *instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;*

c) *aprobarea tarifelor pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;*

d) *stabilirea subvențiilor, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;*

e) *acordarea, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilităților de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;*

f) *elaborarea și aprobarea planurilor de mobilitate urbană.*

Totodată, în scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale vor putea delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. a) și b);

3. Se propune completarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568) cu art. 14¹ cu următorul cuprins:

„Art. 14¹. – *Primarii / primarii generali în contextul asigurării bunei funcționări a transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului în unitatea administrativ-teritorială respectivă:*

a) *autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;*

b) *pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;*

c) *avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;*

d) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”;

4. Se propune redarea art. 15 lit. c) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568) cu următorul text:

„Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe: c) în cazul constatării unor încălcări, să dispună în limita competențelor retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate;”;

5. Se propune la art. 29 alin. (1) lit. l) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35, art. 116), după cuvintele „organizarea circulației transportului” completarea cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”;

6. Se propune la art. 15 alin. (1) punctul 4) lit. c) din Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 306-313, art. 645), după cuvintele „organizarea circulației transportului” completarea cu textul „rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”.

Totodată, prin derogare de la prevederile art. 56 alin. (1) al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, se propune intrarea în vigoare a legii la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

5. Fundamentarea economică

Adoptarea prezentului proiect de act normativ nu va avea ca efect majorarea cheltuielilor bugetare.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Implementarea prevederilor proiectului nu necesită elaborarea altor acte normative.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Proiectul urmează a fi consultat și avizat cu autoritățile interesate, și anume:

- Cancelaria de Stat;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Justiției;
- Centrul Național Anticorupție.

În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul va fi plasat pe pagina web oficială a Ministerului _____ (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională”) și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul nu are drept scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
10. Constatările expertizei juridice
Proiectul va fi supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acestora vor fi reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.
11. Constatările altor expertize
Proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane) conține prevederi regulatorii ce au impact asupra activității de întreprinzător, în contextul Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător. În acest sens, a fost elaborată Analiza de impact la proiectul de lege, conform cerințelor Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 23/2019. În conformitate cu Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 23/2019 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, Analiza impactului de reglementare asupra proiectului și proiectul vor fi examinate de Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.

Anexa 2: Analiza impactului la proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane)

Analiza impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului la proiectul Legii pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației privind competențele autorităților publice locale în organizarea transportului rutier de persoane)
Data:	
Autoritatea administrației publice (autor):	
Subdiviziunea:	
Persoana responsabilă și datele de contact:	
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
<p>Autoritățile de reglementare, consiliile locale și primarii joacă un rol cheie în gestionarea și dezvoltarea transportului public local/municipal, precum și a celui ce tranzitează unitatea administrativă teritorială, prin stabilirea politicilor și reglementărilor legate de infrastructura rutieră, prin autorizarea serviciilor, aprobarea tarifelor, stabilirea subvențiilor, control și supraveghere, inclusiv intervenții în situații de urgență. Astfel, aceștia sunt responsabili pentru asigurarea funcționării eficiente și sigure a sistemului de transport public.</p> <p>Ca urmare a evaluării situației din domeniul transporturilor rutiere, în special după ultimele modificări operate prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în vigoare din 06.03.2024, au fost identificate mai multe probleme care nu permit o dezvoltare armonioasă a domeniului, în particular acestea se referă la:</p> <ul style="list-style-type: none">- discrepanțe în competențele autorităților administrației publice locale implicate în procesul de gestionare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate și concentrarea anumitor competențe doar către autoritatea de reglementare a administrației publice locale, care de altfel în implementare ar putea duce la o serie de riscuri și probleme administrative, care pot afecta eficiența și eficacitatea gestionării serviciilor publice, inclusiv a sistemului de transport;- dacă nu este clar definită separarea responsabilităților, poate apărea suprapunerea funcțiilor și sarcinilor, ceea ce duce la ineficiență, procesele pot deveni redundante, iar resursele pot fi irosite;- atribuirea autorităților publice locale a dreptului de eliberare și retragere a autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal/raional, în limita teritoriului administrat, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, pe când în același act normativ, Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, la art. 15, a rămas în vigoare norma ce reglementează că autorizațiile se retrag de Agenția Națională Transport Auto în raport cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional;- când competențele nu sunt clar delimitate, responsabilitatea pentru deciziile și acțiunile efectuate poate deveni ambiguă, afectând transparența și încrederea publică;	

- în situații de urgență sau când sunt necesare acțiuni rapide, contrapunerea competențelor poate duce la întâzieri în răspuns, deoarece deciziile trebuie să treacă prin mai multe niveluri de aprobare și coordonare între diferite autorități, încetinind implementarea soluțiilor eficiente;

- pe termen lung, dacă conflictul de competență persistă, calitatea serviciilor publice, inclusiv a transportului, poate suferi și poate duce la scăderea satisfacției cetățenilor și la diminuarea calității vieții în cadrul unei unități administrativ teritoriale.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate

Potrivit ultimelor modificări operate prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în vigoare din 06.03.2024, în legislația națională aferentă domeniului au fost reglementate mai multe aspecte legate de relația cu autoritățile locale, fiind definite clar drepturile și obligațiile organelor și instituțiilor publice care sunt responsabile de organizarea și controlul transportului rutier și activităților conexe, colaborarea autorităților locale cu cele centrale în administrarea și supervizarea transportului rutier, contribuind la dezvoltarea și implementarea politicilor și strategiilor naționale în acest domeniu, inclusiv s-a oferit autorităților locale puterea de a reglementa transporturile rutiere la nivel local, inclusiv prin stabilirea regulamentelor proprii în conformitate cu prevederile naționale.

În esență, prin prevederile noi, legiuitorul și-a propus o descentralizare a responsabilităților în ceea ce privește administrarea transporturilor rutiere, oferind autorităților locale un rol semnificativ în acest proces, în timp ce se menține o coordonare și supervizare centrală pentru asigurarea uniformității și eficienței la nivel național.

Astfel, conform prevederilor Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, administrarea transporturilor rutiere este exercitată prin administrare publică și managementul operatorilor de transport rutier, al întreprinderilor ce prestează activități conexe transportului rutier, precum și al asociațiilor profesionale de profil, organizațiilor patronale și sindicale reprezentative din domeniu cu respectarea următoarelor principii:

- a) promovarea concurenței loiale între operatorii de transport rutier;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier la piața serviciilor de transport rutier;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor consumatorilor de servicii de transport rutier;
- c¹) respectarea cadrului normativ din domeniul muncii, al securității și sănătății în muncă;
- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților;
- e) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport rutier proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- f) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a transportului rutier în trafic local;
- g) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate;
- h) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport rutier;
- i) susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- j) satisfacerea necesităților de transport ale populației și ale agenților economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate în conformitate cu documentele normative;
- k) accesul egal și liber al persoanelor la procurarea biletelor de călătorie pentru transportul rutier prin servicii regulate;
- l) consultarea asociațiilor profesionale de profil și a organizațiilor patronale reprezentative ale operatorilor de transport rutier, precum și a consumatorilor de servicii de transport rutier în vederea stabilirii politicilor și strategiilor de dezvoltare a transportului rutier și a activităților conexe acestuia;

m) implementarea tehnologiilor informaționale în organizarea și controlul activităților de transport rutier și/sau activităților conexe transportului rutier în vederea optimizării managementului în domeniu și minimizării implicării factorului uman.

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.

În acest context, raportat proiectului, Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, au următoarele competențe:

a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;

c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;

d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;

e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;

f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;

g) pe teritoriul unei localități, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;

h) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;

i) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător;

j) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.

Totodată, legiuitorul a indicat că în scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f), h) și i).

Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe:

a) să convoace ședințe cu operatorii de transport rutier în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru soluționarea problemelor apărute, în conformitate cu legislația în vigoare;

b) să monitorizeze periodic modul de prestare a serviciilor de transport rutier contra cost de persoane în trafic local, municipal și raional, după competență;

c) în cazul constatării unor încălcări, să sesizeze Agenția în vederea retragerii autorizațiilor acordate;

d) să solicite motivat organelor competente anularea regimului de înregistrare, autorizare sau notificare.

Astfel, analiza competențelor autorităților administrației publice locale (Consiliile locale/municipale și autoritatea executivă) scoate în evidență unele atribuții similare sau chiar contradictorii în ceea ce privește planificarea, finanțarea și operarea sistemelor de transport public. Acest lucru a dus la conflicte și neînțelegeri între diferitele autorități locale, afectând eficiența și coerența deciziilor administrative.

Dacă e să studiem reglementările altor state aferente proiectului, pentru a identifica cele mai bune practici în gestionarea transportului public, luând spre exemplu cazul României, evocăm faptul

că în România, principiile, regulile și cadrul instituțional care reglementează procesul de descentralizare administrativă, inclusiv pe partea de management al infrastructurii rutiere de interes local și transport public de pasageri, sunt reglementate de Legea nr. 215/2001 administrației publice locale, republicată în 2006.

Astfel, potrivit art. 36 al Legii prenotate, *Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale. Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții:*

a) atribuții privind organizarea și funcționarea aparatului de specialitate al primarului, ale instituțiilor și serviciilor publice de interes local și ale societăților comerciale și regiilor autonome de interes local;

b) atribuții privind dezvoltarea economico-socială și de mediu a comunei, orașului sau municipiului;

c) atribuții privind administrarea domeniului public și privat al comunei, orașului sau municipiului;

d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni (serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubritate, energie termică, iluminat public și transport public local, după caz).

În esență, dacă e să privim prin comparație cu competențele autorităților administrației publice locale din Republica Moldova, putem constata cu certitudine că modelul localităților Republica Moldova este similar modelelor din municipiile/orașele României (țară cu o structură legislativă și organizațională similară Republicii Moldova), unde consiliul local/municipal adoptă o serie de decizii ce completează cadrul normativ în domeniul transportului public.

Bunăoară, în Germania, primarii au roluri esențiale în administrarea orașelor și în implementarea deciziilor consiliilor municipale. Deși puterile lor sunt limitate de consiliul municipal, primarii pot exercita o autoritate semnificativă în gestionarea crizelor și în asigurarea continuității serviciilor esențiale. În situații de urgență, primarii pot lua măsuri rapide pentru a adapta programele de transport public pentru a răspunde nevoilor imediate ale comunității. Aceasta se datorează structurii federale a Germaniei, care oferă mai multă autonomie autorităților locale și permite primarilor să ia măsuri rapide și decisive în momente critice. Cu toate acestea, în mod obișnuit, consiliile municipale din Germania au puterea principală în adoptarea și implementarea politicilor de transport public.

În Polonia, conform Legii poloneze privind auto-guvernarea locală din 1990, asigurarea transportului public pe teritoriul municipiului este sarcina proprie a municipiului.

Organizatorul transportului este, de fapt, corpul său executiv, în orașele mari din Polonia, acesta este primarul.

Iată o prezentare a rolurilor și competențelor primarului în Polonia cu privire la transportul public și relația sa cu consiliul local:

- primarul în Polonia acționează ca șef executiv al administrației locale, responsabil pentru implementarea deciziilor consiliului local și gestionarea operațiunilor zilnice ale administrației locale, inclusiv transportul public;

- primarul are autoritate în materie de administrație, numirea oficialilor și gestionarea bugetului administrației locale, inclusiv alocările pentru transportul public;

- Consiliul local are autoritate legislativă, fiind responsabil pentru adoptarea hotărârilor și aprobarea bugetelor;

- deși Consiliul local face decizii politice generale, primarul are o influență semnificativă în implementarea acestor politici, inclusiv în contractarea serviciilor de transport public, stabilirea rutelor și orarelor, precum și asigurarea conformității cu reglementările de siguranță și mediu.

În rezumat, în Polonia, primarul are puteri executive semnificative și joacă un rol cheie în implementarea politicilor de transport public, în timp ce consiliul local are autoritate legislativă și

funcții de supraveghere. Puterile primarului sunt echilibrate de rolul legislativ al consiliului local, asigurând un sistem de control și echilibru în guvernarea locală.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Cauzele și apariția problemei au fost descrise la lit. b) a compartimentului 1 „Definirea problemei”.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Analiza problemelor și cauzele identificate ale acestora denotă că o parte dintre aceste probleme au existat permanent, însă parțial au fost soluționate cu aprobarea noilor modificări operate prin Legea nr. 423/2023 pentru modificarea unor acte normative (ajustarea legislației în domeniul transporturilor rutiere) la Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, în vigoare din 06.03.2024. În alte cazuri problemele au apărut în rezultatul intervențiilor ulterioare sau modificărilor situației curente în domeniul transporturilor rutiere, fiind creată o discrepanță între competențele autorităților administrației publice locale.

Astfel, problema discrepanțelor în competențele autorităților locale pentru gestionarea transportului public a evoluat treptat pe măsură ce structura administrației publice locale a devenit mai complexă și mai diversificată. La început, autoritățile locale aveau competențe relativ bine delimitate, iar colaborarea între diferitele niveluri administrative era mai simplă datorită unui cadru legal mai puțin sofisticat. Cu timpul, pe măsură ce societatea s-a dezvoltat și nevoile comunităților au devenit mai diverse, s-au adoptat legi și reglementări suplimentare care au complexificat structura competențelor autorităților locale.

Această complexitate a generat ambiguități și suprapuneri în competențele de gestionare a transportului public. În multe cazuri, autoritățile executive locale și consiliile municipal/locale au început să aibă atribuții similare sau chiar contradictorii în ceea ce privește planificarea, finanțarea și operarea sistemelor de transport public. Acest lucru a dus la conflicte și neînțelegeri între diferitele autorități locale, afectând eficiența și coerența deciziilor administrative.

Fără o intervenție clară și concertată pentru a rezolva aceste discrepanțe, situația probabil se va înrăutăți. Conflictele între autoritățile executive și consiliile municipal/locale vor continua să se accentueze, ceea ce va duce la o fragmentare și mai mare a eforturilor de gestionare a transportului public. Lipsa unei coordonări eficiente va provoca întâzieri în implementarea proiectelor de infrastructură și în modernizarea sistemelor de transport, afectând negativ calitatea serviciilor oferite cetățenilor. De asemenea, procesele aferente transportului public vor fi tergiversate în mod constant, deoarece nu va exista o claritate în competențe, ceea ce va duce la întâzieri birocratice și administrative semnificative.

În final, fără o intervenție pentru clarificarea și armonizarea competențelor, încrederea publicului în capacitatea autorităților locale de a gestiona eficient transportul public va continua să scadă. Cetățenii vor deveni din ce în ce mai nemulțumiți de calitatea serviciilor de transport, ceea ce poate duce la o implicare redusă în procesul democratic local și la o percepție negativă generală asupra administrației publice locale. Aceasta situație subliniază importanța unei reforme structurale și a unei abordări proactive pentru a asigura o gestionare eficientă și eficace a transportului public.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

Toate problemele prezentate necesită în special modificarea următoarelor documente:

1. Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, care reglementează la

Art. 12. – (1) În scopul exercitării funcțiilor prevăzute în prezentul cod, autoritățile administrației publice locale de nivelul întâi și cele de nivelul al doilea, după caz, 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 în conformitate cu prevederile prezentului cod și ale altor acte normative. **Adoptarea deciziilor privind organizarea**

transportului rutier de persoane prin servicii regulate poate fi pusă în sarcina comisiilor respective, în conformitate cu regulamentele de funcționare a lor, sau aceste decizii vor necesita aprobarea de către autoritățile administrației publice locale, în funcție de atribuțiile delegate comisiilor de către autoritățile respective.

Art. 14. – (1) Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal:

a) elaborează, aprobă și modifică programele de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;

b) au dreptul să instituie restricții temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;

c) aprobă tarifele pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;

d) au dreptul să stabilească subvenții, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;

e) au dreptul să acorde, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilități de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;

f) autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;

g) pe teritoriul unei localități, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;

h) avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;

i) dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător;

j) elaborează și aprobă planuri de mobilitate urbană.

(2) În scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale pot delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. f), h) și i).

Art. 34. – (1) Programele de transport rutier stabilesc, pentru fiecare rută, autogările și stațiile publice utilizate pentru plecări și opriri în tranzit, cu excepția programului de transport rutier local/municipal, care include denumirea străzilor și/sau denumirea stațiilor publice.

(2) Modul/locul de amplasare pe teritoriul unei localități a stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate se stabilește de către autoritatea executivă a administrației publice locale sau, în cazul în care sectorul de drum este administrat de altă autoritate, de către administratorul drumului.

(3) Amenajarea, semnalizarea rutieră și întreținerea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării persoanelor transportate sînt asigurate de către autoritățile administrației publice locale sau de către administratorul drumului, după caz.

(4) Accesul în stațiile publice al operatorilor de transport rutier care au atribuite rute sau curse este gratuit și nediscriminatoriu, conform graficelor de circulație.

(5) Dispoziția autorității executive a administrației publice locale cu privire la amplasarea unei stații publice noi se aprobă după consultarea cu administratorul drumului și cu organele de poliție responsabile de securitatea în trafic și se comunică Agenției, prin notificare, în termen de 10 zile din momentul emiterii. În notificare se va indica în mod obligatoriu și data de la care stația poate fi utilizată.

Art. 49. – Operatorii de transport rutier/întreprinderile care efectuează operațiuni de transport rutier au următoarele obligații:

s) la efectuarea serviciilor regulate în trafic interraional și raional, să asigure îmbarcarea/debarcarea persoanelor în localitățile unde există autogări numai de pe teritoriul autogărilor și/sau în stațiile publice de pe teritoriul localității, stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale, conform orarului de circulație, respectând prevederile prezentului cod, iar în localitățile unde nu există autogări – numai în stațiile publice incluse în graficul de circulație;

u) să respecte itinerarele stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale la deplasarea pe teritoriul localității în tranzit sau spre punctele de îmbarcare/debarcare a persoanelor.

2. Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, care reglementează la

Articolul 29. Atribuțiile de bază ale primarului

(1) Pornind de la domeniile de activitate ale autorităților administrației publice locale de nivelul întâi, stabilite la art.4 alin.(1) din Legea privind descentralizarea administrativă, primarul exercită în teritoriul administrat următoarele atribuții de bază:

l) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;

3. Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău, care reglementează la

Articolul 15. Atribuțiile primarului general

(1) Primarul general exercită următoarele atribuții de bază:

1) în domeniul conducerii activității executive:

d) propune consiliului municipal schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective;

4) în domeniul administrării patrimoniului municipal:

c) asigură securitatea traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat.

În cazul identificării în procesul de definitivare a proiectului a altor acte normative care urmează a fi modificate lista urmează a fi completată.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)

- delimitarea clară a competențelor autorităților implicate în procesul de reglementare a transportului rutier de persoane prin servicii regulate;
- delimitarea clară că pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, autoritatea executivă stabilește itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;
- simplificarea condițiilor de avizare a propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;
- eficientizarea și conformitatea procesului de autorizare și retragere a autorizațiilor.

3. Identificarea opțiunilor

a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție

Opțiunea „a nu face nimic” este descrisă la compartimentul 1 „Definirea problemei”.

b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicînd cum acestea țintesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate

Pentru realizarea obiectivelor propuse urmează a se veni cu următoarele intervenții:

1. Se propune la art. 12 alin. (1) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), după cuvintele „*altor acte normative*” completarea cu textul „*, cu excepția autorităților administrației publice locale care au instituite în structura organizațională a acestora, direcții generale, direcții sau servicii, responsabile de organizarea transportului rutier de persoane.*”;

2. Se propune redarea în redacție nouă a art. 14 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568), astfel încât să se asigure o distincție clară a competențelor. Drept urmare, conform modificărilor propuse, *Consiliile locale și municipale, în contextul necesității organizării transportului rutier contra cost în trafic local/municipal vor fi responsabile de:*

a) *elaborarea, aprobarea și modificarea programelor de transport rutier locale/municipale în conformitate cu necesitățile de transport ale populației;*

b) *instituirea restricțiilor temporare la modificarea programelor de transport rutier locale/municipale;*

c) *aprobarea tarifelor pentru serviciile regulate de transport rutier de persoane în trafic local/municipal conform metodologiei proprii aprobate;*

d) *stabilirea subvențiilor, acordate de la bugetul local și/sau municipal, după caz, pentru prestarea serviciului regulat de transport rutier de persoane în trafic local/municipal;*

e) *acordarea, în cadrul unității administrativ-teritoriale respective, facilităților de transport pentru anumite categorii de persoane, asigurând totodată sursele de compensare a veniturilor ratate;*

f) *elaborarea și aprobarea planurilor de mobilitate urbană.*

Totodată, în scopul organizării eficiente a transportului rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, consiliile locale și municipale vor putea delega autorităților executive corespunzătoare competențele stabilite la alin. (1) lit. a) și b);

3. Se propune completarea Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568) cu art. 14¹ cu următorul cuprins:

„Art. 14¹. – *Primarii / primarii generali în contextul asigurării bunei funcționări a transportului rutier contra cost în trafic local/municipal, securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului în unitatea administrativ-teritorială respectivă:*

a) *autorizează activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, după caz, și monitorizează desfășurarea acesteia;*

b) *pe teritoriul unității administrativ-teritoriale, stabilesc itinerarul rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, precum și stațiile publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute;*

c) *avizează propunerile de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale;*

d) *dispun retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal, în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător.”;*

4. Se propune redarea art. 15 lit. c) din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568) cu următorul text:

„*Autoritățile administrației publice locale, în raporturile cu operatorii de transport rutier care prestează serviciile de transport rutier contra cost în trafic local, municipal sau raional, au următoarele competențe: c) în cazul constatării unor încălcări, să dispună în limita competențelor retragerea autorizațiilor eliberate pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate;*”;

5. Se propune la art. 29 alin. (1) lit. l) din Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35, art. 116), după cuvintele „*organizarea circulației transportului*” completarea cu textul „*rutier local/municipal, prin*

stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale”;

6. Se propune la art. 15 alin. (1) punctul 4) lit. c) din Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 306-313, art. 645), după cuvintele „*organizarea circulației transportului*” completarea cu textul „*rutier local/municipal, prin stabilirea itinerarului rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea dată drept cap de rută, prin stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, prin avizarea propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale*”.

În cazul identificării în procesul de definitivare a proiectului a altor acte normative care urmează a fi modificate lista urmează a fi completată.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Nu s-au identificat opțiuni alternative și nu pot fi identificate astfel de opțiuni, deoarece genul de carențe din actele normative menționate nu pot fi excluse decât prin modificarea acestor acte normative.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Analiza problemelor identificate la lit. d) a compartimentului 1 „Definirea problemei” denotă că în domeniu există mai multe neconcordanțe și bariere care nu permit dezvoltarea domeniului și prestarea unor servicii calitative care ar satisface cerințele consumatorului final.

Ca urmare pot fi menționate următoarele aspecte negative condiționate de menținerea situației actuale:

- contrapuneri între competențele autorității executive a administrației publice locale și competențele consiliului local/municipal, care de altfel în implementare ar putea duce la o serie de riscuri și probleme administrative, care pot afecta eficiența și eficacitatea gestionării serviciilor publice, inclusiv a sistemului de transport;

- lipsa clarității în delimitarea competențelor poate duce la interpretări diferite ale legii, generând conflicte între autoritățile executive și cele de reglementare;

- autoritățile executive și consiliile locale pot lua decizii diferite sau chiar opuse în privința gestionării serviciilor publice de transport, ceea ce poate crea confuzie și ineficiență;

- contrapunerile pot cauza întâzieri semnificative în implementarea politicilor publice, afectând negativ calitatea serviciilor oferite cetățenilor;

- deficitul de comunicare între diferitele niveluri ale administrației publice poate conduce la neînțelegeri și la o planificare deficitară a sistemului de transport;

- diferențele de apartenență politică între autoritățile executive și consiliile locale pot influența negativ procesul decizional, prioritățile administrative fiind dictate de interese politice, și nu de nevoile reale ale comunității;

- pot apărea conflicte de interese între diferiți actori politici, care pot bloca sau întâzia luarea deciziilor importante pentru comunitate.

Aceste aspecte subliniază necesitatea unor reforme clare și coerente în delimitarea competențelor și îmbunătățirea colaborării între diferitele niveluri ale administrației publice locale pentru a asigura o gestionare eficientă și eficace a serviciilor publice.

Luând în considerare problematica abordată nu au fost identificate efecte pozitive ale situației curente.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Prin modificările propuse efectele urmează a fi resimțite atât de mediul de afaceri, cetățeni cât și de autoritățile publice.

Aici putem menționa că datorită revizuirii competențelor autorităților implicate în organizarea serviciilor de transport rutier și revizuirea condițiilor de formare și modificare a programelor de transport rutier urmează să crească accesul populației la aceste servicii, precum și calitatea și nivelul de siguranță.

În cazul operatorilor de transport rutier urmează să fie clarificate condițiile de modificare a serviciilor regulate și modul de formare, aprobare, modificare a programelor de transport rutier.

Aceasta le va oferi o previzibilitate pentru gestionarea afacerii, precum și posibilitatea de gestionare eficientă a parcului antrenat la deservirea serviciilor regulate. Promovarea proiectului de delimitare clară a competențelor între autoritățile executive locale și consiliile municipale ar putea avea un impact semnificativ asupra diminuării costurilor de desfășurare a afacerilor.

De asemenea, o delimitare clară a competențelor ar reduce birocrăția și complexitatea administrativă, facilitând obținerea avizelor și autorizațiilor necesare pentru desfășurarea activităților economice. Aceasta ar conduce la o scădere a costurilor administrative și la o accelerare a proceselor de dezvoltare și extindere a afacerilor.

Un sistem de transport public eficient și bine gestionat ar contribui, de asemenea, la reducerea costurilor logistice pentru companii. Un transport public fiabil și bine coordonat ar asigura o mobilitate mai bună a forței de muncă și a bunurilor, reducând costurile de transport și timpul pierdut în trafic. Acest lucru ar crea un mediu de afaceri mai predictibil și mai favorabil investițiilor, stimulând dezvoltarea economică locală.

În plus, claritatea competențelor ar putea atrage investiții străine, deoarece investitorii ar avea mai multă încredere în stabilitatea și eficiența sistemului de guvernare locală. Un mediu administrativ transparent și eficient este esențial pentru a atrage și menține investițiile pe termen lung.

Totodată, autorităților executive ale administrației publice locale urmează a le fi acordat dreptul extinse de a interveni, ceea ce va permite o intervenție mai promptă în cazul când serviciile existente nu asigură necesitățile populației.

Totodată, nu au fost identificate costuri majore de conformare, pentru operatorii de transport sau utilizatorii serviciilor de transport.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Opțiuni alternative nu au fost identificate.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Prin intervențiile propuse se pot identifica anumite riscuri, și anume:

- întârzierea sau eșecul implementării noilor reglementări ar putea diminua beneficiile așteptate și ar putea crea incertitudine și confuzie în rândul utilizatorilor serviciilor de transport;
- capacitatea administrativă insuficientă a autorităților executive pentru a gestiona noile competențe extinse;
- nedelegarea competențele corespunzătoare de către consiliile locale și municipale autorităților executive;
- eșecul în asigurarea unei monitorizări adecvate și a unei implementări corecte ar putea duce la nerespectarea prevederilor legale și la scăderea calității serviciilor de transport;

- lipsa unei coordonări eficiente între autoritățile locale și operatorii de transport poate duce la implementarea incoerentă a noilor reglementări și la conflicte de interese.

Se presupune că majoritatea operatorilor de transport și utilizatorii serviciilor se vor conforma noilor reglementări, în special dacă există un cadru clar de reglementare, însă aceasta presupune o conlucrare comună dintre autoritatea de reglementare și cea executivă a administrației publice locale.

Pentru a minimiza riscurile identificate și a asigura un grad înalt de conformare cu prevederile proiectului, este esențial să se investească în capacitatea administrativă a autorităților executive, să se promoveze o comunicare eficientă și o coordonare strânsă între toate părțile implicate.

Monitorizarea continuă și evaluarea periodică a progresului vor fi critice pentru succesul pe termen lung al proiectului.

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sînt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

Nu este cazul.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Urmare analizei efectuate pentru soluționarea problemelor identificate, soluția optimă este operarea modificărilor în principalele documente care reglementează competențele autorităților administrației publice locale în domeniul transporturilor rutiere (Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău). Intervențiile urmează să optimizeze procesele existente, iar în cazul aspectelor problematice urmează a fi identificate soluțiile cu impact minor asupra mediului de afaceri și cetățenilor.

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare

Opțiunea recomandată urmează a fi implementată prin elaborarea unui proiect de lege cu privire la modificarea unor acte normative care va cuprinde modificări ale Codului transporturilor rutiere nr. 150/2014, Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală, Legii nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău și după caz, altor acte normative.

Implementarea proiectului nu necesită schimbări instituționale.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Problemele identificate sunt complexe, pentru monitorizarea soluțiilor identificate se propun următorii indicatori de performanță:

- numărul total de autorizații emise pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal;
- numărul total de autorizații retrase pentru activitatea de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local/municipal;
- monitorizarea permanentă a eficienței și conformității procesului de autorizare și retragere a autorizațiilor;
- numărul itinerarelor rutelor interraionale și raionale care tranzitează sau au localitatea drept cap de rută, precum și stațiile publice stabilite de autoritatea executivă a administrației publice locale;
- procentul rutelor interraionale și raionale care respectă itinerarul stabilit de autoritatea executivă a administrației publice locale;
- evaluarea conformității operatorilor de transport cu rutele aprobate;
- asigurarea fiabilității și predictibilității serviciilor de transport public;
- evaluarea calității serviciilor de transport public din perspectiva utilizatorilor;

- numărul total de incidente raportate în legătură cu serviciile de transport public;
- numărul total de plângeri depuse de pasageri sau alte părți interesate;
- eficiența procesului de avizare și implementare a modificărilor programelor de transport;
- asigurarea conformității cu reglementările și standardele de operare;
- asigurarea conformității legale a tuturor activităților și deciziilor autorității executive a administrației publice locale.

Acești indicatori de performanță vor permite o monitorizare cuprinzătoare și eficientă a competențelor extinse ale autorităților executive a administrației publice locale în gestionarea transportului public, asigurând transparență și responsabilitate în implementarea proiectului.

Indicatorii urmează a fi calculați anual, iar în calitate de cifră de referință urmează a fi utilizate datele pentru anul precedent.

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea

Impacturile actului normativ propus vor fi resimțite odată cu intrarea în vigoare a noilor prevederi (simplificarea condițiilor de notificare, reducerea listei actelor necesare),

Pentru o evaluare realistă, pot fi considerate următoarele termene:

- pe termen scurt (**0-3 luni**), fiind așteptate primele semne de schimbare în procesul de autorizare și retragere a autorizațiilor, stabilirea itinerarelor rutelor interraionale și raionale, stabilirea stațiilor publice unde este permisă îmbarcarea/debarcarea persoanelor pentru aceste rute, în procesul de avizare a propunerilor de modificare a programului de transport rutier interraional și a programelor de transport rutier raionale, inclusiv cu îmbunătățirea timpului de procesare și transparență pentru fiecare acțiune în parte;

- pe termen mediu (**3-6 luni**), prin creșterea conformității operatorilor cu noile reglementări, îmbunătățirea calității serviciilor de transport per total, reducerea congestiei și poluării, inclusiv cu analiza datelor colectate în primele trei luni, ajustarea procedurilor și implementarea măsurilor corective, dacă este necesar;

- pe termen lung (**12 luni – mai mult**), prin stabilizarea și optimizarea proceselor descrise supra, cu consolidarea unui sistem de transport public mai eficient și mai fiabil, inclusiv cu evaluarea impactului pe termen lung asupra întregii comunități și ajustarea politicilor pe baza rezultatelor obținute.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

- Mediul de afaceri reprezentat de Asociațiile patronale din domeniu;
- Autoritățile publice locale, reprezentate de CALM;
- Agenția Națională Transport Auto.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Se va completa în proces de promovare.

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Se va completa în proces de promovare.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alterativă 1	Opțiunea alterativă 2
Economic			
<i>costurile desfășurării afacerilor</i>	2		
<i>povara administrativă</i>	2		

<i>fluxurile comerciale și investiționale</i>	<i>1</i>		
<i>competitivitatea afacerilor</i>	<i>1</i>		
<i>activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii</i>	<i>1</i>		
<i>concurența pe piață</i>	<i>1</i>		
<i>activitatea de inovare și cercetare</i>	<i>0</i>		
<i>veniturile și cheltuielile publice</i>	<i>1</i>		
<i>cadrul instituțional al autorităților publice</i>	<i>2</i>		
<i>alegera, calitatea și prețurile pentru consumatori</i>	<i>1</i>		
<i>bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor</i>	<i>0</i>		
<i>situația social-economică în anumite regiuni</i>	<i>0</i>		
<i>situația macroeconomică</i>	<i>0</i>		
<i>alte aspecte economice</i>	<i>0</i>		
Social			
<i>gradul de ocupare a forței de muncă</i>	<i>0</i>		
<i>nivelul de salarizare</i>	<i>0</i>		
<i>condițiile și organizarea muncii</i>	<i>0</i>		
<i>sănătatea și securitatea muncii</i>	<i>0</i>		
<i>formarea profesională</i>	<i>0</i>		
<i>inegalitatea și distribuția veniturilor</i>	<i>0</i>		
<i>nivelul veniturilor populației</i>	<i>0</i>		
<i>nivelul sărăciei</i>	<i>0</i>		
<i>accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile</i>	<i>1</i>		
<i>diversitatea culturală și lingvistică</i>	<i>0</i>		
<i>partidele politice și organizațiile civice</i>	<i>0</i>		
<i>sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea</i>	<i>0</i>		
<i>modul sănătos de viață al populației</i>	<i>0</i>		
<i>nivelul criminalității și securității publice</i>	<i>0</i>		
<i>accesul și calitatea serviciilor de protecție socială</i>	<i>1</i>		
<i>accesul și calitatea serviciilor educaționale</i>	<i>1</i>		
<i>accesul și calitatea serviciilor medicale</i>	<i>1</i>		
<i>accesul și calitatea serviciilor publice administrative</i>	<i>1</i>		
<i>nivelul și calitatea educației populației</i>	<i>0</i>		
<i>conservarea patrimoniului cultural</i>	<i>0</i>		
<i>accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale</i>	<i>0</i>		
<i>accesul și participarea populației în activități sportive</i>	<i>0</i>		
<i>discriminarea</i>	<i>0</i>		
<i>alte aspecte sociale</i>	<i>0</i>		
De mediu			
<i>clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon</i>	<i>1</i>		
<i>calitatea aerului</i>	<i>1</i>		

<i>calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen</i>	<i>0</i>		
<i>biodiversitatea</i>	<i>0</i>		
<i>flora</i>	<i>0</i>		
<i>fauna</i>	<i>0</i>		
<i>peisajele naturale</i>	<i>0</i>		
<i>starea și resursele solului</i>	<i>0</i>		
<i>producerea și reciclarea deșeurilor</i>	<i>0</i>		
<i>utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile</i>	<i>0</i>		
<i>consumul și producția durabilă</i>	<i>0</i>		
<i>intensitatea energetică</i>	<i>0</i>		
<i>eficiența și performanța energetică</i>	<i>0</i>		
<i>bunăstarea animalelor</i>	<i>0</i>		
<i>riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)</i>	<i>0</i>		
<i>utilizarea terenurilor</i>	<i>0</i>		
<i>alte aspecte de mediu</i>	<i>0</i>		
<p><i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i></p>			
Anexe			

TABEL COMPARATIV
privind situația curentă a DGMU în ce privește competențele acesteia vs.
cele ale Administrației Drumurilor și Transportului Public Lublin (ZDiTM Lublin)
în domeniul gestionării transportului public

Nr. d/o	Competențele ZDiTM Lublin conform Hotărârii nr. 1677/LVI/2024 a Consiliului local al orașului Lublin din 25 ianuarie 2024	Competențele DGMU conform Regulamentului privind organizarea și funcționarea DGMU, aprobat prin Decizia CMC nr. 15/2 din 11 octombrie 2022	Gradul de comparație % / Comentarii
1.	Planificarea rețelei de transport destinate operării cu troleibuze și autobuze	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	100%
2.	Determinarea detaliată a domeniului comenzilor pentru serviciile de transport	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public” (aceasta implică definirea clară și specifică a cerințelor și parametrilor pentru serviciile de transport care urmează să fie prestate de către transportatori)	75-100% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
3.	Planificarea rețelei de linii de troleibuze și autobuze adaptate la nevoile de deplasare ale locuitorilor	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	100%
4.	Adaptarea programelor de circulație ale diferitelor linii de transport la nevoile de transport	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	75-100% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
5.	Alegerea transportatorilor și încheierea contractelor	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	100%
6.	Controlul realizării serviciilor de transport, cu o atenție specială asupra calității acestora	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public” Pct. 12 lit. k) din Regulament, Proces „Control livrare servicii de transport public”	100%

7.	Decontarea serviciilor de transport prestate de transportator conform regulilor stabilite în contract		
8.	Rezolvarea reclamațiilor și a sugestiilor și oferirea informațiilor referitoare la transportul public	Lipsește în Regulament (competența derivă din Codul administrativ nr. 116/2019)	100%
9.	Luarea măsurilor pentru asigurarea standardelor de siguranță ale transportului de pasageri	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
10.	Inițierea măsurilor de gestionare a traficului pentru a asigura prioritățile transportului public	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
11.	Luarea măsurilor pentru protecția mediului natural	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
12.	Participarea la lucrările privind proiectele de politică de transport ale Municipiului Lublin și planurile de dezvoltare a transportului și participarea la realizarea acestei politici	Pct. 9 și pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	100%
13.	Analiza politicii tarifare și prezentarea propunerilor de raționalizare a politicii tarifare	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
14.	Organizarea, emiterea, distribuția și vânzarea biletelor care dau dreptul la utilizarea serviciilor de transport public, inclusiv stabilirea modului și a regulilor de distribuție ulterioară a biletelor	Pct. 12 lit. l) din Regulament, Proces „Facturarea pentru servicii de transport public”	100%

15.	Organizarea întreținerii stațiilor de autobuz și plasarea informațiilor la stații	Nu este prevăzut expres în Regulament, dar se deduce din pct. 12 din Regulament	50% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
16.	Realizarea sarcinilor legate de emiterea autorizațiilor pentru realizarea transporturilor regulate de persoane și a transporturilor speciale regulate de persoane în transportul rutier național, pe liniile de transport în comun în transportul urban și care trec prin zona orașului și județului învecinat, precum și emiterea certificatelor pentru realizarea transportului public	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	100%
17.	Controlul realizării transporturilor în conformitate cu autorizația deținătorilor, în cooperare cu Inspekția de Transport Rutier a Voievodatului, Poliția, Biroul Mareșalului Voievodatului Lublin, Biroul Județean Lublin și Świdnik	Pct. 12 lit. j) din Regulament, Proces „Dezvoltare servicii de transport public”	75-100% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
18.	Realizarea analizelor situației de piață în domeniul transportului regulat de persoane în transportul rutier național pe teritoriul orașului și al județelor învecinate, pe baza transportului existent în prezent și adaptarea acestuia la nevoile sociale	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
19.	Coordonarea emiterii sau modificării autorizațiilor pentru realizarea transporturilor de persoane în transportul rutier național pe liniile de transport care trec prin teritoriul Municipiului Lublin, dar nu depășesc teritoriul voievodatului	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
20.	Coordonarea cu transportatorii a regulilor de utilizare a stațiilor situate pe teritoriul Municipiului Lublin și a "Gării Lublin" (Centrul de Transport Integrat pentru Zona Funcțională Lublin la ul. Dworcowa 2 în Lublin)	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
21.	Coordonarea organizării transporturilor copiilor (în special a celor cu dizabilități) către școli sau centre care permit	Lipsește în Regulament	0% (conform Codului educației se recomandă

	realizarea obligațiilor școlare și educaționale pentru copii și tineri, în cadrul sarcinilor obligatorii ale Municipiului Lublin, stabilite prin legile din 14 decembrie 2016 - Legea educației (Jurnalul de Legi din 2023, poz. 900, 1672, 1718 și 2005), în limita fondurilor alocate ZDiTM în acest scop și organizarea serviciilor de transport oferite la cererea individuală a persoanelor cu dizabilități, cu vehiculele care aparțin Municipiului Lublin		completarea Regulamentului DGMU)
22.	Realizarea sarcinilor legate de asigurarea funcționării corecte, inclusiv controlul utilizării și exploatarea nodurilor de transport înțelese ca obiecte care funcționează ca puncte de transfer pentru utilizatorii transportului public, incluzând, în special, parcările care funcționează în sistemul park and ride și terminalele de autobuz gestionate de ZDiTM	Pct. 12 lit. a) din Regulament, Proces „Dezvoltarea infrastructurii de circulație rutieră” Pct. 12 lit. f) din Regulament, Proces „Dezvoltare parcări”	100%
23.	Realizarea sarcinilor legate de gestionarea și exploatarea "Gării Lublin" (Centrul de Transport Integrat pentru Zona Funcțională Lublin la ul. Dworcowa 2 în Lublin)	Lipsește în Regulament	0% (APP gestionează autogările din mun. Chișinău prin întreprindere specializată)
24.	Realizarea sarcinilor legate de plasarea informațiilor despre orarele transportatorilor în transportul interurban	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)
25.	Organizarea și asigurarea controlului posesiei de documente de transport de către pasageri	Pct. 12 lit. l) din Regulament, Proces „Facturarea pentru servicii de transport public”	100%
26.	Coordonarea organizării sistemului de Biciclete Municipale Lublin ca supliment al transportului public	Lipsește în Regulament	0% (în contextul noilor modificări din Codul transporturilor rutiere, se recomandă completarea Regulamentului DGMU)

1.6 Bibliografie

Acte normative

- [1] Legea nr. 1194/1997 cu privire la transporturi (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1997, nr. 67-68, art. 553)
- [2] Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248, art. 568)
- [3] Legea nr. 436/2006 privind administrația publică locală (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35, art. 116)
- [4] Legea nr. 136/2016 privind statutul municipiului Chișinău (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr. 306-313, art. 645)
- [5] Legea nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442)
- [6] Strategia pentru transport și mobilitate inteligentă pentru municipiul Chișinău (elaborată în cadrul PNUD Moldova)
- [7] HG nr. 887/2023 cu privire la aprobarea Planului de acțiuni al Guvernului pentru anul 2024 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 515-518, art. 1273)
- [8] HG nr. 829/2023 cu privire la aprobarea Planului național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană pe anii 2024-2027 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2023, nr. 422-425, art. 1020)
- [9] Rapoartele de politici (policy briefs) elaborate anterior în cadrul Proiectului „MOVE IT like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative”
- [10] Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L315/1 din 03.12.2007)

Webgrafie (linkuri)

- [1] www.legis.md
- [2] <https://eur-lex.europa.eu>
- [3] <https://legislatie.just.ro>