

NOUL PROIECT AL CODULUI TRANSPORTURILOR RUTIERE ȘI IMPACTUL LUI ASUPRA LEGISLAȚIEI DIN TRANSPORT

Iurie Mihalache, doctor în drept, lector superior, USPEE „Constantin Stere”

Les réalités juridiques de la République de Moldova montrent que la législation sur le transport est incomplète et comporte plusieurs lacunes. Le plus difficile est la situation dans les transports routiers. Récemment, il a été approuvé le Code des transports routiers ajusté à la législation de l'Union européenne. Le nouveau projet de code va changer le système de transport dans notre pays. La libéralisation des prix et du marché vont permettre la création de la concurrence entre les transporteurs. Sur la base de la „sélection naturelle”, les petites entreprises vont disparaître, laissant place aux plus viables et de perspective.

Mots-clés: *transport routier, libéralisation des prix, concurrence, capacité financière, compétence professionnelle, entreprise.*

Realitățile juridice din Republica Moldova dovedesc că legislația din transport este incompletă și comportă numeroase lacune. Cea mai dificilă este situația din transportul rutier. Recent, a fost aprobat proiectul Codului transporturilor rutiere ajustat legislației Uniunii Europene. Noul proiect de cod va schimba radical sistemul transporturilor din țara noastră. Liberalizarea prețurilor și a pieței va permite crearea concurenței între transportatori. În baza „selecției naturale”, micile întreprinderi vor dispărea, lăsând loc celor mai viabile și de perspectivă.

Cuvinte-cheie: *transport rutier, liberalizarea prețurilor, concurență, capacitate financiară, competență profesională, întreprindere.*

În cea mai mare parte, transportul de călători în Republica Moldova se realizează cu autobuze, microbuze, troleibuze și taxi. Conform datelor *Biroului Național de Statistică* pe anul 2012, de serviciile transportului public au beneficiat în total 235,7 mln. de pasageri, iar dintre ei majoritatea s-au deplasat cu transportul rutier – 233,2 mln. (112,2 mln. cu troleibuze, 114,7 mln. – autobuze și 3,3 mln. cu taximetre). În același timp, cu transportul feroviar, care ocupă poziția secundă în clasament, s-au deplasat doar 4,7 mln. de pasageri, astfel încât decalajul în acest sens între transportul auto și cel feroviar este foarte mare [1, p.62]. Avantajul transportului rutier se explică prin suprafața relativ mică a teritoriului țării, fapt care duce, spre regret, la diminuarea ponderii altor tipuri de transport, cum sunt cel maritim sau aerian [2, p.174].

Practica atestă că în ultimul timp cadrul instituțional în domeniul transportului rutier de călători în Republica Moldova a devenit inefficient, dezorganizat și falimentar pentru majoritatea dintre transportatori, motivele fiind două: imperfecțiunea legislației în domeniu și lipsa unui mediu concurențial loial. În prezent, principalul act normativ în ramura transportului rutier este Codul transporturilor auto [3]. Din nefericire, acesta nu încorporează pe deplin normele materiale și procedurale, acestea fiind reglementate prin hotărâri de Guvern și ordine ale ministrului. De exemplu, organizarea transportului de călători și bagaje este prevăzută în *Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje* nr.854 din 28.06.2007 [4], testarea tehnică în *Regulamentul cu privire la Registrul de stat al transporturilor* nr.1047 din 08.11.1999 [5], în timp ce condițiile de licențiere în transportul auto de călători nu sunt stipulate în nici un act legislativ. Mai mult decât atât, licența de transport se obține la Camera de Licențiere, dreptul de deservire a rutelor regulate se obține la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (în continuare - MTID), iar permisul de activitate pe rută se obține de la I.P. „Agenția Națională Transport Auto”. Astfel, pentru a desfășura activitatea de întreprinzător în domeniul transportului de călători și bagaje pe rute regula-

te, agentul economic are nevoie de trei acte administrative obținute de la trei autorități publice diferite. Situația creată este alarmantă, fapt ce determină luarea unor măsuri stringente de armonizare a legislației naționale la standardele internaționale în domeniu. Ca soluție, recent, Guvernul R.M. a aprobat **noul proiect al Codului transporturilor rutiere** [6].

Din punct de vedere structural, Proiectul Codului conține 10 titluri, cu următoarele subiecte principale: dispoziții generale; administrația publică centrală; administrația publică locală; accesul la activitatea de transport rutier; efectuarea transporturilor rutiere; activități conexe; siguranța rutieră; tarife; controlul; dispoziții finale și tranzitorii; anexe. Textul Proiectului a fost inspirat din legislația României, și anume din: Ordonanța de urgență nr.109/2005 privind transporturile rutiere [7], Normele privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, aprobate prin ordinul nr.1892/2006 (Abrogat), Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007 [8] și alte acte normative. Doar că alături de actele normative sus-menționate, în România există legi, ordonanțe și hotărâri de Guvern care contribuie la explicarea și implementarea normelor din transportul rutier, în timp ce proiectul Codului transporturilor rutiere al Republicii Moldova **nu are continuitate**. Se crează o situație de incompatibilitate în raport cu legislația în vigoare. Deși în art.3 alin.(3) sunt enumerate actele normative ce urmează a fi aprobate după intrarea în vigoare a Codului, numărul acestora este extrem de mare (în total, 22 de regulamente), iar aprobarea lor necesită mult timp, fapt ce poate crea, pe termen mediu, disfuncționalități la nivel de implementare a normelor din Cod.

Neavând legătură cu realitatea din Republica Moldova, proiectul **riscă să nu fie înțeles**. Or, sistemul de organizare a transportului rutier național este radical diferit în raport cu cel din România. Cu toate acestea, **reforma este oportună și inevitabilă**, deoarece una dintre condiții cerute pentru semnarea Acordului de Asociere Republica Moldova - Uniunea Europeană constă în armonizarea

legislației naționale din transportul rutier cu: Regulamentul (CE) nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier [9]; Regulamentul (CE) nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul [10]; Regulamentul (CE) nr.1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri [11].

Lipsa autorității de control. În Republica Moldova nu există o instituție funcțională investită cu funcții de supraveghere și control în domeniul transporturilor rutiere, după modelul altor țări (cum sunt: Autoritatea Rutieră Română, în România; „Ространснадзор”, în Federația Rusia; ASMAP, în Ucraina, etc.). Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor nu este o instituție investită cu funcție de control, iar Instituția Publică „Agenția Națională Transport Auto”, creată în anul 2008, are doar atribuții de monitorizare a situației din transportul rutier și eliberarea unor diverse certificate și autorizații de transport [12]. Mai mult ca atât, grație actualei forme de organizare a Instituției Publice „Agenția Națională Transport Auto” (efectiv redus de personal, salarii foarte mici și lipsa structurilor teritoriale), aceasta nici nu ar putea organiza un sistem complex de control asupra respectării legislației în domeniul transporturilor. Drept urmare, în traficul național a dispărut controlul specializat, iar situația dată a generat creșterea fără precedent a traficului ilicit de călători, inclusiv pe direcții internaționale, Federația Rusă, Ucraina, Italia, Franța etc. [13] *Ca soluție, proiectul Codului prevede crearea Autorității Naționale Rutiere (după modelul Agenției Rutiere Române) care va substitui Instituția Publică „Agenția Națională Transport Auto”. Funcționarea noii autorității va fi efectuată la autogestiune, din plățile acumulate pentru eliberarea autorizațiilor și a certificatelor (art.8).*

Despre licențiere. Actualmente, licențierii este supus transportul de călători în folos public. În conformitate cu prevederile art.8 alin.(1) pct.11 al Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001 [14], se supune reglementării prin licențiere *transportul auto de călători în folos public*. Licența este eliberată pentru o perioadă de 5 ani, cu dreptul de a o prelungi la expirarea acestui termen, iar taxa pentru eliberarea licenței este de 3240 lei (art.18). În schimb nu este supus regimului de licențiere transportul rutier de mărfuri.

În redacția proiectului noului Cod al transporturilor rutiere, licența pentru transportul de călători în folos public va fi substituită printr-o autorizație de transport eliberarea căreia va ține de competența Agenției Naționale Rutiere (în continuare - ANR). În același timp, exigențele pentru eliberarea documentului vor fi altele decât cele existente acum. Astfel, dacă în prezent autoritatea de licențiere eliberează licențe de activitate oricărei persoane fizice sau juridice care completează o declarație specială, la care anexează copia de pe certificatul de înregistrare de stat a întreprinderii (ori de pe buletinul de identitate al persoanei fizice) și documente suplimentare (art.10 alin.(2)), precum copia certificatului de înmatriculare cu drept de proprietate sau folosință (în cazul locațiunii) pentru fiecare unitate

de transport, copia contractului individual de muncă cu mecanicul și medicul [15], noul proiect instituie reglementări radical diferite. Întreprinderea care intenționează să presteze servicii de operator de transport rutier va putea obține autorizație dacă va întruni cumulativ patru condiții: a) baza tehnico-materială; b) buna reputație; c) capacitatea financiară; d) competența profesională (art.17).

Cerința privind **baza tehnico-materială** se consideră a fi îndeplinită atunci când întreprinderea: a) are un sediu real și stabil; b) dispune de cel puțin un vehicul rutier, și c) cel puțin o treime din vehiculele de care dispune sunt în proprietatea sa ori deținute în leasing (art.18). **Buna reputație** a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită atunci când managerul de transport sau întreprinderea de transport nu au fost condamnați contravențional (de 3 ori, în interval de 12 luni) sau penal și nu au comis alte încălcări stabilite la art.19 alin.(3) din Proiect. Cea mai dificilă condiție, în opinia noastră, ține de **capacitatea financiară**. În lumina art.20 din Proiect, aceasta se consideră îndeplinită dacă operatorul de transport demonstrează, pe baza conturilor anuale, că dispune în fiecare an de capital și rezerve, conform ratei de schimb stabilite de Banca Națională a Moldovei, în valoare de 9000 Euro pentru primul autovehicul și 5000 Euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule. Sumele respective se probează prin copia legalizată a ultimului bilanț contabil înregistrat la organele fiscale. Prin excepție, se permite ca întreprinderea să demonstreze îndeplinirea capacității financiare prin orice tip de garanție, reală sau personală, inclusiv garanție bancară. În sfârșit, condiția privind **competența profesională** a întreprinderii se consideră a fi îndeplinită dacă managerul de transport rutier al acesteia deține un *certificat de atestare a pregătirii profesionale* (art.21).

În situația în care noul proiect va deveni lege, impactul acestuia asupra sistemului transporturilor va fi unul revoluționar. Foarte mulți dintre transportatorii actuali își vor închide afacerea. Noile cerințe cu referire la deținerea a cel puțin o treime dintre vehicule în proprietate sau în leasing și cerința privind capacitatea financiară sunt extrem de drastice. Or, realitățile din Republica Moldova atestă că majoritatea întreprinderilor de transport (aproximativ 960) nu-și permit procurarea și nici preluarea în leasing, ci dețin vehicule în baza contractelor de locațiune (închiriere) încheiate cu proprietarii. La fel, cerința privind capacitatea financiară (9000 Euro și 5000 Euro) este exagerată. Aceasta a fost preluată din Regulamentul (CE) nr.1071/2009, dar fără a se ține cont că în Republica Moldova foarte puțini dintre transportatori pot să întrunească această condiție. În consecință, efectul ar putea fi unul invers celui scontat, contribuind la ruina transportatorilor mari în favoarea celor mici, care dispun de 1-2 vehicule.

Despre liberalizarea prețurilor și a pieței. Proiectul noului Cod prevede un compartiment separat, Titlul VIII, intitulat „Tarife și analiza piețelor”. Doar că la o analiză mai detaliată, vedem că conținutul titlului nu oferă răspuns la multe întrebări stringente. În problema tarifelor legiuitorul se limitează la un singur articol, potrivit căruia la efectuarea transporturilor rutiere pe teritoriul Republicii Moldova (cu excepția transportului în trafic local, în care tarifele se aprobă de consiliile locale), tarifele se stabilesc

liber, în baza cererii și ofertei (art.180). Celelalte articole abordează aspecte mai puțin relevante, legate de atribuțiile ANR, protecția concurenței etc. În schimb nu găsim răspuns la întrebarea: cum va fi implementat noul sistem de liberalizare a tarifelor și a pieței? În ce mod se va face deschiderea noilor rute? Se înțelege că prețurile nu vor mai fi plafonate de MTID, așa cum sunt în prezent (38 bani per km), ci mărimea acestora va rămâne la discreția întreprinderii de transport, fiind dictată de cerințele pieței. Cu toate acestea, întreprinderea de transport va fi obligată să elibereze bilete, corespunzător tarifelor aferente distanței parcurse de călător (art.92 alin.(1) lit.(b)). Dar cum vor arăta aceste bilete? Pe de altă parte, ANR va monitoriza situația în scopul de a preîntâmpina aplicarea de către transportatori a unor prețuri excesive sau extrem de mici în raport cu costurile reale ce le implică prestarea serviciilor (art.184).

În urma implementării măsurilor de liberalizare, nu oricine va rezista cerințelor pieței, iar în scurt timp pe piața transporturilor rutiere de călători vor rămâne doar profesioniștii, care dispun de bază tehnico-materială și corespund exigențelor de calitate impuse de ANR. De exemplu, actualmente în Republica Moldova avem aproximativ 960 de companii de transport de călători, majoritatea mici, administratorul fiind, *de facto*, și proprietar, și șofer, și mecanic, și medic. Se înțelege că o astfel de situație devine anormală și contravine flagrant normelor elementare din transport. Pentru comparație, în Israel sunt 3-4 companii de transport rutier. Noile exigențe ale Codului transporturilor rutiere va determina reducerea numărului de companii de transport până la 20-25. Companiile mici își vor sista activitatea, afiliindu-se unor companii mari și viabile. În consecință, pe piața transportului autohton de călători vor lua naștere mega-structuri dominante, similare concernelor europene, precum Eurolines, Atlassib, Deutsche-Touring, Viola etc. (bineînțeles, raportându-ne la nivelul Republicii Moldova)

O parte din relațiile de transport rutier în regim de taxi rămân în afara legii. Reglementările noului Cod cu referire la serviciile de taxi sunt incomplete, fiind reduse la 6 articole (art.56-61). În România, de exemplu, la acest capitol există un act normativ aparte, *Legea privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere* nr.38/2003, care cuprinde aproximativ 30 de pagini. Deși proiectul noului Cod face trimitere la Regulamentul transportului în regim de taxi, există pericolul ca aprobarea unui astfel de regulament să fie tergiversată, fapt ce va crea dificultăți în aplicarea corectă a normelor din Cod. În prezent, baza normativă pentru activitatea de taxi o constituie Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006. Normele respective sunt insuficiente, astfel încât fără o reglementare specială rămân raporturile juridico-civile dintre companiile de taxi și călători. Deși la soluționarea litigiilor în instanțele judecătorești se aplică dispozițiile generale din *Legea privind protecția consumatorilor* nr.105/2003 [16], normele respective nu acoperă pe deplin spectrul relațiilor juridice stabilite între părți.

Novăția noului Cod rezidă în transferul atribuțiilor de autorizare în competența autorităților administrației publice locale (municipii și primării), dar și în introducerea unui concept inedit pentru Republica Moldova -

transport de bunuri în regim de taxi. Numărul maxim de autorizații de taxi (permanente și sezoniere), va fi stabilit prin hotărâre a consiliului local, luând în considerație: a) gradul de satisfacere a transportului public local efectuat prin servicii regulate; cererea și oferta; gradul de poluare și aglomerația în trafic (art.59 alin.(2) și (3)). Autorizării speciale din partea administrației publice locale urmează a fi supuse stațiile de dispecerat, acestea fiind obligate să dețină autorizație de operator dispecer. Conform studiilor elaborate, Primăria municipiului Chișinău nu dispune de pârgurile juridice necesare pentru controlul și monitorizarea acestui mod de transport. În consecință, la momentul actual doar 900 unități de transport sunt certificate pentru efectuarea acestui serviciu, în timp ce companiile de taxi din capitală gestionează circa 2560 de unități de transport. Numărul de pasageri transportați cu acest tip de transport este estimat la circa 8,0 mln anual, iar piața serviciilor de taxi este în creștere [17, p.51-52].

Activitatea autogărilor. Activitatea autogărilor în Republica Moldova este reglementată de norme stipulate în Regulamentul cu privire la autogară, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și comunicațiilor nr.9/12 din 09.12.1999 [18]. Greșeala juridică constă în faptul că Codul transporturilor auto stabilește că Regulamentul cu privire la autogară urmează a fi aprobat prin hotărâre de Guvern (art.3), dar nu prin ordinul ministrului. Dificultăți apar în situația în care există o confruntare între mai multe acte normative, situație în care regulamentul urmează a fi subordonat altor acte normative, pe motiv că dispune de putere juridică inferioară. Problema dată urmează a fi reparată de Proiectul Codului transporturilor rutiere care prevede întreaga procedură de autorizare și control a autogărilor. Conform art.3 din Proiect, va fi elaborat un nou Regulament cu privire la autogări. Autorizația pentru desfășurarea activității de autogară va fi eliberată de ANR, pe termen de 5 ani. Autogările vor fi clasificate în 4 categorii, reieșind din numărul de călători deserviți pe oră (art.108). Proiectul Codului prevede în mod detaliat situațiile de suspendare și retragere a autorizației de autogară (art.114-116).

O problemă cu care se confruntă transportatorii de curse regulate internaționale se referă la comercializarea biletelor de călătorie. În statele Uniunii Europene, de exemplu, există autogări specializate în transportul internațional de călători, în incinta cărora firmele transportatoare își au oficiile de vânzare a biletelor. Luând în considerație cele menționate, recomandăm completarea art.115 din Proiectul Codului transporturilor rutiere cu un nou alineat (5), după cum urmează: „*Pentru agenții transportatori care au o experiență de cel puțin 10 ani pe piața transportului auto internațional regulat de călători și deservesc cel puțin 3 rute regulate internaționale de călători, se permite deschiderea unor oficii de vânzare a biletelor de călătorie în incinta autogărilor*”.

Carnetele INTERBUS. Sistemul de carnete INTERBUS care se practică în prezent la efectuarea rutelor ocazionale internaționale de călători nu este eficient. Mulți dintre agenții transportatori efectuează rute internaționale cu nerespectarea prevederilor legii, generând concurență și lăsând fără de pasageri agenții transportatori autorizați

de MTID. În așa mod, posesorii carnetelor INTERBUS determină falimentarea și ruina agenților transportatori care activează în mod legal.

Prin esență, carnetul INTERBUS se folosește numai pentru rutele la comandă. De facto, deținătorii acestor carnete simulează transportul la comandă, efectuând sistematic rute regulate în România, Ucraina, Federația Rusă și statele Uniunii Europene. În consecință, agenții transportatori care activează legal, au o cotă de imbarcare redusă, nu-și acoperă cheltuielile și ajung în proces de insolabilitate. Singura soluție în acest caz ar fi înlăsurarea exigențelor în eliberarea carnetelor INTERBUS. Cerința actuală pentru obținerea carnetului este dovada deținerii la contul bancar a 5000-9000 de lei. Dar acest lucru, să recunoaștem, nu contribuie cu nimic la eficientizarea transportului. Sunt necesare exigențe sporite, principala fiind ca agentul transportator să dețină la acel moment pentru deservire 3 rute regulate. Doar astfel va fi posibilă stoparea curselor internaționale nelegale de călători, care în ultimii ani a luat proporții alarmante.

Ținând cont de aceasta, recomandăm de a completa art.97 din proiectul Codului transporturilor rutiere cu un nou alineat (3), prin expunerea lui în următoarea redacție: „Transporturile internaționale la comandă (în baza carnetului INTERBUS) pot fi efectuate numai de către agenții transportatori cărora li s-au atribuit pentru deservire cel puțin 3 (trei) rute regulate internaționale de călători și au un stagiul de activitate în domeniu de cel puțin 5 ani”.

Tahografele digitale. Merită a sublinia faptul că noul proiect, în Capitolul 5, art.155-163, consacră reglementări distincte pentru tahografele digitale și pentru limitatoarele de viteză. Conform proiectului, *transportul rutier de mărfuri și de persoane poate fi efectuat doar cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului de transport efectuat, dotate cu tahografe digitale (art.66 alin.(2)).* Montarea tahografelor digitale se face de către agenți economici, autorizarea cărora ține de competența ARN (art.71 alin. (1) lit.(k)).

În prezent, Republica Moldova este singurul stat din spațiul estic în care lipsesc reguli stabile privind obligativitatea utilizării tahografelor. Temporar, prin ordinul MTID a fost aprobată *Instrucțiunea provizorie privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice* [19], însă această instrucțiune, așa cum s-a menționat, nu introduce obligativitatea deținerii de către conducătorii auto a tahografelor și a cartelelor tahografice. În conformitate cu pct.2.1, *orice conducător auto care efectuează transporturi rutiere, și care are reședința curentă în Republica Moldova, poate obține, la cerere, o cartelă tahografică de conducător auto.*

Deși pe site-ul oficial al MTID există proiectul Regulamentului privind regimul de muncă și odihnă al șoferilor, la care sunt anexate reguli privind modul de utilizare a tahografelor digitale, aprobarea acestuia este tergiversată mai bine de 5 ani. În consecință, colaboratorii vamali, polițiștii și angajații organelor de control nu cunosc care este regimul de lucru și de odihnă al șoferilor, fiind neglijat astfel, Acordul European privind activitatea echipajelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (A.E.T.R.), semnat la Geneva la 01.07.1970 [20,

p.109-118], cu modificările și completările ulterioare, ratificat prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr.1318-XII din 02.03.1993 (Monitorul Parlamentului, 1993, nr.3, art.62).

Generalizând cele expuse, reiterăm că noul proiect al Codului transporturilor rutiere va schimba din temelie mecanismul de funcționare a rețelei de transport din Republica Moldova. Liberalizarea prețurilor și a pieței va da posibilitatea creării competiției între transportatori, iar în consecință, în baza principiului „selecției naturale”, firmele mici și nerentabile vor dispărea, lăsând locul celor mai viabile și de perspectivă.

Fiind o lege complexă, implementarea ei nu poate realizată oricum. Pentru aceasta e nevoie de persoane competente, iar în acest scop se impune organizarea *cursurilor de stagiere* a unui grup de specialiști (tineri specialiști) la Agenția Rutieră din România, respectiv cursuri ținute în Republica Moldova de către specialiști români. *Neînțelegerea structurii și modului de funcționare a Agenției Rutiere din România, poate fi cauza unui eșec al implementării Codului transporturilor rutiere în Republicii Moldova.*

Referințe bibliografice:

1. Moldova în cifre: Breviar statistic / Col. red. L.Spoială și alții. Chișinău: Biroul Național de Statistică, 2012.
2. Mihalache Iu. Dreptul transporturilor: Manual. Chișinău: Pontos, 2012.
3. Codul transporturilor auto al Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.116-XIV din 29.07.1998 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.90-91 din 01.10.1998.
4. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.854 din 28.07.06 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.124-125 din 08.08.2006.
5. Regulamentul cu privire la Registrul de stat al transporturilor, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.1047 din 08.11.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.126-127/1113 din 12.11.1999.
6. Proiectul Codului transporturilor rutiere poate fi consultat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M., <http://mtid.gov.md/img/cod%20TR/Codul%20Transporturilor%20Rutiere.pdf> (vizitat 09.05.2013).
7. Ordonanța de urgență nr.109/2005 privind transporturile rutiere // Monitorul Oficial al României, Partea I, 2005, nr.655.
8. Legea serviciilor de transport public local nr.92/2007 // Monitorul Oficial al României, Partea I, 2007, nr.262.
9. Regulamentul (CE) nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/51 din 14.11.2009.
10. Regulamentul (CE) nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/88 din 14.11.2009.

11. Regulamentul (CE) nr.1072/2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri // Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L300/72 din 14.11.2009.

12. Regulamentul Instituției publice „Agenția Națională Transport Auto”, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.539 din 23.04.2008 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.82/521 din 25.04.2008, pct.7-8. Dat fiind faptul că împuternicirile acestei instituții sunt limitate (nu a fost investită cu drept de control), în prezent ea desfășoară o activitate ineficientă.

13. Situația gravă în privința traficului ilicit se datorează reorganizărilor instituționale nehibzuite efectuate pe parcursul anilor precedenți. Astfel, în 2005 a fost lichidat Inspectoratul Transporturilor de Mărfuri și Călători, iar în 2008 a fost lichidată Agenția Moldovei Trafic Auto Internațional, ca instituții specializate de control. Drept urmare, în traficul național a dispărut controlul specializat, iar de la vamă au fost retrași colaboratorii specializați ai instituțiilor subordonate Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. Situația dată a generat creșterea fără precedent a traficului ilicit de călători (Notă informativă la proiectul Codului Transporturilor Rutiere, <http://www.mtid.gov.md/img/cod%20TR/Cod%20Rutier%20Text%20Fina%201.2.pdf> (p.4) (vizitat 21.04.2013)).

14. Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, nr.451 din 30.07.2001 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.26-28/95.

15. Condițiile de licențiere pentru transportul auto de călători în folos public, pe site-ul oficial al Camerei de Licențiere a Republicii Moldova, <http://www.licentiere.gov.md/public/files/Ghid/Conditii%20de%20licentiere/11.pdf> (vizitat 03.05.2013).

16. Legea privind protecția consumatorilor, nr.105-XV din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.126-131.

17. Ceban V. Eficiența energetică a transportului rutier de persoane în regim urban din mun. Chișinău. Chișinău: IDIS „Viitorul”, 2012.

18. Regulamentul cu privire la autogară (stația auto), aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor și comunicațiilor nr.9/12 din 09.12.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.46.

19. Anexă la Ordinul nr.336 din 29.11.2010 „Cu privire la implementarea sistemului de tahografe digitale în transporturile rutiere de mărfuri și călători” // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr.235-240.

20. Acordul European privind activitatea echipajelor care efectuează transporturi internaționale pe șosele (A.E.T.R.), semnat la Geneva la 01.07.1970 // Tratatate internaționale, Ediție oficială, 1998, Volumul 4.