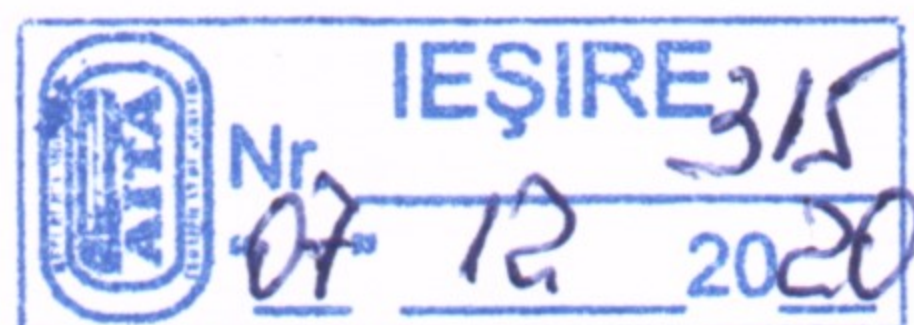


# ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR AUTO DIN MOLDOVA

3/1 BD. D. CANTEMIR, 2001, CHIȘINĂU, MOLDOVA  
Internet: [www.aita.md](http://www.aita.md)  
e-mail: [info@aita.md](mailto:info@aita.md)

Tel. +373(22) 278844  
Fax +373(22) 278838  
WinFax +373(22) 278837

Cu referire la  
nr.14/4-6285  
din 12.10.2020



## Ministrul Economiei și Infrastructurii

Prin prezenta, Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova a examinat proiectul Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu masele și/sau dimensiuni ce depășesc limitele maxime admise și comunică despre următoarele propuneri și modificări.

### La proiectul Hotărârii de Guvern.

#### La pct.5.

Considerăm oportun de a prezenta un termen optim pentru intrarea în vigoare a prezentului Regulament. Astfel, propunem ca sintagma „*data publicării*” să fie înlocuită cu sintagma „*6 luni din momentul*”.

### La proiectul Regulamentului.

#### La pct.3.

La noțiunea „**autorizație specială de transport (AST)**”, considerăm oportun de a exclude ultima frază. Astfel, nu este clar, cum vor circula autovehiculele a căror încărcătură nu este indivizibilă, or din propunerea autorilor acestea vor fi interzise spre circulație în momentul când masele și/sau dimensiunile maxime admise ale lor vor fi depășite.

Nu este clar expuse de autori noțiunile „**dimensiuni depășite**” și „**vehicul cu depășiri**”.

La noțiunea „**masa totală a vehiculului**” de exclus sintagma „**ori cumularea masei suportate a tuturor axelor unui vehicul/ansamblu de vehicule.**”

La noțiunea „**traseu autorizat**”, nu este clară propunerea autorilor din care considerente s-a efectuat divizarea traseelor autorizate în traseu simplu și multiplu. Considerăm oportun de a prezenta unele clarități suplimentare vizând acest subiect, or se propune de a exclude această divizare.

La noțiunea de „**persoană specializată**”, considerăm oportun de a exclude această definiție și tot odată de a exclude și pct.31 din proiectul Regulamentului, deoarece Codul transporturilor rutiere aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014 nu prevede atestarea unor astfel de persoane. De fapt, de către autori se încearcă de a include prin acest proiect (contrar legislației) unele persoane care vor fi autorizate în vederea desfășurării activității de însoțire a vehiculelor cu depășiri. Mai mult ca atât, conform prevederilor pct.31 din Regulament, vor avea drept să desfășoare astfel de activitate și operatorii economici care au în domeniul de activitate activități conexe. Astfel, este absolut neclară propunerea autorilor, cum acești operatori economici vor putea efectua astfel de activități.

**La pct.4.**

În conformitate cu prevederile art.24 pct.(1) alin. a) la Legea nr.100 cu privire la actele normative, conținutul proiectelor se expune într-un limbaj simplu, clar și concis. Astfel, solicităm autorilor de a prezenta suplimentar unele clarități referitor la punctul dat fie excluderea în totalmente a acestui punct. Mai mult ca atât, care sunt standardele de circulație la care autorii fac referire și la care fac referire aceste condiții.

**La pct. 6 literele a) și b) prima liniuță.**

În vederea excluderii oricăror echivocuri sau interpretări duble, considerăm necesar ca autorii să prezinte noțiunea de „axă unică în componența unui grup de axe”. În varianta propusă de autori această sintagmă poate fi interpretată cu sens dublu, de către persoana abilitată cu drept de control.

**La pct.8.**

Se propune excluderea sintagmei „(inclusiv a încărcăturii)”, deoarece denumirea Anexei 2 la care fac referire autorii este: ”Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice”.

**La pct.11 alin. 1) litera b).**

Considerăm oportun ca autorii să prezinte suplimentar argumente ce au avut în vedere prin sintagma „stării tehnice” (fie revizia tehnică a vehiculului, fie corespunderea vehiculului pentru transportul de mărfuri agabaritice, fie altceva).

**La pct.14.**

Care este sensul avizului prealabil al inspectoratului Național de Securitate Publică din cadrul Inspectoratului General al poliției al ministerului Afacerilor Interne?.

Care sunt regulile de eliberare al acestui aviz, termenul de eliberare, costul, etc.? Considerăm oportun completarea suplimentară a informației expuse mai sus, fie excluderea acestui punct.

**La pct.15.**

Considerăm oportun de a expune în noțiunii descrierea, care sunt aceste autostrăzi menționate de autori.

**La pct.16 alin.7).**

Considerăm, că este necesar de menționat în ce mod pot fi completate și când se impun, după caz, condițiile de către calea ferată.

**La pct.17 alin.4) litera a).**

Este absolut dubioasă propunerea autorilor cât și motivul autorilor de a modifica sintagma „orele 6.00-8.00” cu sintagma „orele 6.00-10.00”. Considerăm, că prin această modificare se încearcă o metodă de a mai amenda companiile de transport, care și așa actualmente sunt într-o situație dezastruoasă. Propunem, de a modifica sintagma „orele 6.00-10.00” cu sintagma „orele 6.00-8.00”, așa cum este prevăzut în pct.53 la Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007.

**La pct.17 alin.4) litera b).**

În conformitate cu prevederile art.24 pct.(1) alin. a) la Legea nr.100 cu privire la actele normative, conținutul proiectelor se expune într-un limbaj simplu, clar și concis. Astfel, solicităm autorilor de a prezenta suplimentar unele clarități referitor la punctul dat fie excluderea în totalmente a acestui punct.

**La pct.17 alin. 5).**

Propunem de completat după cuvintele „cu masele” cu sintagma „ce depășește 20 tone”.

**La pct.19 alin. 5).**

Care este necesitatea completării cererii de către solicitant pentru eliberarea AST în limba rusă sau în limba engleză. Considerăm oportun de a completa la finele frazei cu sintagma „după caz”. Mai mult ca atât, la pct.20 alin. 3), se propune de către autori ca AST-ul să fie eliberat doar în limba română.

**La pct.20 alin. 1) litera j).**

Nu este clar, care este acea contravaloare a tarifelor suplimentare pentru circulația vehiculelor cu depășiri și care este rolul acestei contravalori în conținutul AST. Propunem fie excluderea literei j) fie reformularea sintagmei respective cu expunerea în definiții ce înseamnă „contravaloarea tarifelor suplimentare”.

**La pct.20 alin. 4).**

Care este necesitatea ca conducătorul vehiculului cu depășiri să dețină cunoștințe de limbă în care a fost emis AST-ul. Considerăm necesar de a exclude acest punct.

**La pct.22.**

Prevederile acestui punct sunt absolut aberante și neargumentate. Propunem revizuirea perioadelor indicate la alin. 1) și 2) din punctul dat.

Considerăm inexacte prevederile expuse și la alin. 3) din punctul dat și propunem excluderea lui completă.

**La pct.23.**

Prevederile alin. 1) din punctul dat sunt absolut aberante și neargumentate. Propunem revizuirea perioadei indicate.

**La pct.25 alin. 1).**

Considerăm absolut nejustificată propunerea „5 zile lucrătoare” și propunem să fie modificată în „24 ore”.

**La pct. 27. Alin. 4).**

Considerăm strict necesar excluderea acestui alineat. Mai mult ca atât, care este baza juridică la care sau referit autorii introducând o taxă pentru eliberarea copiei AST. Nu este altceva decât o cheltuială neargumentată de bani pentru agenții transportatori.

**La pct.28 alin. d).**

Propunem ca sintagma „*rezolvarea problemelor constatate*” de a fi modificată cu sintagma „corespunderea cerințelor conform prezentului Regulament”.

**La pct.31.**

Autorizarea propusă de autori pentru operatorii economici specializați nu este prevăzută în nici un act normativ și/sau legislativ. Astfel, considerăm o încălcare a legislației în vigoare prin introducerea acestei autorizări în Regulament și nu în Lege. Propunem excluderea completă a punctului dat.

**La pct.32 alin. 1).**

De completat în final cu sintagma „și prevederile expuse în pct.7 al prezentului Regulament”.

**La pct.32 alin. 3).**

Propunem revizuirea completă a alineatului dat. Nu este clar, cine este persoana responsabilă prevăzută la pct.57 după cum menționează autorii, or acest punct de referință nu există în proiectul dat.

**La pct.32 alin. 4).**

Propunem autorilor excluderea acestui punct. Cine va suporta cheltuielile în caz că pretinsele depășiri nu se adevăresc? Dacă cheltuielile vor fi din contul agentului constatat, atunci poate fi susținută această redacție.

**La pct.33.**

Propunem autorilor de a include în acest punct și procedura de cântărire a vehiculelor cisterne, care este diferită de celelalte, or autorii nu menționează nici un cuvânt pe întreg textul Regulamentului despre acest fapt. Paralel de completat în final cu prevederile expuse în Art.121 din Codul transporturilor rutiere, aprobat prin Legea nr.150 din 17.07.2014.

**La pct.34 alin. a).**

Propunem autorilor de a completa sintagma „din documente” cu sintagma „expuse în pct.7 al prezentului Regulament” și de a schimba cu locul cu sintagma „din cântărire”.

**La pct.35 alin.2).**

Propunem să fie expuse mai clar pentru fiecare situație descrisă de autori pentru a exclude dubla interpretare a măsurilor aplicate. (separat când este AST, când nu este AST, când sunt abateri cu prezența AST și când nu este AST, când se cer prejudicii de către administratorii drumurilor și pentru ce, etc.)

**La pct.36 alin. 1).**

Propunerea autorilor este neclară. De cine și în ce mod, pentru vehiculele care vor circula cu nerespectarea numerelor de circulație, caracteristicilor tehnice, a perioadei înscrise ș.a. se va anula AST. Propunem fie excluderea acestui alineat fie reformularea lui.

**La pct.36 alin. 2) – 5).**

În situația când emitent al AST este ANTA și atribuțiile de control le efectuează tot colaboratorii ANTA, atunci care este sensul ca originalul AST să fie păstrat la bordul vehiculului și prezentat obligatoriu organului de control, adică tot colaboratorilor ANTA. Având codul unic de identitate, AST poate fi ușor verificat de colaboratorii ANTA.

**La pct.37.**

Propunem autorilor să se expună mai clar separat, pentru fiecare situație descrisă în alin. a) - f) pentru a exclude neclaritățile și dubla interpretare a măsurilor aplicate. (separat pentru operatorul de transport, pentru persoanele fizice și/sau juridice, pentru deținătorul vehiculului rutier, conducătorul auto, expeditorul mărfii, etc.)

**La pct.38 alin. 2).**

Nu este clar, de ce autorii propun atât ridicarea plăcuțelor de înmatriculare cât și a certificatului de înmatriculare. Juridic nu poate fi amendat un contravenient de două ori simultan pentru aceeași încălcare. Propunem modificarea acestui alineat.

**La pct.38 alin. 3).**

Este problema agentului constatator în cazul când nu se găsește un spațiu corespunzător pentru imobilizarea vehiculului, și nicidecum a contravenientului. Se propune excluderea acestui alineat.

**La pct.38 alin. 5).**

Nu este clar, cum vor fi stabilite pierderile cauzate terților de imobilizarea vehiculului, persoanelor transportate, achitarea eventualelor cheltuieli, etc. Considerăm ca va fi un abuz din partea organelor constatatoare și ilegale. Propunem excluderea acestui alineat.

**La pct.38 alin. 6).**

Nu este clar care este taxa fiscală aplicată pentru folosirea drumurilor până la momentul de descărcare ori traversare a frontierei. Cum se va proceda în cazul vehiculelor străine, care au fost admise pe teritoriul țării fără abateri și depășiri? Propunem excluderea acestui alineat.

**La pct.38 alin. 7).**

Considerăm, că această prevedere nu este clară privind perioadă încetării imobilizării, prin ce act de constatare se decide imobilizarea și modul de contestare a deciziei de imobilizare a vehiculului. Este marea posibilitate că pot apărea eventualele incidente de integritate și din aceste motive considerăm neargumentată propunerea în redacția autorilor.

**La pct.39.**

Propunem să fie publicate pe pagina web a ANTA și ASD modificările itinerarului pentru sectoarele de drum interzise pentru efectuarea transporturilor.

**La pct.40.**

Nu este clar necesitatea de a să se prezinte cu AST la autoritatea emitentă (ANTA) în situația că AST are cod unic de identitate și poate fi ușor printat cu modificările de rigoare.

**La pct.41.**

Propunem modificarea acestui alineat.

Nu sunt clar expuse din care pricinile (condițiile) pentru care poate fi anular AST și modalitatea de anulare, modalitatea de contestare a deciziei de anulare, etc.

**La pct.42.**

Prin prisma prevederilor acestui punct, autorii practic exclud dezacordul operatorilor de transport cu deciziile luate de agenții constatatori, și imposibilitatea lor de a se adresa în instanțele competente. Considerăm un abuz grav al autorilor și propunem excluderea acestui punct.

**La pct.43.**

Prevederile date nu au suport juridic privind modul de constatare și aprecierea a degradările drumurilor și lucrărilor de artă, pentru care se poate cere despăgubiri pentru reparații.

Suplimentar dorim să atragem atenția ca erorile stabilite de la 100 kg până la 250 kg sunt foarte mici. Erorile urmează să fie stabilite minimum de 2 % de la masa totală a vehiculului, cum este în majoritatea țărilor.

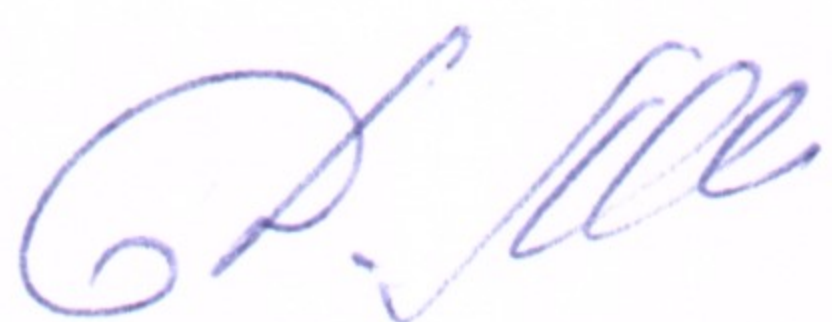
De asemenea nu se regăsește modalitatea de cântărire pentru transport special unde nu se poate de repartizat marfa din punct de vedere tehnic și anume cisternele, care transportă lichide. De pildă, în România cisternele nu se cântăresc pe axe, dar se cântăresc numai masa totală.

Concluzie:

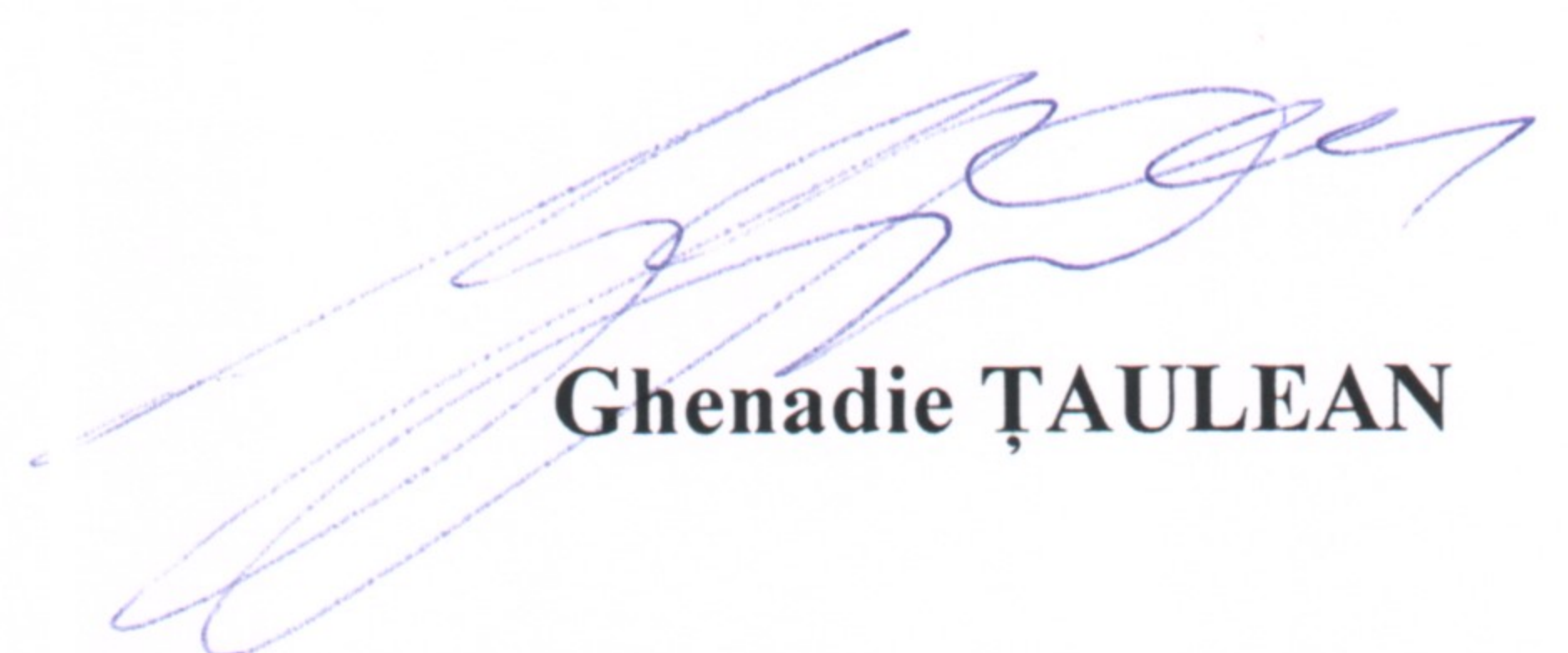
Reieșind din cele menționate mai sus, Asociația AITA nu susține proiectul dat. Mai mult ca atât, propunem inițierea unei ședințe de lucru pe marginea subiectelor abordate cu participarea asociațiilor și organizațiilor profesionale de profil.

**Cu stimă,**

**Administratori AITA**



**Dumitru ALBULESA**



**Ghenadie ȚAULEAN**