

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

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului
Consultare publică prealabilă			
Congresul autorităților locale din Moldova	1	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor la proiectul în cauză.	S-a luat act.
Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova	1	La Regulamentul privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.257/2017.	
	2	La pct.1). Propunem excluderea din pct. 13 ¹ a sintagmei „ <i>organului central de specialitate</i> ”.	Nu se acceptă Prevederile se regăsesc în art.31 ¹⁷ din Codul Transporturilor Rutiere.
	3	La pct.3). Referirea autorilor la pct.31 ¹ este incorectă, astfel propune de a modifica referirea la pct.31 ¹ cu sintagma „ <i>pct.30¹</i> ”.	Se acceptă
	4	La pct.7) La pct. 52 ² , propunem excluderea sintagmei " <i>sau nerestituirii în prealabil în termenii stabiliți de pct.46¹</i> ", deoarece prevederea dată nu este prevăzută în Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014.	Se acceptă
Asociația patronală a operatorilor de transport auto	1	Obiecțiile majore față de acest proiect, care ne-au făcut să înaintăm această adresare față de instituțiile dumneavoastră sunt: - HG 854/2007 conține o serie de prevederi contrare legislației europene și actualului Cod al transporturilor rutiere (CTR). Însăși Anexa nr. 3 la HG 854/2007 nu contravine CTR. Intenția MIDR de a modifica anexa unui act normativ, lăsând în vigoare actul normativ de bază, care conține divergențe majore față de legislația UE este de neînțeles. - Procedurile pe care MIDR încearcă să le reglementeze prin modificarea Anexei nr.3 la HG 854/2007, afirmând că nu se urmărește scopul de armonizare cu legislația UE, sunt reglementate în Uniunea Europeană prin Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE, care urmează a fi aplicate împreună cu Directiva 93/38/CEE. Unele aspecte ale	Se acceptă parțial Scopul proiectului este de a ajusta condițiile de concurs la prevederile Codului Transporturilor Rutiere. Este important de menționat că, prin această inițiativă, Ministerul este focusat pe aspectele tehnice specifice, cum ar fi procedurile de prelungire și eliberare a autorizațiilor necesare pentru operatorii de transport rutier. Proiectul de modificare a Anexei a fost inițiat pentru a îmbunătăți procesul de selecție a operatorilor de transport rutier, promovând astfel utilizarea vehiculelor mai noi și mai ecologice, care sunt mai sigure și mai puțin poluante. De exemplu, se acordă 20 de puncte pentru vehiculele cu o vechime medie de până la 4 ani, în timp ce pentru cele cu o vechime mai mare de 14 ani nu se acordă puncte. De asemenea, se alocă 5 puncte adiționale pentru vehiculele cu propulsie electrică, hibridă sau pe bază de biocombustibili, în

		acestor relații juridice sunt reglementate prin Directiva 89/665/CEE și Regulamentul 1370/2007. De asemenea la elaborarea acestei Anexe trebuie să se țină cont de prevederile Directivei 92/13/CEE, Cartea Alba a transporturilor (2011), Cartea Verde (1996). Proiectul elaborat de MIDR nu ține cont de prevederile acestor acte europene, care din punctul nostru de vedere trebuie transpuse în legislația noastră. - Unele aspecte tehnice ale proiectului la prima vedere nu țin de legislația UE, dar în esență contravine principiilor acestei legislații. De exemplu, stabilirea punctajului pentru corespunderea/necorespunderea anumitor criterii de evaluare (prevăzute în Anexă) este total disproporționată. O companie care ar comite o evaziune fiscală în valoare de 800000 lei și ar investi aceste "economii" în procurarea unui autobuz, ar putea obține punctajele: -2 puncte pentru comiterea încălcării fiscale și +20 puncte pentru antrenarea unui autovehicul cu o vârstă de până la 4 ani. Deși stabilirea exactă a criteriilor și punctajele pentru fiecare criterii nu este prevăzută direct în legislația UE, statele membre având libertatea de a elabora sistemele proprii de evaluare, acestea în ansamblu trebuie să corespundă scopurilor legislației UE, să fie motivate și proporționale, să aibă termene rezonabile de implementare și prevăzute măsuri ce vor facilita adaptarea. Nota de motivare a proiectului referitor la Anexa nr. 3 prevede doar o frază generală care nu motivează nici într-un fel nici necesitatea proiectului în general, cât și criteriile și valorile de referință a acestor criterii. Or, criteriile de selectare a câștigătorului unui concurs și valorile pentru fiecare criteriu reprezintă esența modificării Anexei nr. 3. Suntem convinși că motivarea unui proiect de HG trebuie făcută pentru a asigura criteriile de calitate a unui act normativ inspirate din UE- motivare, proporționalitate, beneficiul societății etc.	concordanță cu angajamentul de a promova transportul ecologic și reducerea amprente de carbon. Criteriul referitor la accesibilitatea vehiculelor prevede acordarea a 5 puncte adiționale pentru vehiculele care dispun de facilități pentru persoanele cu dizabilități, reflectând astfel un angajament clar față de incluziunea socială. Modificările propuse sunt proporționale cu scopul de a îmbunătăți calitatea transportului public și aduc beneficii concrete societății, inclusiv creșterea calității serviciilor, reducerea emisiilor poluante și îmbunătățirea accesibilității pentru toți cetățenii. În ceea ce privește referințele la Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE, dorim să subliniem că aceste acte normative au fost înlocuite de Directiva 2014/24/UE și Directiva 2014/25/UE, care reglementează procedurile de achiziții publice în Uniunea Europeană. Ministerul este conștient de aceste actualizări și are în vedere armonizarea legislației naționale cu noile reglementări europene în cadrul procesului de reformare a legislației transportului rutier. De asemenea, este esențial să menționăm că Ministerul lucrează activ la reformarea Codului Transportului Rutier, având ca scop actualizarea și alinierea acestuia la cerințele și standardele europene. În acest sens, Ministerul, cu suportul Comunității de Transport, elaborează un proiect nou de Cod, care va integra în mod corespunzător prevederile legislației europene relevante, inclusiv cele menționate în comentariul dumneavoastră. Documentele europene menționate în aviz reprezintă acte normative privind reglementarea pieței de servicii, precum și modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, Regulamentul 1370/2007 stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contactează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. În conformitate cu practicile
--	--	--	---

			UE și ghidurile de elaborare a contractelor, contractele de servicii publice obligă operatorii să constituie o garanție financiară semnificativă în contul Autorității Contractante, utilizabilă pentru acoperirea penalităților în caz de neîndeplinire a indicatorilor de performanță, cum ar fi anularea curselor sau plângerile pasagerilor. De asemenea, sondajele de satisfacție a pasagerilor pot determina modificări obligatorii ale programelor de transport. Contractele impun și obligația elaborării de programe de investiții și asigurarea transparenței totale a activității operatorilor. Aceste cerințe vor deveni obligatorii odată cu transpunerea completă a legislației europene. Ministerul propune însă o etapă de tranziție pentru a permite operatorilor să se adapteze progresiv la noile reglementări. Transpunerea legislației UE este o obligație a Guvernului, iar Ministerul adoptă o abordare graduală pentru a echilibra armonizarea cu legislația europeană și specificul național actual. Aceste aspecte urmează a fi reglementate prin norme de drept primar, respectiv în Codul Transporturilor Rutiere. Totodată, în contextul obiecțiilor enunțate a fost revizuit punctajul acordat pentru încălcările admise. În ceea ce privește exemplul de mai sus privind evaziunea fiscală, este important să subliniem că astfel de infracțiuni intră sub incidența Codului penal și sunt supuse sancțiunilor prevăzute de acesta.
	2	Proiectul elaborat de MIDR nu ține cont de principiile de bază ale legislației UE din domeniu. Astfel, legislația UE nu conține două tipuri de condiții- unele condiții pentru eliberarea autorizațiilor pentru termenul inițial (în cazul nostru de 8 ani) și alte condiții pentru eliberarea unei autorizații prelungite de drept (în cazul nostru 4 ani). Condițiile prevăzute în CTR pentru obținerea autorizației inițiale nu pot fi completate cu condiții noi/suplimentare, deoarece se presupune că necoresponderea unui operator acestor condiții noi/suplimentare va duce la pierderea afacerii. Totodată divergențele între condițiile înaintate pentru operatorii care obțin pentru prima dată o autorizație și pentru cei care solicită prelungirea autorizației creează o inegalitate/discriminare și reprezintă a încălcare directă	Nu se acceptă Menționăm că: - în conformitate cu prevederile art. 153, lit. J¹⁾ din Codul transporturilor rutiere prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GPS) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2025; - Art. 4 alin. (2) al Legii 423/2023 stabilește că până la lansarea Sistemului informațional „e-Bilet”, vânzarea biletelor se va realiza la casele de bilete ale autogărilor, de către operatorii de transport rutier care deservește rutele/cursele, prin intermediul terminalelor speciale și/sau al agențiilor de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora – de către conducătorul auto sau de către taxator, cu eliberarea bonurilor fiscale.

		a principiului că situațiile juridice identice trebuie să beneficieze de tratament identic. Cu atât mai mult că unul și același operator poate obține pentru o rută autorizația inițială, iar pentru altă rută poate solicita prelungirea autorizației. Față de acest transportator se vor înainta condiții diferite.	În acest context, condițiile prenotate deja sunt stabilite de cadrul normativ și nu reprezintă condiții noi instituite prin proiect. Totodată, adăugăm că, în Regulamentul UE 1370/2007, condițiile de prelungire a contractelor sunt stabilite în art. 4, alin. (4) și art. 5, alin. (5). Ținând cont de specificul național actual, Ministerul propune unele condiții tranzitorii pentru prelungirea autorizațiilor, având ca scop stimularea reînnoirii flotei și digitalizarea operațiunilor. După implementarea reformei, când prestarea serviciilor va fi reglementată prin contracte de obligații de serviciu public, prelungirea acestora va fi posibilă doar în cazul investițiilor majore realizate anterior de operator sau pentru anumite zone geografice ultraperiferice, dar și în cazul necesității unor măsuri de urgență.
	3	Condiția care se regăsește la p. f) a Anexei nr 1 la proiect nu corespunde cerințelor descrise mai sus, chiar dacă intrarea în vigoare a acestei condiții este preconizată pentru o perioadă mai târzie.	Se acceptă parțial Proiectul prevede o perioadă de tranziție pînă la aplicarea prevederilor menționate. Suplimentar, menționăm că: - în conformitate cu prevederile art. 153, lit. J¹) din Codul transporturilor rutiere prevederile ce țin de obligativitatea dotării cu sisteme de poziționare globală (GPS) a vehiculelor antrenate la transportul rutier de persoane prin servicii regulate se pun în aplicare de la 1 ianuarie 2025; - Art. 4 alin. (2) al Legii 423/2023 stabilește că pînă la lansarea Sistemului informațional „e-Bilet”, vânzarea biletelor se va realiza la casele de bilete ale autogărilor, de către operatorii de transport rutier care deserveșc rutele/cursele, prin intermediul terminalelor speciale și/sau al agențiilor de vânzare a biletelor, iar în lipsa acestora – de către conducătorul auto sau de către taxator, cu eliberarea bonurilor fiscale. În acest context, condițiile prenotate deja sunt stabilite de cadrul normativ. Adăugăm că, în conformitate cu legislația și practica europeană, contractele de obligații de serviciu public prevăd utilizarea sistemelor digitale de monitorizare a performanței și a calității serviciilor oferite de operatorii de transport, precum și pentru asigurarea transparenței afacerii. Aceste sisteme au cel puțin următoarele funcționalități: a) Descrierea traseelor, incluzând stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație. b) Monitorizarea tuturor vehiculelor care circulă pe trasee.

			c) Înregistrarea orarului fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită. d) Verificarea conformității cu orarul traseului, inclusiv identificarea anomaliilor prin intermediul Sistemului Informatic de Transport (SIT), atunci când este funcțional, pe baza localizării GPS a vehiculului de-a lungul traseului. e) Calcularea Vehicul*Kilometri realizați (zilnic, lunar sau anual). Aceste cerințe sunt esențiale pentru a asigura un nivel ridicat de calitate și eficiență în prestarea serviciilor de transport public, conform standardelor europene (a se vedea <i>contractele de servicii publice pentru asociația intercomunitară din regiunea Karlovy Vary din Cehia, contractul pentru Municipiul Zalău din România și Ghidul de elaborare contractelor de servicii publice din România, perfecționat cu suportul BERD, LINK</i>).
	4	De asemenea aceleași obiecții le înaintăm și față de condiția conținută la p. c) al anexei. Suplimentar celor invocate mai sus (referitor la p. f)), criteriul conținut la p. c) este unul ambiguu și ilegal. O eventuală consecință de neprelungirea autorizației pentru serviciul regulat rutier presupune închiderea forțată a unei afaceri, în baza unei decizii a autorității publice. Aceasta trebuie privită ca cea mai gravă sancțiune aplicată față de business, de aceea temeiurile pentru adoptarea unei astfel de decizii trebuie să fie foarte clar formulate, proporționale și previzibile. Din textul proiectului la p c) reiese că decizia de neprelungire a autorizației poate fi adoptată dacă conducătorul auto a comis contravenții în ultimele 24 luni ce atentează la regimul de transporturi la efectuarea cursei date. Primul aspect al acestei prevederi este că pentru contravențiile săvârșite de un angajat al întreprinderii poate fi aplicată decizia de închiderea forțată unei afaceri a întreprinderii. Al doilea aspect este că termenul de prescripție pentru contravenții este de un an. După scurgerea termenului de prescripție sau după ispășirea sancțiunii contravenționale se consideră că persoana nu mai are antecedente contravenționale (se referă atât la persoane fizice cât și juridice). Ca comparație, conform normelor de drept penal antecedentele penale în cazul sancțiunii sub formă de amendă se sting imediat după	Se acceptă parțial Termenul a fost redus până la 12 luni pentru a ajusta cu termenul de prescripție, iar proiectul a fost completat cu trimiteri spre articolul 197 din Codul Contravențional.

		achitarea amenzii. Al treilea aspect este că (în cazul persoanei juridice) sintagma ” operatorul de transport rutier nu a fost sancționat în ultimele 24 luni de activitate pentru contravențiile ce atentează la regimul din transporturi la efectuarea curselor prevăzute în graficul de circulație, conform autorizației ” este formulată foarte ambiguu și permite o interpretare foarte lărgită. Care concret sunt contravențiile prevăzute în Codul contravențional, săvârșirea cărora nu permite unui operator să beneficieze de prelungirea autorizației de transport? Al patrulea aspect constă în sancționarea dublă care presupune p. c) din proiect. Actualmente Codul transporturilor rutiere prevăd condițiile de retragere/suspendare a autorizațiilor, inclusiv în cazul comiterii unor anumite încălcări. Comiterea unor încălcări care nu au dus la retragerea/ suspendarea autorizațiilor nu pot servi temei pentru neprelungirea autorizației, iar dacă acestea au dus la retragerea/suspendarea autorizației, atunci această situație este prevăzută la p a) al anexei și nu trebuie dublată.	
	5	Condiția impusă la p. b) de asemenea o considerăm neproportională. Din sensul acestei condiții reiese că operatorul care nu a asigurat executarea curselor în proporție mai mare de 90% pe parcursul ultimelor 12 luni nu va putea beneficia de prelungirea autorizației. Art. 38 alin (21) p a) al CTR prevede exact sancțiunile ce pot fi aplicate în cazul admiterii la deservirea curselor regulate a unui anumit număr de suspendări. Teoretic, pot fi admise pe parcursul a 12 luni consecutive suspendarea curselor mai mare de 10% fără ca aceste suspendări să se încadreze în condițiile p. a) alin (21) al art.38 CTR. Cum o încălcare care nu este pasibilă de sancționare conform prevederilor unei legi organice să producă încetarea forțată a afacerii în baza unei HG?	Nu se acceptă Prelungirea autorizației de transport rutier de persoane este un drept special rezervat exclusiv operatorilor care demonstrează performanță și respect față de obligațiile asumate pe durata desfășurării activității. Scopul acestei cerințe este de a asigura calitatea și continuitatea serviciilor publice de transport, ceea ce reprezintă un obiectiv prioritar. Cerința de a fi efectuat cel puțin 90% din cursele prevăzute în graficul de circulație în ultimele 12 luni este menită să recompenseze operatorii care au demonstrat fiabilitate și consecvență. Această măsură nu poate fi considerată neproportională, având în vedere că este necesară pentru a menține standarde ridicate în domeniul transportului public. Este esențial de subliniat că, în cazul în care un operator nu îndeplinește condițiile pentru prelungirea autorizației, acesta nu este exclus definitiv din piață. Operatorul are în continuare posibilitatea de a participa la concursuri pentru obținerea unei noi autorizații, pe baza performanței viitoare și a îndeplinirii condițiilor necesare.

			Astfel, cerințele stabilite nu reprezintă o sancțiune, ci o selecție obiectivă pentru identificarea celor mai eficienți operatori care merită să continue activitatea în condiții de excelență. Prin urmare, aceste măsuri nu doar că sunt proporționale, dar sunt și esențiale pentru asigurarea unui serviciu public de transport de calitate, de care să beneficieze toți cetățenii.
	6	Conform prevederilor p 18) la proiect titularul autorizației trebuie să depună cererea de prelungire a autorizației cu trei luni până la expirarea acesteia. Această normă nu se aplică pentru autorizațiile care au fost prelungete în temeiul art IV alin (3) al Legii nr 423/2023. Conform art. IV al Legii nr 423/2023, ” (3) Autorizațiile eliberate până la intrarea în vigoare a prezentei legi își păstrează valabilitatea până la expirarea termenului pentru care au fost eliberate. Autorizațiile care expiră până la intrarea în vigoare a prezentei legi se prelungesc de drept până la 1 septembrie 2024, la cererea operatorului de transport rutier (depusă până la data expirării), fără desfășurarea procedurilor de concurs.” . Normele conținute în p 18) la proiect contravin prevederilor legale și de asemenea sunt ambigue reieșind din următoarele: - Operatorilor de transport care le-au expirat autorizațiile până la intrarea în vigoare a Legii nr. 423/2023, le-au fost eliberate autorizații până la 01/09/2024, deși normele în vigoare la acel moment ale CTR prevedeau eliberarea de drept a autorizațiilor pentru 8 ani. ANTA a acționat la indicațiile MIDR și a limitat ilegal termenul autorizațiilor prevăzut de legea organică. - Norma prevăzută la art. IV a fost concepută ca normă tranzitorie, ce trebuia să se aplice în situațiile când de la data publicării Legii nr 423/2023 (februarie 2024) și până la data intrării în vigoare (07.03.2024) transportatorilor cărora le expiră autorizațiile se vor elibera altele noi în condiții tranzitorii. Aspectul important este că în această perioadă tranzitorie a fost în vigoare și prevederea CTR care stabilea reînnoirea autorizațiilor pe 8 ani. Chiar dacă nu atragem atenția la prevederea CTR, din proiect reiese doar că pentru reînnoirea acestor autorizații nu se aplică procedura de depunere a cererii cu	Se acceptă Proiectul a fost completat cu prevederi ce țin de autorizațiile care expiră pînă la 31.12.2024.

		trei luni înainte de expirarea lor. Dar acest proiect omite să reglementeze cum vor fi reînnoite aceste autorizații. - Norma din proiect nu ține cont de faptul că odată cu intrarea în vigoare a acestor norme unele autorizații ar putea să expire în mai puțin de trei luni (mai ales pentru serviciile regulate raionale). Din nou o omisiune importantă care poate duce la închiderea afacerii. - MIDR la elaborarea proiectului a omis să reglementeze și situația creată prin indicațiile ilegale date de MIDR și executate de șeful ANTA – autorizațiile reînnoite după intrarea în vigoare a Legii nr 423/23 (07.03.24) au fost eliberate pe termenul de până la 01.09.24. Aceste acțiuni sunt absolut ilegale deoarece norma tranzitorie din art. IV al Legii nr. 423 se referă la autorizațiile care expiră până la 07.03.24, iar pentru cele care expiră după data de 07.03.24 nu există norme tranzitorii, dar au intrat în vigoare prevederile alin (16) al art. 38. Proiectul de asemenea nu prevede cum vor fi reînnoite aceste autorizații. - Conform prevederilor alin (10) al art. 38 CTR, ” (10) Atribuirea rutelor/curselor incluse în programele de transport rutier local, municipal, raional și interraional va fi organizată după cum urmează: b) în cazul expirării autorizației de transport rutier – cu cel puțin 6 luni înainte de data expirării autorizației;” Proiectul prezentat de MIDR încalcă normele CTR (p.159-1, 159-4, 159-7).	
	7	Modul de eliberare a autorizațiilor este reglementat prin Legea nr 160/2011. Suspendarea/retragerea autorizației este reglementată suplimentar prin Legea nr 235. Suplimentar prin jurisprudența CtEDO s-a stabilit că ingerința statului în retragerea/suspendarea autorizației echivalează cu ingerința în dreptul de proprietate. Atunci când legea organică stabilește un drept al operatorului de transport de a beneficia de prelungirea de drept a autorizației, atunci acest drept nu poate fi încălcat prin inventarea unor proceduri administrative în baza HG. Dreptul de a beneficia de prelungirea autorizației se încadrează în noțiunea de ”speranță legitimă” ca component al dreptului de proprietate conform practicii	Nu se acceptă Proiectul nu stabilește condiții de retragere/suspendare a autorizației. Proiectul vine întru executarea prevederii legii nr. 423 care stabilește expres că termenul de valabilitate a autorizației de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional și interraional este de 8 ani. În cazul în care acest lucru este justificat de condițiile de operare a serviciului regulat, autorizația poate fi prelungită cu cel mult jumătate din termenul inițial. Condițiile care justifică prelungirea autorizației se aprobă de Guvern.

		CEDO. Pentru detalii solicit a fi studiate precedentele CEDO Megadat.com SRL împotriva Moldovei, Bimer S.A. împotriva Moldovei, Rosenzweig și Bonded Warehouses Ltd. împotriva Poloniei, Capital Bank AD împotriva Bulgariei, Centro Europa 7 S.R.L. și di Stefano împotriva Italiei (MC), O'Sullivan McCarthy Mussel Development Ltd împotriva Irlandei.	Astfel, prelungirea autorizației nu reprezintă o obligație, dar un mecanism care poate fi aplicat dacă operatorul de transport rutier a îndeplinit anumite condiții.
	8	Problema de bază a acestui proiect este că conține prevederi care direct contravin normelor europene, la care noi ar trebui de urgență să ne aliniem, cât și normelor din legile organice- CTR, LP 160/2011, LP 235/2006. Ținând cont că chestiunile legate de proiectul elaborat de MIDR se referă la problema reformei regulatorii, la reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător, la condițiile de valabilitate a autorizațiilor, de climatul investițional și de barierele în calea desfășurării afacerilor toate având un impact și o importanță majoră pentru operatorii de transport, aspecte care trebuie să corespundă în totalitate normelor UE, ținând cont de faptul că deja a demarat procesul screening-ului privind compatibilitatea legislației naționale cu cea a UE și de riscul adoptării unor norme contrare celor din UE, solicităm ca discuțiile referitor la acest proiect al MIDR să fie organizate pe platforma Consiliului Economic de pe lângă Prim-ministrul RM, cu participarea reprezentanților Cancelariei de Stat și a Biroului pentru Integrare Europeană.	Se acceptă parțial În procesul de promovare proiectul urmează a fi supus inclusiv consultărilor publice, expertizei juridice, expertizei CNA, dar și Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător.
Agenția Națională Transport Auto	Modificarea și completarea Regulamentului privind eliberarea și utilizarea autorizațiilor de transporturi rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 257/2017, după cum urmează:		
	1	Pct. 4 se completează cu un punct nou, cu următorul cuprins: "4 ¹ . În cazul în care operatorul de transport rutier care solicită eliberarea actelor permissive și/sau modificări în Registrele Agenției prin sistemul informațional „e-Autorizație transport” și nu întrunește una din condițiile prevăzute de art. 16 din Codul transporturilor rutiere 150/2014, cererea depusă va fi remisă spre revizuire până la înlăturarea și/sau conformarea la toate condițiile impuse.”;	Se acceptă
	2	Pct. 4 se completează cu un punct nou, cu următorul cuprins: "4 ² În condițiile stabilite de prevederile art. 81	Nu se acceptă

		<i>alin. (5) din Codul transporturilor rutiere 150/2014, se stabilește prezentarea informației vizate până la data de 20 a lunii imediat următoare trimestrului de gestiune”;</i>	Obiectul de reglementare a proiectului nu conține prevederi care ar reglementa activitatea de taxi.
	3	Pct. 7 se modifică și se completează cu următorul cuprins: ”1) <i>autorizații de categoria I – autorizații cu stoc limitat al căror disponibil asigură pe deplin cererea pentru următoarele 40 de zile calendaristice, analiza fiind efectuată prin extrapolarea datelor cu privire la eliberarea autorizațiilor a anului precedent;</i> 2) <i>autorizații de categoria II – autorizații cu stoc limitat al căror disponibil nu asigură pe deplin cererea pentru următoarele 40 de zile calendaristice, analiza fiind efectuată prin extrapolarea datelor cu privire la eliberarea autorizațiilor a anului precedent;</i> 3) <i>autorizații de categoria III – autorizații cu stoc limitat al căror disponibil nu asigură pe deplin cererea pentru următoarele 20 de zile calendaristice, analiza fiind efectuată prin extrapolarea datelor cu privire la eliberarea autorizațiilor a anului precedent;</i> 45) <i>sistem (platformă) electronic(ă) de management – program și/sau aplicație software pentru plasarea/recepționarea comenzilor și/sau a plăților pentru prestarea serviciilor de transport rutier în regim de taxi;”.</i>	Nu se acceptă Nu au fost prezentate argumente pentru modificare condițiilor de clasificare a autorizațiilor.
	4	Pct. 13 se completează cu un punct nou, cu următorul cuprins: ”13¹. <i>În vederea utilizării eficiente a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, în situația în care, conform datelor analitice, se constată că stocul de autorizații nu va fi epuizat până la sfârșitul anului, începând cu data de 1 decembrie, dar nu mai târziu de 15 decembrie, prin ordinul conducătorului Agenției, autorizațiile se trec dintr-o categorie în alta fără a ține cont de criteriile de încadrare. Datele analitice și proiectul ordinului se supun consultărilor publice și se remit spre avizare organului central de specialitate și asociațiilor profesionale de profil reprezentative cu cel puțin 10 zile înainte de emiterea ordinului.</i> 13². <i>Autorizațiile unitare de transport rutier internațional de mărfuri se eliberează cu sau fără indicarea denumirii</i>	Se acceptă

		<i>operatorului de transport rutier. Lista autorizațiilor eliberate fără indicarea denumirii operatorului de transport rutier se aprobă prin ordinul conducătorului Agenției, după consultarea asociațiilor profesionale de profil reprezentative”.</i>	
5		Pct. 30 se completează cu următorul cuprins de text, după cum urmează: subpct. 1) se completează cu următorul cuprins: „<i>pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 30¹ subpct. 1)</i>”; subpct. 2) se completează cu următorul cuprins: „<i>pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 30¹ subpct. 1)</i>”; subpct. 3) se completează cu următorul cuprins: „<i>pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 30¹ subpct. 2)</i>”; subpct. 4) se completează cu următorul cuprins: „<i>pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 30¹ subpct. 3).</i>”.	Se acceptă parțial Propunerea a fost integrată în altă redacție.
6		La pct. 46 ¹ textul: „ <i>3 zile</i> ”, se substituie cu textul: „ <i>5 zile</i> ”;	Se acceptă
7		Pct. 52 se modifică cu următorul cuprins: ”1) În cazul declarării repetate în decursul unui an calendaristic a pierderii, sustragerii sau a distrugerii autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se diminuează, pentru următoarele 12 luni din momentul constatării, cu 10% din numărul vehiculelor rutiere, pentru tipul dat de autorizații. 2) În cazul utilizării autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, false, declarate pierdute, sustrase, distruse sau a celor deteriorate și/sau modificate, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se diminuează, pentru următoarele 12 luni din momentul constatării, cu 10% din numărul vehiculelor rutiere, pentru tipul dat de autorizații, cu suspendarea pe un termen de o lună din sistemul informațional „e-Autorizație transport”.	Se acceptă

		(3) În cazul nerestituirii repetate în decursul unui an calendaristic a autorizațiilor de transport rutier internațional de mărfuri, unitare și/sau multiple, în termenul stabilit sau în cazul utilizării acestora cu depășirea termenului stabilit, sau nerestituirii în prealabil în termenii stabiliți de pct. 46¹, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se diminuează cu 5% până la sfârșitul anului calendaristic, din momentul constatării, pentru tipul dat de autorizații. 4) Pentru încălcările prevăzute la alin.(1)–(3), diminuarea parcului eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se aplică în limita a cel mult 30% din numărul vehiculelor rutiere”;	
	8	Pct. 65 se modifică cu următorul cuprins: ”Comisia CEMT se constituie anual, până în ultima zi lucrătoare a decadei a doua a lunii septembrie, prin ordinul conducătorului organului central de specialitate, și are următoarele atribuții: a) validează lista operatorilor de transport rutier care îndeplinesc condițiile necesare acordării de autorizații CEMT; b) examinează contestațiile depuse de operatorii de transport rutier referitoare la îndeplinirea condițiilor de admitere la repartizarea autorizațiilor CEMT; c) validează repartizarea electronică a autorizațiilor CEMT; d) aprobă condițiile de utilizare eficientă a autorizațiilor CEMT; e) aprobă condițiile de acces al operatorilor de transport rutier la repartizarea autorizațiilor CEMT nerestricționate; f) decide asupra retragerii autorizațiilor CEMT; g) în cazul în care, pe parcursul anului în curs, intervin situații excepționale din cauza cărora transporturile spre anumite state sunt limitate și care pot influența utilizarea autorizațiilor CEMT, decide, justificat, asupra aspectelor ce țin de acordarea și utilizarea autorizațiilor CEMT pentru anul în curs”.	Se acceptă

	9	Pct. 81 se completează cu pct. 81 ¹ cu următorul cuprins: <i>"În caz de pierdere, sustragere sau deteriorare a autorizației CEMT, operatorul de transport rutier prezintă, în termen de 5 zile lucrătoare, la sediul Agenției, dovezi concludente în acest sens, iar autorizația respectivă este înlocuită cu o autorizație din contingentul celor de rezervă pentru perioada rămasă, cu achitarea costului acesteia. Actele care demonstrează pierderea, sustragerea sau deteriorarea autorizației CEMT, eliberate de organele competente ale altor state, se prezintă după traducerea acestora în limba română de către un traducător autorizat."</i> ;	Se acceptă
	10	Pct. 82. se modifică cu următorul cuprins: <i>"82. Autorizațiile CEMT nerestricționate se repartizează operatorilor de transport rutier care au o activitate neîntreruptă în domeniul transporturilor rutiere internaționale de mărfuri în ultimii doi ani și întrunesc condițiile de acces aprobate de Comisia CEMT cu cel puțin 3 luni înaintea termenului de depunere a cererilor pentru participare la repartizarea autorizațiilor specificat la art.31³² alin. (1) din CTR "</i> .	Se acceptă
	11	Pct. 84 se completează cu două puncte noi cu următorul cuprins: <i>"84¹. În cazul neridicării autorizațiilor CEMT repartizate, operatorul de transport rutier se sancționează conform prevederilor art. 31³⁶ alin. (11) din CTR. Sancțiunile nu se aplică în cazul în care autorizațiile neridicate prevăd restricții nesolicitate de operatorul de transport rutier. 84². În cazul neridicării autorizațiilor CEMT repartizate, parcul eligibil al operatorului de transport rutier, calculat la repartizare, se reduce, pentru anul în curs și pentru anul viitor, proporțional numărului autorizațiilor neridicate."</i> .	Se acceptă
	12	Pct. 88 ¹ se înlocuiește cu următorul cuprins: <i>"În caz de pierdere, sustragere sau deteriorare a autorizației CEMT, operatorul de transport rutier prezintă, în termen de 5 zile lucrătoare, la sediul Agenției, dovezi concludente în acest sens, iar autorizația respectivă este înlocuită cu o autorizație din contingentul celor de rezervă pentru perioada rămasă, cu achitarea costului acesteia. Actele</i>	Se acceptă

		<i>care demonstrează pierderea, sustragerea sau deteriorarea autorizației CEMT, eliberate de organele competente ale altor state, se prezintă după traducerea acestora în limba română de către un traducător autorizat;”.</i>	
13	Pct. 130 se completează cu un pct. nou cu următorul cuprins: <i>„130¹. Operatorul de transport în cadrul desfășurării operațiunii de transport prin servicii ocazionale în baza carnetului INTERBUS, este obligat prin sistemul „e-Autorizație transport” să raporteze fiecare cursa inițiată cu cel puțin 12 ore înainte de cursă”;</i>	Se acceptă	
14	La pct. 133 textul: <i>„15 zile”</i> , se substituie cu textul: <i>„5 zile”</i> și se completează cu textul: <i>„Carnetul nou va fi eliberat doar numai după restituirea în original a celui existent deținut de operator.”;</i>	Se acceptă	
15	Pct. 163, se abrogă;	Se acceptă	
16	Pct. 176 se completează cu următorul cuprins de text, după cum urmează: - subpct. 1) se completează cu următorul cuprins: <i>„pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 177 subpct. 1)”;</i> - subpct. 2) se completează cu următorul cuprins: <i>„pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 177 subpct. 2)”;</i> subpct. 3) se completează cu următorul cuprins: <i>„pentru celelalte autovehicule eligibile se eliberează conform pct. 177 subpct. 3)”.</i>	Se acceptă	
17	Pct. 181. Se modifică sintagma <i>”termenul de valabilitate”</i> cu <i>”anul valabilității”.</i>		
Propunerile privind modificarea a Regulamentului pentru implementarea Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat la Bruxelles la 28 septembrie 2000, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 456a/2007, după cum urmează:			
1	Excluderea de pe tot textul Hotărârii, sintagma la orice formă gramaticală: <i>„Fila de control”.</i>	Nu se acceptă	