



# UNIUNEA TRANSPORTATORILOR ȘI DRUMARILOR DIN REPUBLICA MOLDOVA

## ASOCIAȚIE PATRONALĂ

Vlad Tepes, 3, Chisinau, MD-2028, Republic of Moldova, tel/fax: (373) 0-22-73-53-63, ,tel.: 0-22-24-46-03; 0-22-24-45-81,  
Emil: utd.chisinauz9@gmail.com

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Stimați domni,

Prin prezenta, ne prezentăm opinia și recomandările vis-a-vis de proiectul de strategie de mobilitate 2030. Ne-am concentrat la sectoarele transport rutier și infrastructură rutieră, ca fiind nemijlocit relevante pentru membrii noștri, însă considerentele de ordin general rămân valabile și pentru transportul naval, aerian și feroviar.

Atât transportul rutier de mărfuri și persoane, cât și antreprenorii de lucrări de infrastructură se afla într-o stare critică, la limita supraviețuirii. Avem nevoie de strategii foarte inspirate și implementare foarte responsabilă pentru a face față exigențelor și provocărilor perioadei planificate și a ne menține capacitatea operațională.

Proiectul de strategie prezintă o analiză generalmente satisfăcătoare a situației, însă lipsește o formulare punctuală și sistematizată a problemelor și oportunităților, obiectivelor scontate, opțiunilor de politici, resurselor disponibile și necesare.

În rezultat, după examinarea proiectului, am constatat că :

- ✓ Viziunea propusă vine incoerent față de problemele elucidate;
- ✓ Obiectivele vin incoerent cu viziunea formulată;
- ✓ Direcțiile prioritare nu confirmă atingerea obiectivelor, dar nici nu includ analiza opțiunilor alternative;
- ✓ Măsurile elucidate în direcțiile prioritare nu neapărat sunt suficiente sau relevante;
- ✓ Indicatorii de monitorizare și evaluare sunt irelevanți acțiunilor desfășurate și obiectivelor pretinse;
- ✓ Indicatorii de monitorizare nu oferă o măsurare satisfăcătoare pe procese, rezultate (outputs) și efecte (outcomes)

De nici o manieră nu pretindem a critica persoane sau instituții, neajunsurile elucidate sunt tipice sectorului public, când complexitatea sarcinii depășește pe larg resursele instituționale, iar echipele de experți nu au acces la informație primară calitativă.

Remarcăm, că pe filiera infrastructurii drumurilor și a siguranței rutiere, strategia este mult mai elaborată și mai calitativă decât pe alte domenii.

În continuare, prezentăm propunerile punctuale pe modurile de transport.

## Transport rutier de persoane

### Probleme fundamentale :

- A Piață subțire (thin market): totalitatea veniturilor nu acoperă nici costurile directe, fără șanse ca operatorii să-și permită investiții în renovarea flotei și a bazei materiale ;
- B Riscuri curente de sustenabilitate : penurie de resurse umane și de flotă performantă și riscuri viitoare de sustenabilitate : incompatibilitate a flotei existente cu exigențele de mediu și de siguranță ;
- C Acces dificil la piață – este practic imposibil pentru transportatorii existenți să opereze pe rute noi din proprie inițiativă ;
- D Congestiune a gărilor (accesul la persoane este dificil) și congestiune a punctelor de trecere a frontierei ;
- E Dezechilibre distributive – chiar dacă transportul public are efecte pozitive sociale și de mediu, practic nu există stimulente fiscale la nivel de operatori sau consumatori

### Viziune :

A dezvolta un sistem de transport public competitiv și incluziv, cu integritate fiscală, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie :

- 1) stimularea unei piețe competitive,
- 2) susținere fiscală pentru operatori,
- 3) subvenții pentru consumatorii vulnerabili,
- 4) digitalizare,
- 5) infrastructură adecvată pentru servicii de transport

### Obiective și direcții prioritare :

#### A. Extinderea pieței

- 1) Vouchere pentru seniori, tineri, persoane cu dizabilități și alți concetățeni dezavantajați;
- 2) Mai multă libertate pentru operatori în deschiderea de noi rute ;
- 3) Mai multă libertate pentru operatori în stabilirea tarifelor ;
- 4) Stații multimodale (feroviar - rutier) ;
- 5) Liberalizarea serviciilor internaționale de transport rutier.

#### B. Ameliorarea sustenabilității ramurii (mediu, resurse operaționale, finanțe)

- 1) Stimulente pentru achiziționarea de vehicule noi (TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate) ;
- 2) Facilități pentru alimentarea vehiculelor electrice la terminalele de autobuze ;
- 3) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea șoferilor comerciali ;
- 4) Includerea transportului public de persoane în circuitul național al TVA-ului, începând de la cota 0% ;
- 5) Tranziția către tarife de utilizare a gărilor în locul comisioanelor din vânzarea билетelor ;

- 6) Promovarea determinată a tehnologiilor digitale (e-ticketing, e-vouchere, e-clearing, e-departure control system);
- 7) Stimulente pentru transportatorii care promovează mijloace de achitare alternative numerarului ;
- 8) Stimulente pentru utilizarea energiei ecologice – la nivel de transportatori care operează vehicule ecologice și la nivel de stimulente fiscale pentru resursele energetice ecologice.

### **C. Stimulare a pieței competitive**

- 1) Mai multă libertate pentru operatori în deschiderea de noi rute și în perfecționarea celor existente ;
- 2) Mai multă libertate pentru operatori în stabilirea tarifelor ;

### **D. Reducerea congestiunii**

- 1) Acces echitabil și predictibil al operatorilor de transport la peroane ;
- 2) Facilitarea creării de noi stații și terminale ;
- 3) Evitarea ambuteiajelor, permiterea autobuzelor interurbane să utilizeze benzile de transport public în Chișinău și alte orașe și localități ;
- 4) Îmbunătățirea capacității punctelor de control la frontieră, prioritizarea transportului public ;

### **E. Utilizarea externalităților și a efectelor de spill-over**

- a. Inițierea unui program de rambursare a accizelor la combustibil pentru transportul public
- b. Promovarea inițiativelor de transferuri fiscale de la afacerile locale către transportul public

### **F. Stimularea inovației**

Asigurarea unui cadru normativ propice pentru operatorii de transport inovatori:

- 1) Operațional (confort sporit, internet la bord, vehicule cu emisii reduse, transporturi combinate, transporturi intermodale, transporturi prin sistem de hub regional)
- 2) Comercial (abonamente, tarife diversificate, canale de vânzări diversificate)

**G. Asigurarea principală că orice cerințe de siguranță și calitate nu vor restricționa exagerat accesul la piață sau costurile de operare**

## Transport rutier de mărfuri

### Probleme fundamentale :

- A Congestionare a punctelor de trecere a frontierei și a terminalelor vamale : în rezultat avem o scădere semnificativă a productivității și o creștere imposibilă a costurilor operaționale;
- B Riscuri imediate de sustenabilitate : penurie critică de resurse umane și de flotă performantă
- C Acces dificil la piață – operatorii de transport de marfă sunt dezavantajați față de cei din țările vecine.
- D Riscuri viitoare de sustenabilitate : incompatibilitate a flotei existente cu exigențele de mediu și de siguranță;

### Viziune :

A susține dezvoltarea operatorilor privați de transport marfă, care vor fi atractivi pentru economia națională și vor fi capabili să opereze exporturi de servicii, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie :

- 1) Reducerea drastică a congestionării în punctele critice,
- 2) Susținere fiscală pentru operatorii de transport și pentru resursele energetice ecologice,
- 3) Lărgirea contingentului de șoferi pentru servicii internaționale de transport,
- 4) Liberalizare a acordurilor internaționale de transport,
- 5) Digitalizare a serviciilor publice și infrastructură modernă pentru servicii de transport

### Obiective și direcții prioritare :

#### A. Reducerea congestionării la punctele de control la frontieră (creșterea eficienței vămilor și reducerea costurilor de congestie)

- 1) Acces echitabil și predictibil la punctele de control la frontieră, implementarea cozii electronice ;
- 2) Facilitarea creării de platforme de parcare-așteptare ;
- 3) Îmbunătățirea capacității punctelor de control la frontieră, sincronizarea cu țările vecine, stabilirea de linii prioritare dedicate ;
- 4) Prioritizarea transportului de animale vii, declarația electronică prealabilă TIR, transportului de perisabile ;
- 5) Îmbunătățirea terminalelor vamale interne.

#### B. Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt (mediu, operațiuni, finanțe)

- 1) Stimulente fiscale pentru achiziționarea de vehicule noi (Euro-6) ( anulare TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate) ;
- 2) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea șoferilor comerciali ;

- 3) Îmbunătățirea procedurilor de validare și de permis de muncă pentru șoferii străini pentru operatorii moldoveni ;
- 4) Promovarea e-tehnologiilor, angajament puternic pentru digitalizarea tuturor licențelor, autorizațiilor și permiselor până în 2027 ;
- 5) Sincronizarea cu părțile relevante (BSEC, ECMT, alte state) pentru e-autorizări
- 6) Facilitarea digitalizării comerțului: E-CMR, E-trade
- 7) Carduri inteligente pentru tahografe

#### **C. Facilitarea accesului la piața internațională**

- 1) Liberalizarea acordurilor de transport, extinderea numărului de autorizații de transport acolo unde liberalizarea nu este posibilă ;
- 2) Respectarea politicilor de facilități fiscale cu țările vecine, în particular ce ține de restituirea TVA
- 3) Rezolvarea problemei celor 90 de zile Schengen pentru șoferii cu cetățenie a Republicii Moldova
- 4) Obținerea calității de membru deplin NCTS (New Computerized Transit System)

#### **D. Îmbunătățirea sustenabilității pe termen lung**

- 1) Inițierea unui program național (similar RABLA) pentru susținerea reînnoirii flotei și a achiziției vehiculelor verzi

#### **E. Utilizarea externalităților și a efectelor de spill-over**

- 1) Dezvoltarea centrelor logistice multimodale

#### **F. Asigurarea principală că orice cerințe de siguranță și calitate nu vor restricționa exagerat accesul la piață sau costurile de operare**

## Întreținerea și construcția drumurilor

### Probleme fundamentale :

- A Reglementarea ineficientă și eșecurile pieței:
- a. Lipsa unei planificări strategice pe termen mediu a lucrărilor de reabilitare și întreținere a infrastructurii rutiere cu acoperire financiară suficientă, stabilă și promptă.  
Ne-efectuarea în termen a lucrărilor de reabilitare și întreținere, alocarea insuficientă sau întârziată de fonduri duc iminent la costuri de întreținere și reabilitare mult mai mari și la costuri exagerate a operării vehiculelor.
  - b. Acces dificil la piață pentru antreprenorii calificați în lucrări de infrastructură rutieră.  
Acest tip de activitate solicită bază materială solidă și resurse umane calificate, deci este esențial de a corela investițiile cu veniturile operaționale – altfel survine incapacitatea financiară.

Veniturile întreprinderilor de construcție și reparație a infrastructurii rutiere sunt extrem de incerte și depind de alocările anuale în Fondul Rutier și licitațiile rezultante.

- c. Concurența neloială din partea antreprenorilor necalificați, inclusiv din cauza lipsei unui clasificator al prestatorilor de lucrări de infrastructură.

Regulile actuale de achiziții nu prevăd criterii suficiente de calificare a antreprenorilor și de calitate a materialelor pentru adjudecarea contractelor de lucrări de infrastructură, practic punând în aceleași condiții întreprinderile cu reputație, bază materială, specialiști performanți, sistem de management al calității – cu competitorii care nu au nimic din toate acestea.

În consecință, condițiile economice ale contractelor afectează calitatea lucrărilor și sustenabilitatea antreprenorilor de calificare înaltă.

- d. Piață subțire – volumul redus al pieței nu le permite drumarilor să investească în baza materială performantă și în resurse umane de cea mai înaltă calificare.
- B Riscuri de sustenabilitate imediate și pe termen lung pentru întreprinderile de lucrări de infrastructură: penurie critică de resurse umane și de echipament performant
- C Regulile și practicile de exploatare sau întreținere insuficiente duc la reducerea utilității infrastructurii rutiere și măresc costurile de întreținere a infrastructurii și costurile operaționale ale vehiculelor.
- D Congestionare a infrastructurii rutiere în unele noduri-intersecții și în punctele de trecere a frontierei.

Rândurile lungi la vamă afectează critic productivitatea – și în final competitivitatea - operatorilor de transport marfă, ceea ce se răsfrânge la costul transportării și la capacitatea operațională.

## **Viziune :**

A dezvolta o rețea rutieră sigură, utilă și la costuri rezonabile ; a susține dezvoltarea și competitivitatea întreprinderilor de lucrări de infrastructură, prin promovare consistentă de politici pe cinci direcții-cheie :

- 1) Resurse alocate drumurilor de o manieră suficientă, predictibilă pe termen lung, transparentă ;
- 2) Modelarea strategiilor de achiziții a lucrărilor de infrastructură, care să favorizeze dezvoltarea unor întreprinderi specializate competitive, înzestrate cu baze materiale și personal calificat.
- 3) Planificarea strategică pe termen mediu a lucrărilor de reabilitare și întreținere a infrastructurii rutiere, care să stea la baza alocării resurselor
- 4) Implementarea practicilor de exploatare și întreținere moderne pentru a maximiza eficiența și durata exploatarei, dar și a minimiza costurile de întreținere.
- 5) Digitalizare a gestiunii drumurilor publice

## **Obiective și direcții prioritare :**

### **A. Dezvoltarea pieței de lucrări de infrastructură**

- 1) Fondul rutier independent de bugetul public, sau cu un grad înalt de autonomie, astfel ca resursele destinate infrastructurii rutiere să fie inalienabile ;
- 2) Gestiune strategică a activităților de exploatare, întreținere, reparații periodice, reparații capitale pe întreg ciclul de viață a infrastructurii, cu alocare de resurse conform necesităților, nu conform disponibilității.
- 3) Actualizare a cadrului de achiziții a lucrărilor de infrastructură :
  - i. Cerințe de calificare pentru contractori, care să includă bază materială, personal calificat, practici de management al calității
  - ii. Contracte de lucrări multianuale, cu prevederi compatibile cu cadrul FIDIC
  - iii. Achiziții pe termen de 3-5 ani, în loc de achizițiile anuale practicate acum
- 4) Încurajarea participării antreprenorilor din Moldova în contractele internaționale de reabilitare a infrastructurii.

### **B. Îmbunătățirea sustenabilității pe termen scurt (mediu, operațiuni, finanțe)**

- 1) Stimulente fiscale pentru achiziționarea de echipament nou pentru lucrările de infrastructură (anulare TVA la import, dobândă subvenționată, prime de asigurare reduse sau subvenționate) ;
- 2) Inițierea unui program național (similar cu Prima Casă) pentru instruirea inginerilor și a specialiștilor de infrastructură;
- 3) Îmbunătățirea procedurilor de validare și de permis de muncă pentru inginerii și specialiștii străini antrenați în lucrările de infrastructură de către antreprenorii naționali ;

### **C. Ameliorarea normelor și activităților de exploatare și întreținere, pentru a spori utilitatea infrastructurii rutiere și a diminua costurile de întreținere a drumurilor și de exploatare a vehiculelor.**

- 1) Cântărirea în mișcare ;
- 2) Cântare statice amplasate la obiectivele logistice și industriale cu risc de depășire a sarcinii pe osie (cariere, uzine, porturi, centre logistice) ;
- 3) Întreținerea de iarnă, care să cuprindă protocoale de prevenire a ghețușului și măsuri de contingență în caz de intemperie ;
- 4) Întreținerea de primăvară, plombarea promptă a gropilor, restabilirea promptă a marcajului ;
- 5) Autorizarea și gestiunea construcțiilor adiacente drumurilor, în special a obiectivelor comerciale;

**D. Măsuri de reducere a congestiunii în unele noduri-intersecții și în punctele de traversare a frontierei**

- 1) Lărgirea capacității punctelor de traversare a frontierei conform secțiunii A din recomandările pentru transportul rutier de mărfuri.
- 2) Abordare proactivă a intersecțiilor cu risc de congestiune, prin monitorizare sistematică a situației și măsuri de gestiune operativă (echipaje de poliție), tactică (semne de circulație, marcaj, semafoare) și strategică (sensuri giratorii, intersecții denivelate)

Respectuoase salutări,

Director Executiv

Oleg Tofilat

Asociația Patronală Uniunea Transportatorilor și Drumarilor

Administrator

Iulian Postică

Asociația Internațională a Transportatorilor Auto

Președinte

Boris Gherasim

Asociația Drumarilor Antreprenori din Moldova