

peimit 29.06.20  
Burlacov Ana

**CONSILIUL CONSULTATIV ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR  
RUTIERE AL MINISTERULUI ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII**

25 Iunie 2020

**Domnului Igor DODON,  
Președintele Republicii Moldova**

**Doamnei Zinaida GRECEANÎ,  
Președintele Parlamentului Republicii Moldova**

**Domnului Ion CHICU,  
Prim-ministru al Republicii Moldova,**

**Domnului Sergiu RAILEAN,  
Ministrului Economiei și Infrastructurii**

**Domnului Vladimir GOLOVATIUC,  
Președintelui Comisiei Economie, Buget și Finanțe**

**Fracțiunii parlamentare a PSRM  
Fracțiunii parlamentare a PAS, Blocul ACUM  
Fracțiunii parlamentare ACUM, Platforma DA  
Fracțiunii parlamentare PDM  
Fracțiunii parlamentare a Partidului „Șor”  
Grupului parlamentar „Pro Moldova”**

Stimați domnule Președinte al Republicii Moldova,

Stimată doamnă Președinte a Parlamentului,

Stimate domnule Prim-ministru,

Stimate domnule Ministru,

Stimați deputați,

Prin prezenta, Consiliul Consultativ în domeniul transporturilor rutiere de pe lângă Ministrul Economiei și Infrastructurii, în urma analizei situației create în ramură, ca rezultat al mai multor factori, în special al pandemiei Covid-19, vine cu

prezentul demers pentru a fi întreprinse măsuri urgente, care vor diminua impactul pandemiei asupra ramurii transporturilor rutiere din Republica Moldova.

Măsurile propuse de noi, și cauzele care provoacă daune ramurii transporturilor rutiere sânt complexe și necesită implicarea organelor legislative și executive din țară.

Consiliul Consultativ a constatat că situația din domeniul transporturilor rutiere de marfă și pasageri s-a înrăutățit semnificativ, volumele de servicii au scăzut enorm, un număr mare de angajați nu pot fi remunerați sau sânt remunerați doar parțial față de perioada de până la pandemie, în anul 2020 investiții în ramură practic nu au fost făcute.

Situația critică din ramură are mai multe motive, dar principalul motiv este pandemia Covid-19. Totodată problemele care au existat până la pandemie și care nu au fost soluționate la timpul potrivit, acum servesc ca un factor catalizator care majorează efectul negativ al crizei.

În prezent atestăm situația de abuzuri din partea Gărilor Auto Moderne, neasigurarea de către Gări a respectării drepturilor operatorilor de transport, autoasumarea de către gări a funcțiilor de control ale statului și nereacționare a Agenției Proprietății Publice la încălcarea contractului de Parteneriat Public Privat (PPP), reconstrucția unor gări fără a fi asigurat ca pe perioada reconstrucției să fie respectat procesul tehnologic în transport, imposibilitatea creării unor altor gări și încheierii contractelor cu alte gări de către operatorii de transport. De asemenea existența unui număr mare de litigii în care se află operatorii de transport rutier cu MEI, ANTA, SFS, ÎS "GSA" și lupta insuficientă a organelor de control cu transportul ilicit, transformă activitatea de transport a operatorilor legal constituiți într-o luptă continuă contra hărțuirii din partea organelor de stat și a transportatorilor iliciți.

De asemenea constatăm o scădere drastică a numărului de pasageri și a volumelor de marfă transportată în perioada post-excepțională. Paralel cu aceasta înregistrăm un număr insuficient de autorizații bilaterale/tranzit de transport de marfă spre/din Federația Rusă, care ar putea bloca activitatea de export a sectorului agricol și alte domenii.

Lipsa investițiilor în ramură în anul curent va avea efecte negative câțiva ani în viitor ca rezultat al necompetitivității ramurii în raport cu transportatorii străini.

Totodată lipsa regimului liberalizat transport de marfă în transporturile bilaterale cu Federația Rusă, Ucraina va scade din mobilitatea operatorilor de transport și va reduce semnificativ instrumentele organelor naționale de a reacționa la fluctuațiile post-pandemice.



Consiliul Consultativ constată că în România, celelalte țări ale UE, Federația Rusă ș.a. au fost aplicate măsuri de ordin financiar, fiscal și administrativ care au avut drept scop diminuarea efectelor pandemiei și menținerea transporturilor la nivel înalt de competitivitate. De exemplu în România au fost adoptate măsuri de ordin financiar ce au permis companiilor să reducă din povara salarială și a plăților salariale, iar în prezent se implementează programe de susținere a sectoarelor din economie, iar în Federația Rusă deja operatorii de transport pe lângă alte instrumente valabile pentru toate ramurile economiei au primit două tranșe de subvenționare echivalente în total cu 400 euro raportate la o unitate din statele de personal. Considerăm că pentru supraviețuirea transporturilor rutiere, astfel de instrumente sânt necesare și în Republica Moldova.

Consiliul solicită să fie întreprinse de urgență următoarele măsuri:

#### **1. De ordin administrativ**

- a) Restabilirea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor – ca organ central de specialitate în domeniul transporturilor și infrastructurii;
- b) Instituirea moratoriului la controalele fiscale și cele efectuate de ANTA planificate și inopinate până la sfârșitul anului 2020, cu excepția combaterii transporturilor ilicite și respectării, pe drumurile publice, a masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise ale vehiculelor rutiere;
- c) Inițierea negocierilor cu organele competente din Federația Rusă pentru majorarea cotei de autorizații bilaterale/tranzit pentru anul 2020
- d) Inițierea negocierilor cu Federația Rusă, Turcia și Ucraina pentru liberalizarea transporturilor bilaterale de mărfuri pentru o perioadă de doi ani post-pandemie
- e) Mobilizarea tuturor forțelor ANTA și Poliției pentru combaterea transportului ilicit de persoane
- f) Inițierea discuțiilor cu CNPF și Comisia Parlamentară Economie, Buget și Finanțe privind aprobarea modificărilor legislației, care vor permite

transparentizarea calculelor primei de asigurare RCA, CASCO, CARTEA VERDE separat pentru autobuze, camioane, taximetre. La stabilirea mărimii primei de asigurare urmează să fie luate în considerație factorii determinanți din economie, precum și analiza comparativă cu mărimea primei de asigurare din alte țări, permiterea achitării în rate a poliței de asigurare, simplificarea procedurilor ce țin de păstrarea valabilității Poliței RCA în cazul antrenării unei unități de transport cu RCA valabil pentru alt asigurat

- g) Finalizarea examinării și soluționării adresărilor transportatorilor și curmarea practicii SFS de interpretarea extensivă a legislației și sancționarea operatorilor de transport pentru încălcările care prevăd sancțiuni contravenționale pentru conducătorii auto
- h) Încetarea practicii Poliției de verificare la unitățile de transport a nr. motorului, adoptarea modificărilor necesare a legislației pentru finalizarea procesului de implementare în acest domeniu a practicii UE
- i) Sancționarea SRL "Gările Auto Moderne" (GAM) pentru neachitarea la timp a plăților față de operatorii de transport.
- j) Publicarea conținutului Contractului de Parteneriat public-privat încheiat pentru administrarea patrimoniului garilor și stațiilor auto
- k) Modificarea componenței comisiei de monitorizare a contractului de PPP al GAM, care actualmente are rolul de avocat al GAM
- l) Modificarea legislației și asigurarea implementării mecanismului ce ar permite separarea din momentul încasării mijloacelor financiare ce revin autogărilor și ce revin transportatorilor, protejarea mijloacelor financiare a transportatorilor de a fi utilizate, încasate, sechestrate pentru obligațiunile autogărilor, asigurarea transferurilor zilnice de la gări față de transportatori
- m) Investigarea și sancționarea persoanelor- funcționari publici din cadrul MAEIE și Poliției de Frontieră care au favorizat efectuarea curselor rutiere internaționale ilegale în lipsa Deciziei CSE. Urgentarea examinării de către MAI a plângerilor transportatorilor și asociațiilor din domeniu adresate în legătură cu efectuarea acestor curse
- n) Instalarea posturilor permanente ale ANTA la punctele de trecere a frontierei de stat în scopul combaterii transportului ilicit de persoane în trafic internațional, protejarea transportatorilor naționali de efectuarea de către operatorii străini a curselor de pasageri și de marfă în lipsa autorizațiilor necesare. Actualmente această funcție este ignorată de autoritățile de frontieră.



- o) Deblocarea procesului de reutilare a unităților de transport, ajustarea procedurilor la practica UE și excluderea competențelor organelor care nu au atribuții de reglementare tehnică.
- p) Excluderea Poliției de la efectuarea controalelor activității de întreprinzător
- q) Aducerea activității Cancelariei de Stat în conformitate cu prevederile Legii nr. 131 privind controlul de stat al activității de întreprinzător. Obligarea Cancelariei de Stat să întreprindă măsurile prevăzute de lege contra organelor de control care comit încălcări ale legii susmenționate.

## **2. De ordin fiscal**

- a) Introducerea TVA cu cota 0 la transportul de pasageri pe rute naționale
- b) Scutirea de plata impozitului pe venit din activitatea de întreprinzător pentru anul 2020 și 2021
- c) Amânarea cu 6 luni a plăților obligatorii de asigurări sociale și fondul de pensii precum și plăților pentru asigurarea medicală obligatorie
- d) Compensarea a 50% din costul accizelor combustibilului consumat la transportul rutier de marfă și transportul rutier de pasageri pe rute regulate analogic practicii UE
- e) Reducerea cu 50% a mărimii taxelor rutiere pentru autobuze și camioane
- f) Deducerea la cheltuieli a costului tuturor lucrărilor de întreținere și reparație a unităților de transport
- g) Modificarea Legii nr. 160 și micșorarea cu 50% a costului autorizațiilor pentru transportul internațional de marfă

### 3. De ordin financiar:

- a) Achitarea din contul bugetului de stat a datoriilor acumulate de ÎS "Gările și Stațiile Auto" față de operatorii de transport, similar Deciziilor CEDO adoptate contra Republicii Moldova pe cazuri similare
- b) Acordarea unor subvenții pentru întreprinderile de transport de pasageri ce deservește rute regulate naționale pentru o perioadă de 6 luni calculată fie în funcție de numărul de unități de transport ce activează pe cursele regulate, fie în raport de numărul angajaților la întreprindere antrenați în domeniul transporturilor rutiere pe rute regulate naționale în mărime de trei mii lei pentru fiecare unitate de transport antrenată la deservirea curselor sau două mii cinci sute lei pentru un angajat în ramură.
- c) Compensarea integrală pe un termen de 6 luni a dobânzilor pentru contractele de leasing încheiate și active până la pandemie pentru procurarea autobuzelor/camioanelor/taximetrelor
- d) Reducerea valorii unității convenționale la 30 lei
- e) Reșalonarea creditelor bancare și nebankare (leasing și microfinanțare) pe un termen de 6 luni, înghețarea calculării dobânzilor, stabilirea posibilității achitării anticipate a creditelor fără achitarea unor comisioane suplimentare
- f) Permitea importului autobuzelor de orice capacitate cu vârstă până la 15 ani
- g) Compensarea fondului de salarizare pentru angajații care parțial au fost încadrați în activitatea de bază sau încă staționează (perioada după ridicarea stării de urgență) în mărimea salariului mediu pe perioada de trei luni pre-pandemice pe o perioadă de 6 luni;
- h) Compensarea dobânzilor pentru un termen de trei ani la contractele de leasing, ce vor fi încheiate pentru procurarea unităților de transport cu vârsta de până la cinci ani;
- i) modificarea legislației în scopul stabilirii prin negocierea părților a mărimii poliței de asigurare în contractele de asigurare a răspunderii față de pasageri.

Toate problemele și măsurile invocate mai sus, constituie obiectul mai multor adresări, plângeri, petiții depuse Guvernului, Ministerului Economiei și Infrastructurii, Cancelariei de Stat, Agenției Proprietății Publice, Agenției



### 3. De ordin financiar:

- a) Achitarea din contul bugetului de stat a datoriilor acumulate de ÎS "Gările și Stațiile Auto" față de operatorii de transport, similar Deciziilor CEDO adoptate contra Republicii Moldova pe cazuri similare
- b) Acordarea unor subvenții pentru întreprinderile de transport de pasageri ce deservește rute regulate naționale pentru o perioadă de 6 luni calculată fie în funcție de numărul de unități de transport ce activează pe cursele regulate, fie în raport de numărul angajaților la întreprindere antrenați în domeniul transporturilor rutiere pe rute regulate naționale în mărime de trei mii lei pentru fiecare unitate de transport antrenată la deservirea curselor sau două mii cinci sute lei pentru un angajat în ramură.
- c) Compensarea integrală pe un termen de 6 luni a dobânzilor pentru contractele de leasing încheiate și active până la pandemie pentru procurarea autobuzelor/camioanelor/taximetrelor
- d) Reducerea valorii unității convenționale la 30 lei
- e) Reșalonarea creditelor bancare și nebankare (leasing și microfinanțare) pe un termen de 6 luni, înghețarea calculării dobânzilor, stabilirea posibilității achitării anticipate a creditelor fără achitarea unor comisioane suplimentare
- f) Permitearea importului autobuzelor de orice capacitate cu vârstă până la 15 ani
- g) Compensarea fondului de salarizare pentru angajații care parțial au fost încadrați în activitatea de bază sau încă staționează (perioada după ridicarea stării de urgență) în mărimea salariului mediu pe perioada de trei luni pre-pandemice pe o perioadă de 6 luni;
- h) Compensarea dobânzilor pentru un termen de trei ani la contractele de leasing, ce vor fi încheiate pentru procurarea unităților de transport cu vârsta de până la cinci ani;
- i) modificarea legislației în scopul stabilirii prin negocierea părților a mărimii poliței de asigurare în contractele de asigurare a răspunderii față de pasageri.

Toate problemele și măsurile invocate mai sus, constituie obiectul mai multor adresări, plângeri, petiții depuse Guvernului, Ministerului Economiei și Infrastructurii, Cancelariei de Stat, Agenției Proprietății Publice, Agenției