

## PRACTICA EXAMINĂRII LITIGIILOR CU PRIVIRE LA REGIMUL DE AUTORIZARE ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE PERSOANE



**Iurie MIHALACHE,**  
doctor în drept,  
conferențiar universitar,  
formator INJ

### SUMAR

Practica judiciară din R. Moldova cu privire la cauzele de contencios administrativ din transportul rutier de călători este diferită, chiar și la examinarea unor cauze asemănătoare între ele. În majoritatea dosarelor, reclamantii sunt operatorii de transport, iar pârât este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID). Printre motivele adresării în instanța de judecată, operatorii de transport invocă: a) refuzul MTID de a deschide rute noi; b) acordarea dreptului de deservire a aceleiași rute mai multor operatori de transport concomitent; c) caracterul ilegal al anumitor decizii emise de MTID. Se recomandă ca, până la adresarea în instanța de judecată, transportatorii să depună o cerere prealabilă, în temeiul Legii contenciosului administrativ nr.793/2000.

**Cuvinte-cheie:** transport rutier, operator de transport rutier, practica judiciară, autorizație de transport, cerere prealabilă.

Dintre toate felurile de transport, cel mai solicitat în Republica Moldova este transportul rutier de călători. Conform informațiilor furnizate de Camera de Licențiere, în prezent 949 de agenți economici dispun de licențe privind transportul rutier de călători în folos public<sup>1</sup>. Numărul mare al operatorilor de transport rutier duce la scăderea calității serviciilor prestate. Dificilă este situația din transportul de călători pe rute regulate în trafic național, unde concurează 90% din numărul total al operatorilor de transport. Pentru comparație, o situație total diferită există în Belarus, unde transportul este administrat practic integral de către stat (95%)<sup>2</sup>.

Cele mai frecvente conflicte din transportul rutier de călători se înregistrează între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID) și operatorii de transport rutier în legătură cu deschiderea, suspendarea și închiderea curselor. Or, numărul mare de transportatori, tarifele re-

## PRACTICE OF THE LITIGATION EXAMINATION ON REGIME OF AUTHORIZATION IN PASSENGER ROAD TRANSPORT

### SUMMARY

Court practice in the Republic of Moldova on administrative cases of road passenger transport is different, even when examining similar cases. In most cases, complainants are carriers, and respondent is the Ministry of Transport road Infrastructure (MTID). Carriers raises claims such as: a) MTRI denials from opening new routes; b) granting the right to service the same routes several carriers simultaneously; c) the illegal nature of certain decisions issued by MTRI. It is recommended that up to address the court, carriers submit prior request, according to Law Administrative Offences no.793/2000.

**Keywords:** road transport, road transport operator, judicial practice, transport authorization, prior request.

lativ joase (0,48 lei/km/pasager) și fluxul de călători aflat în descreștere generează nemulțumiri în rândul operatorilor de transportat, respectiv noi procese de judecată împotriva MTID. Ca exemplu, în perioada ianuarie 2014 - mai 2015, Curtea de Apel Chișinău a examinat 45 dosare de acest fel, iar Curtea Supremă de Justiție – 27 de dosare<sup>3</sup>. În acest context, scopul prezentului articol este de a sintetiza practica judiciară acumulată până în prezent, în care părți sunt MTID și transportatorii. Bineînțeles, importanță majoră au deciziile Curții Supreme de Justiție a R.M., care pot servi ca precedent judiciar la examinarea unor cauze similare, oferind în același timp răspuns la întrebările ce țin de aplicarea legislației la acest capitol.

Baza normativă în conformitate cu care are loc deschiderea noilor rute sau închiderea celor existente este constituită din Codul transporturilor rutiere<sup>4</sup>, Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006<sup>5</sup> și Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidențierea a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional<sup>6</sup>. La apariția unor litigii, se recomandă ca până la adresarea în instanța de judecată, transportatorii să depună o cerere prealabilă, în temeiul art.14 al Legii contenciosului administrativ

<sup>3</sup> Informația dată a fost obținută prin numărarea dosarelor în care calitatea de parte la proces o au operatorii de transport rutier împotriva MTID. Deciziile sunt făcute publice pe site-ul oficial al Curții Supreme de Justiție – [www.csj.md](http://www.csj.md) și portalul instanțelor judecătorești – [www.instante.justice.md](http://www.instante.justice.md).

<sup>4</sup> Codul transporturilor rutiere, nr.150 din 17.07.2014 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247-248.

<sup>5</sup> Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, nr.854 din 28.07.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.124-125.

<sup>6</sup> Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidențierea a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional, aprobată prin Ordinul MTID nr.11 din 16.01.2010 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2010, nr.172-178.

<sup>1</sup> Site-ul oficial al Camerei de Licențiere a R.M., <http://licentiere.gov.md/licentaresult.php?l=ro> (vizitat 12.05.2015).

<sup>2</sup> Бабицкий А.В., Буйкевич О.С. *Общественный транспорт Беларуси: состояние и пути развития*. Изд-во: „И.П.Логвинов”, Минск, 2010, p.34



nr.793/2000<sup>7</sup>, către organul care a emis actul administrativ contestat (MTID). În caz contrar, dacă transportatorii neglijează această cale și se adresează direct cu acțiune în judecată, judecătorul le *va restitui* cererea de chemare în judecată, făcând trimitere la Codul de Procedură Civilă al R.M.<sup>8</sup>, *că reclamantul nu a respectat procedura de soluționare prealabilă a pricinii pe cale extrajudiciară* (art.170 alin.(1) lit.(a)).

Potrivit Regulamentului nr.854/2006, *temei pentru organizarea transporturilor regulate de pasageri îl constituie analiza cerințelor populației, agenților economici, autorităților administrației publice, situației existente și a altor factori* (pct.17). În așa mod, temeiul de bază la deschiderea rutelor constă în satisfacerea nevoilor de transport a populației. Pentru început însă, trebuie să existe o cerere a transportatorului, deoarece fără cerere nu există temei de a deschide ruta (cursa). Primăria poate interveni și ea cu o cerere, dar numai în susținerea intereselor populației locale. Cererea poate fi adresată din numele primarului ori a consiliului local. Până la urmă, temeiurile expuse la pct.17 din Regulamentul nr.854/2006 sunt foarte relative, deoarece pe parcursul anilor au fost deschise numeroase rute, în timp ce numărul de pasageri rămâne neschimbat (ori chiar în descreștere).

Deschiderea și închiderea rutelor nu poate fi efectuată oricum, ci **trebuie să se țină cont de interesele populației**. Ca exemplu, aducem speța în care, prin ordinul MTID, au fost deschise două curse regulate Chioselia – Cahul. Ulterior însă, la fel prin ordinul ministrului, ordinul inițial a fost abrogat. Drept temei s-a invocat că pe ruta respectivă activează alt operator de transport care satisface pe deplin cerințele populației. Nemulțumit, operatorul de transportat s-a adresat cu acțiune în judecată. Curtea de Apel Chișinău și Curtea Supremă de Justiție au dat câștig de cauză operatorului de transport, motivând că populația din satul Chioselia este interesată în existența cursei respective, iar motivele invocate de MTID nu pot servi drept temei pentru închiderea rutei. Astfel, în favoarea menținerii rutei Chioselia – Cahul s-a pronunțat populația din localitățile respective; consiliul local din satul Doina printr-o decizie a cerut restabilirea rutei; la fel, primarii satelor Chioselia, Cîșla, Coștangalia și 112 locuitori ai acestor sate au solicitat restabilirea rutei. În asemenea circumstanțe, Curtea Supremă de Justiție a decis că ordinul MTID este emis cu încălcarea legislației și urmează a fi anulat, iar ruta Chioselia – Cahul să fie restabilită<sup>9</sup>.

La deschiderea rutelor noi, atât MTID, cât și operatorii de transport **sunt obligați să ia în considerare frecvența deplasării populației, dar și interesele altor operatori de transport rutieri autorizați să efectueze curse în aceeași direcție**. Astfel, într-o situație de caz MTID a emis ordinul nr.212 din 22.10.07 prin care a permis perfectarea documentelor pentru SRL „AutolnterBus-Tur” privind deschiderea rutei Chișinău – Hamburg (Germania), însă ulterior, printr-un alt ordin, nr.213 din 18.09.08, a retras dreptul de perfectare a documentelor. Operatorul de transport a contestat actul administrativ în instanța de judecată. Judecă-

toria Centru și Curtea de Apel Chișinău au dat câștig de cauză operatorului de transport, în schimb Curtea Supremă de Justiție a casat hotărârea instanței de apel, motivând că frecvența deplasării populației pe segmentul Chișinău – Hamburg este redusă, astfel încât ordinul MTID nr.213 din 18.09.08 de retragere a dreptului în perfectarea documentelor este întemeiat<sup>10</sup>.

Curtea Supremă de Justiție motivează că la ceilalți transportatori care efectuează rute regulate spre Germania coeficientul de îmbarcare este de 29% din capacitatea totală a autocarului, iar acest lucru dovedește că este irațional de a antrena și alți operatori de transportatori la ruta dată. Subliniem că în cazul rutelor în trafic internațional, pentru a stabili care este coeficientul de îmbarcare, instanța de judecată solicită de la Serviciul Vamal al R.M. prezentarea informației cu privire la numărul de pasageri care au traversat frontiera de stat. Coeficientul de îmbarcare poate fi calculat și în baza informației preluate din foile de parcurs, însă practica dovedește că aceste informații nu reflectă realitatea<sup>11</sup>.

Într-un alt caz similar, MTID a permis deschiderea rutei noi Chișinău – Sankt Petersburg, dar fără a ține cont de drepturile altor transportatori care operează de mult timp pe linia respectivă, cu venituri reduse. Operatorii de transport au contestat în instanța de judecată ordinul MTID, solicitând anularea lui. Judecătoria Buiucani a anulat ordinul MTID, motivând că transportul regulat de călători pe segmentul Chișinău – Sankt Petersburg este deservit de către cinci operatori de transport rutier, iar apariția celui de-al șaselea ar falimenta activitatea celor existenți. Mai mult, la pornirea din Sankt-Petersburg cursa solicitată se suprapune cu altă rută, nefiind respectat intervalul de o oră prevăzut de lege. Curtea de Apel Chișinău a menținut hotărârea primei instanțe, adăugând că prin prisma art.20 lit.(b) din Regulamentul nr.854/2006, MTID era obligat să refuze deschiderea unei rute noi<sup>12</sup>.

Privitor la temeiul că nu se respectă *principiul de transportare a călătorilor la punctul de destinație pe calea cea mai scurtă*, Colegiul civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție s-a expus că acesta nu poate servi drept temei pentru modificarea itinerarului în condițiile în care cerințele populației din localitățile respective sunt anume pentru itinerarul respectiv. Faptul dat se atestă prin demersul primăriilor, în care se indică că itinerarul acestor rute este convenabil locuitorilor, util și corespunde cerințelor acestora<sup>13</sup>.

Altă categorie de dosare dintre MTID și operatorii de transport se referă la nerespectarea obligației de **atribuire a rutelor în bază de concurs**. În conformitate cu prevederile Regulamentului nr.854/2006, desfășurarea concursului pentru atribuirea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate este obligatorie numai în situația când la aceeași

<sup>7</sup> *Legea contenciosului administrativ*, nr.793 din 10.02.2000 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr.57-58.

<sup>8</sup> *Codul de Procedură Civilă al Republicii Moldova*, adoptat prin Legea nr.225 din 30.05.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2003, nr.111-115.

<sup>9</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 13.05.2009, dosar 3r-642/09, www.csj.md.

<sup>10</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 12.05.2010, dos. 3r-988/10, www.csj.md.

<sup>11</sup> Mihalache Iu. *Sinteza practicii judiciare pe cauzele de contencios administrativ ce țin de transportul auto de călători* // Revista Națională de Drept, 2011, nr.8, p.8-14.

<sup>12</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Chișinău din 26.03.2015, dosar nr.3a-3049/14. Arhiva Judecătoriai Buiucani, mun.Chișinău.

<sup>13</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 04.12.2008, dos. 3r-2038/08, www.csj.md.

rută pretind doi sau mai mulți agenți transportatori. Dacă pretendent este doar unul, concursul nu se va desfășura (pct.19). *Problema este că alți transportatori, care la fel ar dori să participe la concursul pentru aceeași rută, nu cunosc despre faptul că o cerere în acest sens a fost depusă deja. Astfel încât după expirarea a 30 de zile, solicitantului i se atribuie dreptul de deservire a rutei (cursei), în timp ce ceilalți doritori nu au cunoscut despre aceasta, respectiv nu mai pot participa la concurs.*

Ca exemplu aducem cazul în care un grup de agenți transportatori au acționat în judecată MTID din motiv că prin ordinul ministrului au fost deschise două curse regulate Chișinău – Taraclia, fără a fi respectate cerințele Regulamentului nr.854/2006 cu privire la desfășurarea concursului. Curtea Supremă de Justiție a dat câștig de cauză MTID, motivând că ordinul de deschidere a noilor curse a fost emis cu respectarea cerințelor legale: *„Contrar argumentelor aduse de către recurenți (n.n. – operatorii de transport), prima instanță a statuat just că la caz, **organizarea unui concurs nu era necesară.** Or, reieșind din prevederile pct.19 al Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, atribuirea prin concurs a dreptului de deservire a rutelor regulate de călători **este prevăzută doar în cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru obținerea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate de călători, condiții care la caz nu au fost stabilite**”<sup>14</sup>. Interpretarea oferită de instanța supremă la pct.19 din Regulamentul nr.854/2006 este binevenită prin faptul că oferă un răspuns clar la întrebarea când trebuie și când nu trebuie organizat concurs. Astfel, dacă cel puțin doi transportatori vor depune cereri către MTID pentru deschiderea aceleiași rute (curse), concursul trebuie organizat, în schimb, dacă numai un singur transportator depune cerere pentru ruta (cursa) respectivă, organizarea concursului nu va fi necesară.*

Din nefericire, există și cazuri de aplicare greșită de către instanțele judecătorești a pct.19 din Regulamentul nr.854/2006. Astfel, operatorul de transport ÎL „Autoservice - Zamfir” a depus cerere de chemare în judecată împotriva MTID cu privire la contestarea actului administrativ. În motivarea acțiunii reclamantul invocă faptul că s-a adresat cu cerere către pârât prin care a solicitat atribuirea dreptului de deservire a rutei Chișinău – Coșcalia, dar a primit refuz. Prin răspunsul MTID i s-a explicat că în direcția solicitată există rute regulate de călători, fluxul de călători este redus și deschiderea rutelor noi va afecta activitatea operatorilor de transport existenți. Paradoxul este că peste două luni, MTID a acordat ruta respectivă altui operator de transport.

Prin hotărârea Judecătoriei Buiucani, mun.Chișinău, acțiunea a fost respinsă. În mod similar a procedat Curtea de Apel Chișinău, care a respins apelul declarat de reclamant și a menținut hotărârea primei instanțe. În schimb Curtea Supremă de Justiție casează integral decizia Curții de Apel Chișinău și hotărârea Judecătoriei Buiucani, și emite o hotărâre nouă prin care admite acțiunea înaintată de ÎL „Autoservice - Zamfir”, respectiv anulează ordinul MTID ca fiind ilegal. Instanța supremă aduce explicații că, în cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru obținerea dreptului de deservire a rutei regulate de călători, atribui-

rea se efectuează în conformitate cu Regulile de atribuire prin concurs a dreptului de deservire a rutelor regulate de călători, anexa nr.3 la Regulamentul nr.854/2006. În speță cert este faptul că pentru deschiderea aceleiași curse Chișinău – Coșcalia a fost depusă cerere și de către reclamant cu solicitarea ca ruta să fie atribuită lui spre deservire, care, însă, a rămas fără soluționare. Astfel fiind, Curtea Supremă de Justiție conchide că existând înregistrate două cereri cu privire la deschiderea aceleiași rute, era necesară organizarea și desfășurarea concursului<sup>15</sup>.

Desfășurarea concursului de către MTID este necesară și în cazul când prin ordin se decide retragerea dreptului de deservire a rutei de la un operator de transport, cu acordarea acestuia unui alt operator de transport. Dacă cerința respectivă nu este respectată, atunci operatorul de transport căruia i s-a retras dreptul de deservire a rutei, înaintând acțiune în judecată, va primi câștig de cauză, chiar și în condiția în care retragerea dreptului de deservire a rutei s-a făcut în baza unor temeieri bine argumentate aduse de minister. Nu are importanță faptul câți pretendenți vor participa la concurs (poate fi și un singur pretendent), important este ca concursul să fie defășurat conform regulilor stabilite de Regulament.

Se va ține cont și de faptul că până la alegerea noului transportator, ruta va continua să fie deservită de către vechiul transportator. Aceasta pentru a nu crea întreruperi în prestarea serviciilor. Mai mult ca atât, dreptul de deservire a rutei poate fi acordat aceluiași transportator, dar numai dacă acesta depune efort pentru a înlătura neajunsurile care i s-au invocat (pct.30 din Regulamentul nr.854/2006). Pentru MTID norma respectivă constituie un drept și nu o obligație. Totodată, nu putem vorbi despre dreptul de prioritate al vechiului transportator. Or, dacă la concurs va participa un transportator mai bun, acesta va câștiga dreptul de a deservi ruta scoasă la concurs. Ca exemplu, aducem situația în care prin ordinul ministrului transporturilor a fost retras de la SRL „Pro-et-Contra” dreptul de a deservi ruta regulată Chișinău – Hansa, cu atribuirea, temporar, a dreptului de deservire pe ruta dată unui alt transportator. Nefiind de acord, SRL „Pro-et-Contra” a contestat ordinul ministrului în judecată. Curtea de Apel Chișinău a respins acțiunea reclamantului. O decizie diferită a luat Curtea Supremă de Justiție, care consideră că la emiterea hotărârii prima instanță n-a elucdat pe deplin circumstanțele care au importanță pentru soluționarea pricinii în fond. Regulamentul nr.854/2006 reglementează o procedură specială pentru retragerea dreptului de deservire a rutelor (curselor) regulate, și anume acestea *urmează a fi scoase la concurs*, însă MTID nu a respectat cerința dată. Luând în considerare acest fapt, Curtea Supremă de Justiție casează hotărârea primei instanțe și trimite pricina spre rejudecare la instanța de fond în alt complet de judecată<sup>16</sup>.

Deschiderea rutelor internaționale se face în baza acordurilor de colaborare cu alte state. În fiecare an, MTID împreună cu ministerele de resort ale altor state stabilesc numărul de *autorizații* necesare pentru schimbul anual. Cu aceasta se ocupă în detaliu comisiile mixte (moldo-române, moldo-

<sup>14</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 18.12.2008, dos. 3r-2251/08, www.csj.md.

<sup>15</sup> Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție din 06.05.2015, dosar nr.3ra-307/15. Arhiva Judecătoriei Buiucani, mun.Chișinău.

<sup>16</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție din 29.04.2009, dosar nr.3r-595/09, www.csj.md



ucrainene etc.) Totodată, rutele regulate internaționale de călători se efectuează în regim de paritate (50% dintre curse le efectuează transportatorul moldovean și 50% - transportatorul străin). În legătură cu aceasta, prezintă interes un caz în care ministrul transporturilor a emis ordin privind deschiderea cursei București 08:00 – Chișinău 08:00, însă ceilalți transportatori care activează pe ruta dată, nefiind de acord, au atacat ordinul ministrului în judecată. Curtea Supremă de Justiție a respins integral acțiunea transportatorilor, motivând că: „Din materialele dosarului rezultă că ordinul contestat a fost emis în conformitate cu prevederile acordului bilateral dintre Guvernul R.M. și Guvernul României în domeniul transportului rutier. Mai mult decât atât, în calitate de partener, transportatorul moldovean a fost ales de către societățile comerciale din România. Totodată, nu pot fi reținute argumentele precum că atribuirea dreptului de deservire a rutei trebuia să fie realizată în conformitate cu reglementările normative naționale, adică urma să se efectueze o analiză a situației existente a rutelor care deja activează în această direcție, a fluxului de pasageri pe această direcție și capacitatea transportatorilor existenți de a satisface cerințele populației. Or, ruta Chișinău – București **este o rută internațională** și atribuirea curselor la această rută se efectuează în conformitate cu Acordul bilateral între Guvernul Republicii Moldova și Guvernul României în domeniul transporturilor rutiere. Deservirea rutelor regulate între aceste două state se efectuează **în condiții reciproce**, luând în considerare pct.44 al Regulamentului nr.854/2006, care stipulează că: în cazul obținerii avizului pozitiv, agentul transportator perfecțază și prezintă contractul încheiat cu un partener străin din țara de destinație pentru efectuarea la paritate a rutei (cursei), ceea ce și a prezentat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii al României”<sup>17</sup>.

Discuții există și cu referire la Comisia disciplinară în domeniul transporturilor rutiere, imputernicită de MTID cu drept de recomandare a sancțiunilor pentru operatorii de transport. În speță, Curtea de Apel Chișinău se expune că: *MTID nu a probat statutul juridic al Comisiei disciplinare în domeniul transporturilor rutiere; Regulamentul nr.854/2006 nu prevede atribuții și posibilitatea de funcționare administrativă a unei asemenea comisii, iar unicul organ abilitat cu dreptul de a discuta și dispune retragerea dreptului de deservire a rutei este MTID și nicidecum comisiile din care acesta face parte*<sup>18</sup>. Menționăm ca fiind eronată interpretarea acordată de instanța de judecată în problema dată. Comisia disciplinară în domeniul transporturilor rutiere nu aplică sancțiuni, dar examinează dovezi și face propuneri de sancționare. Procesul-verbal cu propunerile de sancționare se remite în adresa conducerii MTID, care aprobă prin ordin aplicarea sancțiunilor.

**Concluzii și recomandări:** 1. Practica judiciară cu privire la cauzele de contencios administrativ din transportul rutier de călători este foarte diferită, chiar și la examinarea unor cauze asemănătoare. În majoritatea dosarelor de acest fel reclamânții sunt operatorii de transport, iar pârât este MTID. De regulă, printre motivele adresării în instanța de judeca-

tă transportatorii invocă: a) refuzul MTID de a deschide rute (curse) noi; b) acordarea dreptului de deservire a aceleiași rute mai multor transportatori; în consecință, capacitatea de îmbarcare a autobuzelor este mică, astfel încât transportatorii sunt în pierdere; c) caracterul ilegal al deciziilor luate de MTID în privința retragerii dreptului de deservire a rutelor; deseori, parte la proces este și Camera de Licențiere, care retrage licența de activitate operatorilor de transport rutier ce încalcă dispozițiile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001<sup>19</sup>.

2. Până în prezent nu s-a realizat o sistematizare a practicii judiciare acumulate la examinarea de către instanțele judecătorești a cauzelor de contencios administrativ din transportul rutier de călători. Printre motive se numără și faptul că dosarele sunt examinate de judecători diferiți, fără a avea o experiență pe genul respectiv de cauze și fără a cunoaște practica judiciară a Curții Supreme de Justiție la acest capitol.

3. Practica judecătorească neuniformă se datorează și imperfecțiunii legislației din transport. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 care se aplică în prezent nu reglementează pe deplin relațiile ce apar în legătură cu deschiderea și închiderea rutelor (curselor), astfel încât MTID adeseori emite decizii contradictorii, fapt ce provoacă nemulțumiri în rândul operatorilor de transport și numeroase adresări în instanțele de judecată.

4. Spre deosebire de alte state (Franța, Germania, România), în care transportul public este prestat de întreprinderi mari, în Republica Moldova activează un număr sporit de transportatori, dar cu posibilități financiare reduse. Ca rezultat, situația actuală din transportul public de călători a devenit deplorabilă, 35% din transport este ilicit, iar principala cauză rezidă în legislația imperfectă și foarte permisivă la acest capitol. În contextul celor menționate, propunem completarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 cu o normă potrivit căreia, pe viitor, *rutele noi să fie acordate unui număr limitat de transportatori, care au o experiență de lucru în transportul rutier de călători de cel puțin 7 ani și dispun de bază tehnico-materială*. Transportatorii ce nu corespund acestor exigențe, li se recomandă să încheie contracte de colaborare cu transportatorii care dispun de bază tehnico-materială și sub denumirea lor de firmă să efectueze transporturile de călători. Schema dată funcționează eficient în Uniunea Europeană, unde rețeaua transporturilor rutiere de călători este deținută de companii notorii, cum sunt „Eurolines”, „Deutsche Touring”, „Atlassib” etc. În așa mod, în Republica Moldova ar apărea transportatori profesioniști, fapt ce va contribui la micșorarea numărului de litigii în instanțele de judecată.

5. Recomandăm ca Plenul Curții Supreme de Justiție să emită o hotărâre explicativă cu titlu „Hotărâre explicativă privind examinarea cauzelor de contencios administrativ din sfera transportului rutier” în care să fie abordat modul de examinare a cauzelor cu privire la deschiderea, închiderea și suspendarea rutelor de călători de către MTID. Pe această cale ar fi posibilă uniformizarea și sistematizarea practicii judiciare în domeniu, respectiv se va reduce numărul dosarelor examinate neuniform.

<sup>17</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a R.M. din 27.10.2010, dos. 3r-1818/10. [www.csj.md](http://www.csj.md).

<sup>18</sup> Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții de Apel Chișinău din 15.10.2014, dosar 3a-736/14, [www.instante.justice.md](http://www.instante.justice.md).

<sup>19</sup> *Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător*, nr.451 din 30.07.2001 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.26-28.