

**UNIVERSITATEA DE STUDII POLITICE ȘI ECONOMICE
EUROPENE „CONSTANTIN STERE”**

Cu titlu de manuscris
CZU: 347.763 (043.2)

Iurie MIHALACHE

**PERFEȚIONAREA CADRULUI DE REGLEMENTARE
A ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR DIN
TRANSPORTUL RUTIER DE PASAGERI**

SPECIALITATEA: 553.02 – DREPTUL AFACERILOR

**AUTOREFERAT
AL TEZEI DE DOCTOR HABILITAT ÎN DREPT**

Chișinău, 2018

Teza a fost elaborată în cadrul catedrei Drept Privat a Facultății de Drept a Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”.

Consiliul Științific Specializat a fost aprobat prin Decizia Consiliului de Conducere al ANACEC nr.7 din 11 mai 2018, în următoarea componență:

1. BĂIEȘU Aurel, **președinte**, doctor habilitat în drept, profesor universitar
2. CHISARI-RURAK Aliona, **secretar științific**, doctor în drept
3. CATAN Petru, doctor habilitat în științe economice, profesor universitar
4. FUEREA Augustin, doctor în drept, profesor universitar (România)
5. SMOCHINĂ Andrei, doctor habilitat în drept, profesor universitar
6. COJOCARU Violeta, doctor habilitat în drept, profesor universitar
7. CHIBAC Gheorghe, doctor în drept, profesor universitar

Referenți oficiali:

1. BOIȘTEANU Eduard, doctor habilitat în drept, conferențiar universitar
2. BOSTAN Ionel, doctor în drept, profesor universitar (România)
3. VOICU Virgil Alexandru, doctor în drept, profesor universitar (România)

Consultant științific:

COJOCARI Eugenia, doctor habilitat în drept, profesor universitar

Suținerea va avea loc pe data de 13 octombrie 2018 ora 10.00 în ședința Consiliului Științific Specializat DH 42.553.02-01 din cadrul Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, adresa: bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 200, Chișinău, MD-2004, Republica Moldova, aud. 600.

Teza de doctor habilitat și autoreferatul pot fi consultate pe pagina web a ANACEC, Biblioteca Națională a Republicii Moldova, Biblioteca Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”.

Autoreferatul a fost expediat la data de 07 septembrie 2018.

Secretarul științific al Consiliului Științific Specializat

CHISARI-RURAK Aliona, doctor în drept

Consultant științific

COJOCARI Eugenia, doctor habilitat în drept, profesor universitar

Autor

MIHALACHE Iurie, doctor în drept

REPERE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

Actualitatea și importanța problemei abordate. Transporturile constituie latura inseparabilă a activității economice a societății umane, „sistemul circulator” al întregii planete și, în același timp, al fiecărui stat, cu obiective specifice și implicații profunde în domeniul prestării de servicii.

Satisfacerea necesităților materiale și spirituale ale societății în ansamblu, precum și ale fiecărui cetățean presupune deplasarea pasagerilor și bagajelor în spațiu și în timp. Existența unei societăți moderne ar fi de neconceput în lipsa acestui sistem, iar odată cu consolidarea relațiilor de întreprinzător, transporturile de pasageri și bagaje ocupă un loc tot mai important în viața fiecărei persoane [9, p.24]. Aceste servicii se află continuu la dispoziția consumatorilor, fiind oferite de întreprinderi specializate – operatorii de transport rutier, în baza unui contract de transport rutier încheiat în formă verbală, cu eliberarea biletului de călătorie.

Transportul rutier din Republica Moldova cunoaște o creștere anuală a fluxului de pasageri cu circa 2-3%. Potrivit datelor Biroului Național de Statistică, în anul 2017, cu autobuze, troleibuze și taximetre pe teritoriul Republicii Moldova au fost transportați 247 milioane de pasageri, rezultat ce conferă transportului rutier întâietatea, cu 98% din numărul total de pasageri transportați. Cu titlu de comparație, pe poziția a doua se plasează transportul feroviar, cu 3,3 milioane de pasageri transportați (1,4%), urmat de transportul aerian – 1,2 milioane (0,5%).

Creșterea fluxului de pasageri determină sporirea numărului operatorilor de transport. Astfel, numărul de licențe pentru activitatea de transport rutier eliberate de Camera de Licențiere a R.M. în anul 2017 a fost de 995, așa încât activitatea de transport rutier, sub aspectul licențierii, a ocupat poziția secundă, cea mai solicitată fiind activitatea din domeniul construcțiilor.

Datorită numărului mare al pasagerilor transportați, abordarea problematicii din sfera transportului rutier de pasageri rămâne mereu o problemă actuală, de interes teoretic și practic deosebit. Cu toate acestea, domeniul activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri a rămas puțin cercetat în doctrina juridică autohtonă.

Legislația din sfera transportului rutier posedă o structură complexă în care se aplică norme ce aparțin unor ramuri de drept separate (civil, al afacerilor, administrativ, contravențional, protecția consumatorilor etc.) care într-un final, reglementează raporturi asemănătoare, însă de pe poziții diferite [8, p.56]. În acest scop, devine actuală sarcina de a cunoaște legătura care există între legislația din transportul rutier de pasageri și legislația ce aparține altor domenii de reglementare, precum și influența normativă pe care o exercită alte ramuri de drept asupra raporturilor juridice din sfera transportului rutier de pasageri.

În investigațiile noastre, drept punct de reper legal au servit Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992 [13], Legea privind reglementarea prin licențierea a activității de întreprinzător nr.451/2001 [14], normele juridice dedicate transportului rutier de pasageri care se conțin în Codul transporturilor rutiere al R.M. [4] și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 [19] care, deși cuprind reguli orientate cu preponderență spre sfera dreptului public, formează un suport juridic esențial și indispensabil în vederea atingerii obiectivelor preconizate în prezenta lucrare. De asemenea, atenție sporită am acordat Capitolul XII din Codul civil al R.M. [5] (Secțiunea 1, „Dispoziții generale cu privire la transport”, art.980-985 și Secțiunea a 2-a, „Transportul de persoane”, art.986-992), precum și altor acte normative.

Teza pentru obținerea titlului de doctor habilitat reprezintă un studiu științific fundamental în domeniul de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri.

Specificul temei abordate constă în faptul că este centrată asupra legislației cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri.

În scopul încadrării reușite a cercetării sub aspect științific și juridic, în conținutul ei vom reflecta în mod prioritar legislația Republicii Moldova, fiind conștienți de faptul că relațiile de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri manifestă și conotație internațională. Întrucât teza se elaborează la domeniul „Drept privat”, găsim de cuviință a efectua o cercetare fundamentală cu referire la legislația și jurisprudența națională, luând în considerație, bineînțeles, convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, prevederile Acordului de Asociere R.M. – U.E., Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere, precum și jurisprudența altor state în domeniu.

Scopul și obiectivele cercetării. Teza pentru obținerea titlului de doctor habilitat propusă atenției are ca **scop principal** perfecționarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma opiniilor doctrinare, instrumentelor internaționale și practicii judiciare în domeniu. De asemenea, ne-am propus ca scop înaintarea unor propuneri eficiente de modificare a legislației, prin realizarea în cadrul normativ intern a prevederilor din Capitolul 15 „Transporturi” al Acordului de Asociere R.M. – U.E., în corespundere cu Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere în perioada 2014-2016 [20] și a Planului național de acțiuni pentru anii 2017-2019 [21].

În vederea atingerii scopului fixat, ne-am propus realizarea următoarelor **obiective**:

1) formarea unui nucleu de idei și mecanisme de recomandare care să asigure o anumită omogenitate interpretativă și decizională în aplicarea legislației ce vizează inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri;

2) formarea unei direcții științifice noi de cercetare în domeniul de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri;

3) evidențierea curenților și lacunelor existente și formularea unor propuneri teoretico-practice de perfecționare a cadrului normativ;

4) recomandarea de soluții ce vizează ameliorarea activității de întreprinzător prin modificarea cadrului legal intern din domeniul transportului rutier de pasageri și ajustarea acestuia la regulamentele și directivele Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere R.M. – U.E.;

5) examinarea practicii judiciare pe cauzele ce vizează inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, în vederea aprecierii direcțiilor de dezvoltare a practicii și formulării soluțiilor de perspectivă în evoluția acesteia;

6) analiza dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător prin prisma doctrinei și legislației din sfera dreptului afacerilor, cu cercetarea formelor de realizare a acestui drept, precum și a celor mai importante varietăți ale transportului rutier de pasageri;

7) examinarea raporturilor contractuale și a obligațiilor legale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri;

8) elucidarea regimului juridic al notificării și autorizării în activitatea operatorilor de transport rutier de pasageri, cu propunerea unor soluții de optimizare a legislației pertinente;

9) consolidarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației cu privire la asigurări în domeniul transportului rutier de pasageri.

Noua direcție principală de cercetare a tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat o constituie soluționarea unei probleme științifice și aplicative de importanță majoră, cu referire la crearea conceptului de reglementare și perfectare a cadrului normativ al activității de întreprinzător

din transportul rutier de pasageri. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia cercetării ne-au ajutat să elucidăm din punct de vedere științific conceptul general al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri și să recomandăm soluții teoretico-practice de perfecționare a legislației în domeniu.

Spportul metodologic și teoretico-științific al investigațiilor. Spportul metodologic al cercetării științifice este cuprins de un ansamblu de teorii și concepte specifice diferitor domenii ale dreptului, materializate ca finalitate în conținutul tezei de doctor habilitat prin intermediul metodelor de analiză: a) *logică* (deductivă, inductivă, de specificare etc.), constând în utilizarea legităților, categoriilor și raționamentelor logice cu referire la analiza opiniilor doctrinare susținute de diferiți autori și sintetizarea reglementărilor ce vizează activitatea de întreprinzător din domeniul transportului rutier de persoane; b) *sistemică*, manifestată prin cercetarea normelor juridice ce reglementează activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri și care sunt încorporate în diferite acte normative; c) *istorică*, folosită pentru cercetarea modului în care s-a format legislația cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, pornind de la perioada anterioară proclamării independenței Republicii Moldova și până în prezent; d) *sintetică*, constând în exprimarea generalizatoare a particularităților de inițiere și desfășurare a activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri în vederea optimizării legislației naționale în domeniu.

Spportul teoretico-științific al tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat este format din lucrările savanților specialiști în domeniul dreptului transporturilor: români – *O.Căpățînă, Gh.Stancu, Gh.Filip, Gh.Piperea, I.T.Ciobanu, F.Făiniși, O.Manolache, C.Stanciu*, englezii – *W.Augello, G.Pezold, C.Thaller, C.A.Brebbia, J.L.Miralles*, francezii – *J.Aubert, S.Calme, B.Kerguelen-Neyrolles, L.Garcia-Campillo, D.Gency-Tandonnet, S.Piedelièvre, J.R.Rodière, B.Mercadal* etc. De o mare importanță sunt cercetările doctrinarilor din Republica Moldova: *Eu.Cojocari, L.Mărgineanu, Gh.Focșa, A.Cuznețov, N.Roșca* și *V.Bucur* în planul regimului juridic al activității de întreprinzător, în timp ce autorii *Gh.Chibac, A.Bloșenco, D.Cimil, N.Garștea, L.Rotaru-Maslo* și *C.Pascari* au abordat diferite aspecte juridice din sfera transportului rutier.

În ceea ce privește gradul de investigare a problemei transportului rutier de persoane în perimetrul doctrinei din Federația Rusă, remarcăm, în mod special, scrierile autorilor: *H.I.Șvarț, M.I.Braghinskii, V.V.Vitreanskii, A.G.Bîkov, V.A.Eghiazarov, I.P.Spirin, S.I.Morozov, N.I.Leșcinskaia, S.E.Heighetova* ș.a.

Baza normativă a cercetării o constituie legislația națională din domeniul ativității de întreprinzător, reprezentată de: Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992 [13], Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006 [14], Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011 (M.O., 2011, nr.170-175), Codul civil al R.M. ș.a.; actele normative din sfera transportului rutier de pasageri, precum: Codul transporturilor rutiere [4], Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.1553/1998 [18], Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 etc. Atenție sporită s-a acordat dispozițiilor Acordului de Asociere R.M. – U.E. și Planului național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere. De asemenea, s-a efectuat un studiu comparat între legislația din Republica Moldova și legislația Uniunii Europene, Federației Ruse, Ucrainei, Belarusiei, Republicii Kazahstan etc.

Reperete practice ale tezei au la bază jurisprudența națională, iar în acest context au fost studiate multiple dosare examinate de instanțele judecătorești în perioada anilor 2008-2017. Au fost cercetate contracte de transport, bilete de călătorie, foi de parcurs, borderouri de evidență a biletelor, procese-verbale de contravenție, precum și alte documente relevante din activitatea operatorilor de transport rutier.

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute, care au determinat soluționarea unei probleme științifice, aplicative, de importanță majoră. Problema științifică soluționată rezidă în abordarea, din punct de vedere științific și metodologic, a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, fapt care a condus la elaborarea unor propuneri de modificare a cadrului normativ și a determinat ameliorarea activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației din domeniu.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute constă în formularea concluziilor și înaintarea propunerilor *de lege ferenda* în vederea perfecționării legislației din transportul rutier de pasageri. În același timp, teza de doctor habilitat constituie o investigație monografică în ale cărei pagini, pentru prima dată în doctrina juridică locală, a fost efectuată o cercetare complexă a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. La studierea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător au fost utilizate lucrările renumiților cercetători din domeniul dreptului afacerilor, cum sunt: *Eu.Cojocari, Gh.Piperea, W.Augello, G.Pezold, S.Calme, V.V.Vitreanskii, M.I.Braghinskii*, fapt ce a contribuit la realizarea unei investigații cardinale a modului în care activitatea de întreprinzător poate influența dezvoltarea legislației din sfera transportului rutier de pasageri.

Pentru prima dată în doctrina juridică din Republica Moldova a fost dedus și argumentat conceptul dreptului transporturilor, au fost analizate mecanismele de constituire, licențiere și de autorizare a operatorilor de transport rutier, regimul juridic al asigurărilor obligatorii și facultative, raporturile juridice care iau naștere între autogară, operatori de transport rutier și pasageri, precum și particularitățile desfășurării activității de întreprinzător în sfera transportului rutier prin servicii ocazionale, în regim de taxi și urban de pasageri.

Elementele de noutate sunt concretizate în următoarele teze principale, propuse spre susținere:

1) Formularea unor noi definiții legale și doctrinare, metode și principii aplicabile în materia activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri;

2) Efectuarea analizei științifice comparative a dispozițiilor din Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992, Codul transporturilor rutiere al R.M., Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 și actele normative emise de A.A. „ANTA”, în perspectiva cizelării legislației și armonizării ei cu reglementările internaționale din domeniu;

3) Examinarea modurilor de constituire a subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri, structura organizatorico-juridică a operatorilor de transport rutier, procedura de autorizare și controlul activității acestora;

4) Studiarea obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier de pasageri, îndeosebi concurența loială, plata de taxe și impozite, evidența contabilă și protecția drepturilor consumatorilor în desfășurarea activității de întreprinzător, pentru a evidenția specificul reglementării raporturilor juridice de întreprinzător care iau naștere între operatorii de transport rutier de pasageri și autoritățile publice.

5) Cercetarea problemelor comercializării biletelor electronice de călătorie cu autocarul, statutul juridic al subiecților, încheierea și conținutul contractului de transport rutier de pasageri,

particularitățile transportului rutier de bagaje, răspunderea juridico-civilă pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale;

6) Evidențierea curenților existente în cadrul legal de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri;

7) Formularea recomandărilor *de lege ferenda* în scopul punerii legislației moldovenești în acord cu exigențele Planului național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere R.M. – U.E.;

8) Stabilirea naturii juridice a raporturilor de întreprinzător care iau naștere în domeniul de reglementare a transportului rutier de pasageri;

9) Cercetarea principalelor varietăți ale activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri pentru a evidenția particularitățile lor de reglementare.

Elementul novator constituie suportul oricărei cercetări științifice, fiind compozantul indispensabil al prezentului demers științific. În literatura de specialitate autohtonă, problematica cadrului normativ al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri a fost puțin cercetată, astfel că teza de doctor habilitat constituie o acțiune de prospectare științifică a legislației în vigoare din acest domeniu.

Importanța teoretică a lucrării. Teza de doctor habilitat în drept este o investigație monografică cu caracter teoretic-aplicativ în ale cărei pagini a fost efectuată examinarea complexă a cadrului normativ al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Totodată, luând în considerație că specialitatea 553.02 (dreptul afacerilor) are la bază un domeniu de cercetare complex, activitatea de întreprinzător din transportului rutier de pasageri a fost cercetată prin prisma normelor de drept public și privat.

Problema de cercetare și direcția științifică nou creată. Legislația cu privire la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri este într-o continuă perfecționare. Datorită faptului că obiectul de cercetare științifică a activității de întreprinzător se află la granița mai multor ramuri de drept, evoluția relațiilor sociale din cadrul unei sau altei ramuri de drept determină necesitatea unei adaptări permanente. Astfel, opiniile și concepțiile privind cadrul juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri urmează a fi reformulate în funcție de noile tendințe economice și normative în domeniu.

Realizarea studiului teoretic contribuie la soluționarea principalei *probleme de cercetare*, și anume: necesitatea consolidării cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin perfecționarea legislației pertinente. Concluziile și recomandările autorului servesc drept suport pentru optimizarea cadrului juridic de reglementare în domeniul supus cercetării.

Necesitatea adaptării și actualizării problemei de cercetare științifică relevată mai sus, a contribuit la conturarea și definitivarea *scopului* prezentei lucrări, și anume: abordarea complexă a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma prevederilor legislației naționale, instrumentelor internaționale, opiniilor doctrinare și practicii judiciare în domeniu. Soluționarea problemei respective va permite determinarea clară a normelor juridice ce urmează a fi aplicate la reglementarea activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, în special cu referire la: constituirea și autorizarea operatorilor de transport rutier, biletul de călătorie, bagaj, regimul juridic al asigurărilor, răspunderea juridică a operatorilor de transport rutier, transportul rutier prin servicii ocazionale, raporturile juridice dintre autogări, operatori de transport rutier și pasageri.

Direcția principală de cercetare a tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat o constituie cadrul normativ de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia cercetării, ne-au ajutat să elucidăm din punct de vedere științific conceptul general al activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri și să recomandăm soluții teoretico-practice de optimizare a legislației în domeniu.

În vederea dezvoltării direcției principale de cercetare, dar și soluționării problemei științifice înaintate, propunem structurarea lucrării conform unor priorități de cercetare, precum: a) stabilirea formelor de realizare a dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 2); b) determinarea raporturilor contractuale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 3); c) ameliorarea cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației privind asigurările din transportul rutier de pasageri (Capitolul 4); d) evidențierea particularităților de reglementare a principalelor varietăți ale activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri (Capitolul 5).

Direcția științifică nou creată. Rezultatele principiale noi pentru știință și practică obținute la elaborarea prezentei lucrări au determinat crearea unei noi direcții științifice de cercetare, numită *dreptul transporturilor*. În decursul a 12 ani de cercetare științifică, autorul prezentei teze de doctor habilitat a fundamentat bazele dreptului transporturilor în Republica Moldova, fiind primul cercetător moldovean care a efectuat studii ample în acest domeniu și a editat, în anul 2012, o lucrare de proporții, numită *Dreptul transporturilor*.

Crearea direcției științifice este determinată de faptul că legislația națională cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri necesită a fi supusă investigării științifice și corelării cu opiniile doctrinare expuse pe acest segment de cercetare. Astfel, conturarea dreptului transporturilor ca direcție științifică de cercetare reprezintă un pas important pentru dezvoltarea activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri, având o puternică influență asupra perfecționării cadrului normativ de reglementare din acest domeniu.

În Republica Moldova dreptul transporturilor reprezintă o noutate și aceasta în pofida faptului că au fost elaborate numeroase acte normative și o practică judiciară ce pot servi ca fundament științifico-practic al dezvoltării noii direcții de cercetare. În cuprinsul lucrării s-a menționat că în plan național, dreptul transporturilor nu poate fi recunoscut ca ramură distinctă de drept, ci constituie o subramură (instituție) a dreptului civil. Cu titlu de comparație, au fost oferite exemple de state în care, spre deosebire de Republica Moldova, dreptul transporturilor a fost recunoscut ca ramură de drept, ca știință și ca disciplină de studiu, având o evoluție istorică de predare confirmată de decenii.

Importanța direcției științifice nou create la formarea bazei teoretice în cadrul sistemului de învățământ juridic din Republica Moldova este incontestabilă. Pe această cale s-a creat posibilitatea de a studia o categorie largă de norme juridice din sfera transportului rutier de pasageri, au fost identificate lacunele de reglementare, au fost analizate ideile și soluțiile propuse de literatura de specialitate. Cercetările științifice de acest fel în domeniul de reglementare a raporturilor de transport sunt oportune și contribuie la progresul științelor juridice privite în ansamblu.

Soluționarea problemei științifice și aplicative. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problematicii din sfera transportului rutier de pasageri, operatorii de transport se confruntă cu dificultăți reale legate de adoptarea celor mai potrivite măsuri în ordinea juridică internă. Astfel,

problema științifică soluționată în prezenta lucrare rezidă în cercetarea complexă a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, fapt care a contribuit la perfecționarea legislației în domeniu, în vederea aplicării acesteia la desfășurarea activității de întreprinzător.

Soluțiile cu valoare aplicativă propuse în teza de doctor habilitat vizează ameliorarea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin perfecționarea legislației în domeniu și armonizarea acesteia la *acquis-ul* Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană.

În baza cercetărilor realizate, s-a constatat existența unor curenți și omisiuni de ordin teoretico-normativ, precum și lipsa unor lucrări consacrate temei cercetate. Pentru înlăturarea acestor neajunsuri, au fost formulate concluzii și recomandări menite să îmbunătățească calitatea cadrului normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier. Drept rezultat, au fost relevate recomandări de natură practică a căror implementare poate influența în mod decisiv existența și consolidarea legislației naționale din domeniul transportului rutier de pasageri.

Avantajele și valoarea elaborărilor propuse. Propunerile și recomandările expuse în contextul prezentei teze de doctor habilitat au scopul de a înlătura lacunele de reglementare depistate în cadrul normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri. Totodată, recomandările referitoare la modificarea și completarea unor acte normative au fost înaintate autorităților publice de resort. Soluțiile expuse în lucrare pot servi cu titlu de recomandări la examinarea unor categorii de litigii ce țin de transportul rutier de pasageri.

Impactul asupra științei și culturii. Prin valorificarea recomandărilor cu caracter analitic se va contribui la completarea doctrinei naționale cu studii importante privind perfecționarea legislației din sfera transportului rutier de pasageri, și anume: constituirea operatorilor de transport rutier, conturarea obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier, natura juridică a raporturilor dintre operatorii de transport și autogări, contractul de transport rutier de pasageri și bagaje, asigurările obligatorii și facultative din transportul rutier de pasageri, reglementarea unor varietăți ale activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri.

Subiecte pentru cercetare științifică de perspectivă. Deoarece prezenta teză de doctor habilitat se focuzează pe studiul exhaustiv al cadrului normativ cu privire la activitatea de întreprinzător din transportul rutier de pasageri, viitoarele demersuri științifice vor fi axate pe cercetarea legislației privind inițierea și desfășurarea activității de întreprinzător din transportul rutier de mărfuri. De asemenea, tema supusă cercetării necesită a fi dezvoltată în perspectivă prin realizarea unor investigații științifice axate pe probleme ce țin de perfecționarea cadrului juridic de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului feroviar, aerian și maritim de pasageri.

Valoarea aplicativă a cercetării. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problematicii din sfera de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, operatorii de transport rutier se confruntă cu dificultăți majore legate de aplicarea cadrului normativ în vigoare. Astfel, soluțiile cu valoare aplicativă propuse în conținutul tezei de doctor habilitat vizează perfecționarea legislației naționale din transportul rutier de pasageri și armonizarea acesteia în corespondere cu prevederile Acordului de Asociere R.M. – U.E.

Propunerile *de lege ferenda* înaintate Ministerului Justiției de pretendentul la titlul de doctor habilitat, au fost acceptate de comisia de experți și incluse în Proiectul de modificare a Codului

civil al R.M. Concluziile și propunerile formulate în teza de doctor habilitat au fost aplicate în practica contractuală a unor operatori de transport rutier, precum și în activitatea științifico-didactică din cadrul facultății de drept a USPEE „C.Stere”. Începând cu anul 2012, de rezultatele prezentei lucrări au beneficiat audienții Centrului de Instruire a Personalului în Transporturi din cadrul AITA în contextul pregătirii profesionale pentru obținerea certificatului de manager în transporturi rutiere.

Aprobarea rezultatelor cercetării. Rezultatele cercetării științifice, concluziile și recomandările avansate pe parcursul realizării studiului și-au găsit reflectare în: a) propunerile *de lege ferenda* înaintate ministerelor de resort cu privire la modificarea Codului transporturilor rutiere al R.M., Codului civil al R.M., Codului contravențional al R.M. și altor acte normative; b) Tabelul sintetic privind gradul de implementare în legislația națională din sfera transportului rutier a Capitolului 15 „Transporturi” (art.80-85) din Acordul de Asociere R.M. – U.E.; c) Glosarul de termeni utilizați în domeniul transportului rutier de pasageri; d) activitatea practică a autorului în calitate de manager pe transportul rutier internațional de pasageri la Î.M. „Eurolines Moldova” SRL și „Buslines Moldova” SRL, în baza certificatului de manager în transporturi rutiere, eliberat de A.A. „ANTA”; e) activitatea didactico-științifică în calitate de conferențiar universitar la catedra Drept privat a USPEE „C.Stere”; f) articolele științifice publicate în diverse reviste științifice de profil din Republica Moldova și România, în limbile română, engleză și franceză, unele dintre aceste reviste fiind indexate în baze de date internaționale (Scopus, HeinOnline, EBSCO Host, CEEOL, Science Direct).

În legătură cu activitatea științifico-practică pe care autorul prezentei lucrări a desfășurat-o în domeniul transportului rutier de pasageri, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M. i-a conferit diploma de onoare (anul 2016) cu mențiunea „pentru performanțe înalte în muncă”.

Un volum considerabil al conținutului tezei pentru obținerea titlului de doctor habilitat și-a găsit reflectare în: a) monografia „Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice)” (2015); b) lucrarea științifico-didactică „Dreptul transporturilor” (2012), aprobată spre publicare de Centrul pentru Instruirea Personalului în Transporturi Internaționale al AITA, ca instrument practic de lucru în procesul de pregătire profesională a managerilor din transportul rutier; c) cursurile universitare „Dreptul afacerilor” (edițiile 2011, 2013, 2015).

Diverse aspecte ale cercetării, însoțite de concluzii și propuneri de ordin practic, au fost prezentate și discutate în cadrul Conferinței internaționale științifico-practice *Codul civil al Republicii Moldova: 10 ani – realizări, rezerve și perspective*, mun. Chișinău, 19-20 septembrie 2013; în cadrul *Congresului Academiei Româno-Americane de Științe și Arte (ARA)* cu sediul în Montreal, Canada, perioada 04-09 iunie 2013; în cadrul Conferinței internaționale *Constituția și societatea contemporană*, organizată de Universitatea Petrol-Gaze, Ploiești, 05-06 decembrie 2014; în cadrul Conferințelor științifice cu participare internațională *Integrare prin cercetare și inovare*, organizate de Universitatea de Stat din Moldova, edițiile din 2011, 2013 și 2015; în cadrul Simpozioanelor internaționale *Universul Științelor*, desfășurate la Iași, România, Ediția a IV-a (07 septembrie 2014), Ediția a V-a (15 martie 2015), Ediția a VI-a (13-14 februarie 2016); în cadrul Conferinței internaționale științifico-practice *Europa în derivă – de la unitate în diversitate la diversitate fără unitate – efecte juridice, sociale, politice, economice și culturale*, desfășurată la 10-11 iunie 2016, la Ploiești, sub egida Asociației Române de Drept și Afaceri Europene; în cadrul

Simpozionului internațional *Disponibilități creative în lume* care a avut loc la Slănic, România, în perioada 17-18 septembrie 2016.

Alte aspecte importante ale tezei au fost reflectate în 50 de articole științifice: 8 articole publicate în revistele științifice de specialitate din România, 27 de articole publicate în reviste din Registrul Național al revistelor de profil și 15 comunicări prezentate la foruri științifice internaționale. Totodată, rezultatele cercetării au fost utilizate la proiectarea curriculumului disciplinelor „Reglementarea juridică a activității de întreprinzător în domeniul transporturilor”, „Dreptul transporturilor și asigurărilor” și „Dreptul afacerilor” în cadrul studiilor de master la USPEE „C.Stere”. De aceste rezultate au beneficiat cercetătorii în formare preocupați de problematica inițierii și desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri în contextul elaborării unor teze de licență, de master și de doctor.

CONȚINUTUL TEZEI

Structura tezei este condiționată de scopul și obiectivele susceptibile cercetării și include: lista abrevierilor, adnotare în trei limbi, introducere, 5 capitole, concluzii generale, recomandări, bibliografie și anexe.

Introducerea constituie o fundamentare și justificare a problematicii cercetate și cuprinde compartimentele: actualitatea și importanța problemei abordate, scopul și obiectivele lucrării, noutatea științifică a rezultatelor obținute, importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării, implementarea rezultatelor cercetării științifice, suportul metodologic și teoretico-științific al investigațiilor, aprobarea rezultatelor cercetării efectuate.

Capitolul I are un caracter teoretic și este consacrat analizei situației în domeniul de cercetare a instituției activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, în special a publicațiilor științifice din ultimii ani. S-a efectuat analiza materialelor științifice referitoare la transportul rutier de pasageri, reglementările normative, problemele de cercetare, obiectivele și direcțiile de soluționare. Un loc distinct în cadrul Capitolului I a fost acordat definirii conceptului activității de întreprinzător, cercetării obiectului, metodelor și principiilor aplicabile în reglementarea activității de întreprinzător, precum și analizei instituției transportului rutier de pasageri ca obiect al activității de întreprinzător.

În Republica Moldova, punctul de pornire în desfășurarea activității de întreprinzător a fost consacrat prin adoptarea Legii cu privire la proprietate nr.459/1991 (abrogată). Legea respectivă a introdus dreptul tuturor persoanelor la proprietate privată. În continuare, cea mai amplă definiție a activității de întreprinzător este redată în art.1 din Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992, care stabilește că „antreprenariatul este activitatea de fabricare a producției, executare a lucrărilor și prestare a serviciilor, desfășurată de cetățeni și de asociațiile acestora în mod independent, din proprie inițiativă, în numele lor, pe riscul propriu și sub răspunderea lor patrimonială cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri”. În schimb legislația fiscală definește puțin altfel noțiunea respectivă, activitate de întreprinzător fiind considerată orice activitate, cu excepția muncii efectuate în baza contractului individual de muncă, desfășurată de către o persoană având drept scop obținerea venitului (art.5 pct.16 din Codul fiscal al R.M.).

Atât în vorbirea curentă, cât și în legislație se întâlnesc un șir de expresii ce denumesc activitatea de întreprinzător: „activitate de antreprenariat”, „afacere”, „activitate comercială”, „activitate de comerț”, „activitate economică”, „climat de afaceri” sau „business”. Problema rezidă în faptul că utilizarea concomitentă a unor sintagme diferite cu același înțeles generează dificultăți la nivel de percepere. Cu această ocazie, art.54 alin.(1) din Legea cu privire la actele

normative nr.100/2017 [19] stabilește că terminologia care se utilizează la elaborarea actelor normative trebuie să fie constantă, uniformă și să corespundă cu celelalte acte normative.

Pornind de la aceste realități considerăm a fi oportun de a utiliza expresia „activitate de întreprinzător”, ea fiind în corespundere cu dispozițiile legislației în vigoare. Totodată, suntem de părerea că sintagma „activitate de antreprenoriat” este mai puțin relevantă, deoarece cuvântul „antreprenoriat” poate fi întâlnit doar în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, în timp ce majoritatea actelor normative în vigoare utilizează noțiunea „întreprinzător”.

Definirea legală a termenului „afacere” este redată în Codul fiscal al R.M. care în art.5 pct.(16) prevede că *afacerea* (activitate de întreprinzător, business) reprezintă orice activitate realizată conform legislației, cu excepția muncii efectuate în baza contractului de muncă, desfășurată de către o persoană, având drept scop obținerea venitului, sau, în urma desfășurării căreia, indiferent de scopul activității, se obține venit. Trimiteri la noțiunea *afacere* găsim în: Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006 care reglementează inițierea, desfășurarea și lichidarea afacerii (art.11); în Legea insolvenței nr.149/2012 (M.O., 2012, nr.193-197) – vânzarea afacerii debitorului (art.129); în Codul civil – gestionarea afacerii întreprinzătorului (art.258), relațiile de afaceri (art.1226), tranzacția privind toate afacerile (art.1337) etc.

Termenii „comerț” și „comercial” sunt înglobați de normele generale ale Codului civil cu privire la vânzare-cumpărare (art.753-822), iar în rândul civiliştilor există temerea că o eventuală consolidare a instituției dreptului comercial, ar genera probleme în interiorul dreptului privat. Aceste temeri rezultă din cel puțin două motive: *în primul rând*, Republica Moldova a acceptat sistemul unitar (monist) al dreptului privat, în care lipsește Codul comercial, iar normele cu privire la relațiile de comerț sunt inserate în Codul civil; revigorarea dreptului comercial ar diminua ponderea și importanța dreptului civil care actualmente deține monopolul în cadrul dreptului privat; *în al doilea rând*, punerea în valoare a dreptului comercial este însoțită de riscul apariției unei confuzii și mai mari între noțiunile „comerț”, „comerciant”, „afacere”, „antreprenoriat” și „întreprinzător”.

Cu referire la sintagma „activitate economică”, aceasta a fost utilizată pe larg în perioada Uniunii Sovietice, iar în prezent conceptul este promovat sub denumirea „Хозяйственное право” de către un grup restrâns de autori ruși și ucraineni. Totuși, unii doctrinari se opun cu vehemență introducerii în circuitul juridic a noțiunilor drept economic și cod economic. În opinia acestora, dreptul economic se asociază cu principiile economiei planificate de tip sovietic și în prezent contravine principiilor economiei de piață.

Pe parcursul anilor, activitatea de întreprinzător a fost obiectul multor acte normative. Având la îndemână actele normative, statul a contribuit la reglementarea și organizarea activității de întreprinzător, iar în anumite situații, a intervenit abuziv în desfășurarea normală a activității de întreprinzător. În loc să întreprindă măsuri de liberalizare a pieței, autoritățile au pus piedici în realizarea inițiativei private [12, p.50].

Fiind calea cea mai scurtă de obținere a veniturilor, activitatea de întreprinzător poate genera și conflicte, cum ar fi: transportul ilicit de pasageri, vânzarea de mărfuri fără a deține licență de activitate, falsificarea produselor, prestarea de servicii necalitative ș.a. În acest context autoritățile publice sunt în drept să aplice sancțiuni pentru încălcările comise de întreprinzători. De exemplu, practicarea ilegală a activității de întreprinzător soldată cu obținerea unui profit în proporții mari este calificată de Codul penal al R.M. ca infracțiune (art.241).

În legislația Republicii Moldova, normele referitoare la activitatea de întreprinzător nu-și au codificare proprie. Aceste norme sunt dispersate în diverse capitole din Codul civil (dispoziții generale, persoana juridică, categorii de obligații etc.), precum și în acte normative speciale, iar tentativele de separare a acestora ar oferi posibilitatea începerii unor discuții inoportune cu privire la codificarea normelor din sfera activității de întreprinzător, așa cum s-a făcut deja în Ucraina (*Codul economic*, 1994), iar în proces de lucru – în Kazahstan (*Codul cu privire la activitatea de întreprinzător*) [29, p.13]. Mai mult, concepția unui proiect al Codului cu privire la activitatea de întreprinzător a fost promovată intens în Federația Rusă [31, p.90].

Obiectul activității de întreprinzător include relațiile care iau naștere în legătură cu obținerea de profit, precum: încheierea și executarea diferitor contracte, producerea și comercializarea de bunuri, executarea de lucrări, prestarea de servicii etc.; relațiile dintre autoritățile publice și întreprinzători (înregistrarea de stat, eliberarea licențelor, plata de taxe și impozite etc.); relațiile corporative.

Raporturile care iau naștere în legătură cu obținerea de profit poartă caracter patrimonial. Ideea dobândirii profitului indică asupra caracterului material-financiar al relațiilor. În cadrul acestor relații subiecții participanți se află pe poziție de egalitate juridică motiv din care relațiile se mai numesc orizontale, spre deosebire de relațiile verticale, care iau naștere între stat și întreprinzători având la bază puterea și raporturile de subordonare [26, p.64]. La baza raporturilor juridice aducătoare de profit stau contractele reglementate de Codul civil, cele mai frecvente în acest sens fiind: vânzarea-cumpărarea (art.753-822), locațiunea (art.875-910), prestarea de servicii (art.970-979), transportul (art.980-1029), expediția (1075-1085), depozitul (art.1086-1111), agent comercial (art.1199-1211), comisionar profesionist (art.1212-1221) etc.

Altă categorie de relații apar între autoritățile publice și întreprinzători. Statul reglementează activitatea întreprinzătorilor prin norme imperative, punând în sarcina lor un șir de obligații. Mai frecvent, raporturile juridice dintre stat și întreprinzători apar în legătură cu: înscrierea întreprinzătorilor în Registrul de stat, obținerea de autorizații (licențe) pentru anumite genuri de activitate, ținerea evidenței contabile, încălcarea regulilor de concurență, insolabilitatea întreprinzătorilor [11, p.56-57]. Astfel de relații se numesc verticale și se caracterizează prin subordonarea întreprinzătorilor în raport cu deciziile emise de autoritățile publice [30, p.89].

În obiectul activității de întreprinzător se includ și relațiile corporative. Aceste relații poartă caracter necomercial și sunt absolut necesare în procesul desfășurării activității de întreprinzător. Ele provin din interiorul persoanei juridice, se referă la managementul acesteia, au caracter organizațional și iau naștere în legătură cu: numirea organelor de conducere a persoanei juridice, fondarea de filiale și reprezentanțe, reorganizarea, insolabilitatea, lichidarea.

Caracterul complex al obiectului activității de întreprinzător presupune aplicarea mai multor procedee de influență asupra conduitei participanților. În unele cazuri legea prevede drept izvor de apariție a obligațiilor contractul încheiat, iar în alte cazuri - actul emis de autoritățile publice. În majoritatea situațiilor părțile au libertatea de a-și alege acțiunile (de exemplu, faptul de a desfășura sau nu o activitate de întreprinzător), dar există și cazuri în care conduita părților este impusă prin lege (de exemplu, obligativitatea înregistrării de stat, obținerii de licențe, achitării de taxe).

Domeniului activității de întreprinzător îi sunt specifice anumite metode de reglementare juridică, precum: dispozitivă, imperativă și recomandările. Cu ajutorul *normelor dispozitive* sunt reglementate raporturile juridice stabilite între subiecții aflați pe poziție de egalitate. Fără a fi impus de cineva, subiectul decide asupra încheierii unui act juridic sau luării unei decizii.

În cadrul *metodei imperative* de reglementare, subiectele activității de întreprinzător se află în raporturi de subordonare juridică: un subiect emite indicații pentru alt subiect, ultimul fiind obligat să le îndeplinească. În temeiul *metodei recomandărilor*, o parte recomandă celeilalte un model de comportament care, după caz, urmează a fi acceptat sau respins. Aplicarea metodei respective permite reglementarea activității de întreprinzător într-o formă liberă și flexibilă.

Vorbind despre „subiectele activității de întreprinzător” avem în vedere „întreprinzătorii”, ambele noțiuni fiind sinonime. În legislație poate fi întâlnită și a treia noțiune, cea de „agent economic”, care potrivit Codului fiscal al R.M. este orice persoană ce desfășoară activitate de întreprinzător (art.5 pct.13). Astfel putem deduce că calitatea de întreprinzător o pot avea atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice.

Persoanele fizice pot desfășura activități aducătoare de profit: a) în baza patentei de întreprinzător, eliberate de inspectoratul fiscal (Legea cu privire la patenta de întreprinzător nr.93/1998 (M.O., 1998, nr.72-73)); b) în calitate de întreprinzător individual (Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007; c) ca gospodărie țărănească (de fermier) (Legea privind gospodăriile țărănești nr.1353/2000 (M.O., 2001, nr.14-15)).

În vorbirea curentă și în legislație, persoanele juridice care desfășoară o activitate aducătoare de profit sunt denumite „întreprinderi”, acesta fiind un termen vechi, moștenit din perioada sovietică. Persoanele juridice pot desfășura activitate de întreprinzător prin următoarele forme de organizare: societăți cu răspundere limitată (Legea privind societățile cu răspundere limitată nr.135/2007 (M.O., 2007, nr.127-130); Codul civil, art.145-155), societăți pe acțiuni (Legea privind societățile pe acțiuni nr.1134/1997 (M.O., 2008, nr.1-4)); Codul civil, art.156-170), societăți în nume colectiv (Codul civil, art.121-135), societăți în comandită (Codul civil, art.136-144), cooperative de producție (Legea privind cooperativele de producție nr.1007/2002 [150]) și de întreprinzător (Legea privind cooperativele de întreprinzător nr.73/2001 (M.O., 2001, nr.49-50)), întreprinderi de stat (Legea cu privire la întreprinderea de stat nr.146/1994 (M.O., 1994, nr.2)) și întreprinderi municipale (Regulamentul-model al întreprinderii municipale, aprobat prin H.G. nr.387/1994 (M.O., 1994, nr.2)).

Subliniem că munca prestată în baza contractului individual de muncă nu este considerată activitate de întreprinzător. Între salariat și întreprinderea la care lucrează se stabilesc raporturi juridice reglementate de normele Codului muncii al R.M.

În prezent, baza normativă a afacerilor în Republica Moldova este asigurată, în principal, prin: Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992; Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător nr.235/2006; Legea privind înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007; Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451/2001; Legea privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător nr.160/2011; Legea cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător nr.81/2004; Legea cu privire la societățile cu răspundere limitată nr.135/2007; Legea cu privire la societățile pe acțiuni nr.1134/1997 etc.

După cum s-a menționat, primele reglementări cu privire la activitatea de întreprinzător în Republica Moldova au fost introduse prin Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr.845/1992. Cu toate că dispozițiile legii respective sunt depășite de timp, legiuitorul nu a găsit de cuviință abrogarea acesteia, ci dimpotrivă, pe parcursul anilor a efectuat numeroase modificări pentru a o menține în vigoare.

În pofida faptului că a devenit stat independent și suveran, Republica Moldova nu dispunea în perioada 1991-2002 de legislație adecvată în domeniul transporturilor. Activitatea de transport era reglementată de normele Codului civil al R.S.S.M. din 1964 (Capitolul 31 „Transportul”, art.383-397; Capitolul 32 „Expediția”, art.398-401). Problema consta în faptul că prevederile vechiului cod erau consacrate transportului rutier de mărfuri, fără a putea fi aplicate pe deplin și transportului de pasageri. Mai mult ca atât, dezvoltarea economiei de piață a demonstrat insuficiența normelor vechiului Cod civil. Unele reglementări deveneau desuete, altele dădeau naștere la conflicte și lacune în lege. În așa mod, instanțele judecătorești erau nevoite să aplice analogia legii, cu trimeri la legislația ex-URSS, însă aceste norme cu greu puteau oferi suport juridic adecvat pentru operarea transportului rutier de pasageri. Schimbările au parvenit în anul 2003, odată cu intrarea în vigoare a noului Cod civil al R.M.

La etapa actuală, legislația națională din domeniul transportului este reprezentată de coduri, legi și acte normative subordonate legii. Însă, nu toate raporturile de transport sunt reglementate la fel. De exemplu, raporturile cu caracter de comerț sunt reglementate preponderent de Codul civil al R.M., în timp ce relațiile administrativ-organizatorice, de testare și desfășurare a activității de transport sunt prevăzute în legislația fiecărui tip de transport în parte: rutier – în Codul transporturilor rutiere și în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje; feroviar – în Codul transportului feroviar; maritim – în Codul navigației maritime comerciale. Mai puține acte normative există în transportul aerian, deoarece majoritatea reglementărilor sunt preluate din convenții la care statul nostru este parte, precum și din angajamentele pe care companiile aeriene le-au semnat în cadrul Organizației Internaționale a Aviației Civile.

Capitolul II cu genericul „Realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri” în cele șase paragrafe de bază conține rezultatele investigației științifice și reprezintă compartimentul central al tezei. Se face o cercetare amplă a structurii organizatorico-juridice a subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de pasageri, regimului juridic al autorizării în activitatea operatorilor de transport rutier de pasageri, obligațiilor legale ce revin operatorilor de transport rutier de pasageri și controlul activității acestora. Un interes aparte revine răspunderii contravenționale și fiscale din transportul rutier de pasageri, iar în acest context a fost studiată practica judiciară din perioada anilor 2007-2017, preluată din arhivele instanțelor judecătorești naționale.

Legislația națională din sfera transporturilor rutiere cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și norme de organizare și administrare, motiv pentru care se pune problema de a distinge dreptul privat de cel public al transporturilor. În pofida faptului că în cadrul regimului legal al transportului rutier normele de drept public sunt preponderente, la baza desfășurării activității de întreprinzător stau regulile dreptului privat, iar rolul principal revine normelor dreptului civil.

Având ca punct de pornire definiția prevăzută în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr.845/1992, putem distinge o serie de particularități ale activității de întreprinzător, cu aplicabilitate în domeniul transportului rutier: a) este o activitate independentă; b) se efectuează din proprie inițiativă; c) se desfășoară sub denumire proprie; d) pe riscul și sub răspunderea celui care o desfășoară; e) prin intermediul ei se asigură o sursă permanentă de venituri.

a) Activitatea de întreprinzător este considerată o activitate independentă. Prin independență se înțelege că nimeni nu-i poate dicta operatorului de transport rutier cât să presteze, cum să o facă și unde să-și desfășoare activitatea. Independența acordă operatorului de transport libertate, el activează din voința liberă și în interesul propriu. Cu toate acestea, operatorului de transport rutier

i se impun o serie de cerințe: să fie înregistrat, să dețină licență și autorizații, să achite taxe și impozite, să respecte normele de concurență etc.

b) Operatorul de transport rutier își desfășoară activitatea din proprie inițiativă. Nimeni nu poate fi obligat să practice activitatea de întreprinzător [6, p.34]. Doar proprietarul decide în privința fondării unei întreprinderi, alege de sine stătător genul de activitate, forma juridică de organizare și denumirea. La fel, proprietarul hotărăște ce volum de investiții să efectueze, cu cine să încheie contracte, la ce preț etc.

c) Oricine dorește să inițieze o afacere în domeniul transportului rutier de pasageri, trebuie să fie înregistrat în una din formele de organizare juridică prevăzute de lege. La data înregistrării apare un nou subiect de drept, care participă la relațiile comerciale de transport cu denumire proprie. De exemplu, Î.I. „Ion Vasilașcu”, Î.M. „Eurolines Moldova” SRL, Î.M. „Regia Transport Electric” etc. În cazul modificării denumirii, operatorul de transport rutier este obligat să publice un avis în Monitorul Oficial al R.M. și să opereze modificările necesare în Registrul de stat.

d) Expresia „pe riscul și sub răspunderea celui care o desfășoară” se explică în felul următor: oricine începe o afacere, pune în circulație anumite valori patrimoniale și depune eforturi pentru a majora costul lor. Dacă calculele întreprinderii sunt greșite, aceasta riscă să nu câștige nimic, dar și să piardă bunurile pe care le-a pus în circulație. În transportul rutier de pasageri pot exista riscuri de prestare a serviciilor (diminuarea nejustificată a tarifelor, întocmirea unui itinerar neprofitabil, încheierea unor contracte nereușite), de contabilitate, de exploatare a vehiculelor, riscuri care survin din interacțiunea cu autogările și stațiile auto etc.

e) Prin intermediul activității de întreprinzător se asigură o sursă permanentă de venituri. Scopul celui care desfășoară o afacere este de a acumula câștiguri stabile pentru a-și acoperi cheltuielile, a plăti salariile angajaților, a achita impozite și în sfârșit, de a avea un profit. O activitate desfășurată ocazional nu va aduce operatorului de transport câștiguri suficiente.

Pot fonda întreprinderi de transport atât persoanele fizice, cât și persoanele juridice, inclusiv statul și unitățile administrativ-teritoriale. Până la data înregistrării de stat persoana se numește fondator, ulterior devenind asociat, acționar, comanditar, comanditat etc., în funcție de forma de organizare solicitată [12, p.50]. O situație aparte există în cazul persoanelor cu funcție de demnitate publică, precum: președintele republicii, deputați, miniștri, viceministri, primari, funcționari publici, judecători, procurori și polițiști. Aceștea nu pot desfășura activitate de întreprinzător, în schimb pot avea calitatea de fondator al unor persoane juridice cu scop lucrativ, inclusiv întreprinderi de transport. Această concluzie rezultă din coroborarea mai multor dispoziții legale, precum: art.8 alin.(1) lit.(d) din Legea cu privire la statutul judecătorului nr.544/1995 (M.O., 2002, nr.117-119); art.35 alin.(1) lit.(e) al Legii cu privire la procuratură nr.3/2016 (M.O., 2016, nr.69-77); art.29 alin.(1) și (2) din Legea cu privire la activitatea poliției și statutul poliștilor nr.320/2012 (M.O., 2013, nr.42-47); Legea cu privire la statutul persoanelor cu funcții de demnitate publică nr.199/2010 (M.O., 2010, nr.194-196); art.25 alin.(2) din Legea cu privire la funcția publică și statutul funcționarului public nr.158/2008 (M.O., 2008, nr.230-232).

Până la data de 26 octombrie 2017, activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri a fost supus procedurii de licențiere, autoritatea competentă de a elibera licențe fiind Camera de Licențiere a R.M. Potrivit datelor statistice, numărul licențelor pentru activitatea de transport rutier eliberate de Camera de Licențiere în decursul anilor 1991 – 2017 a fost de 995, astfel încât activitatea de transport rutier, sub aspectul licențierii, era plasată pe locul secund, pe primul loc fiind activitatea din domeniul construcțiilor. Cu această ocazie, în doctrină s-a menționat că licența pentru activitatea de transport rutier este cea mai răspândită, deoarece

numărul unităților de transport utilizate în transporturile rutiere de mărfuri și pasageri excede de sute de ori numărul navelor aeriene, maritime și navale.

În conformitate cu prevederile Codului transporturilor rutiere, autorizația de transport rutier de persoane prin servicii regulate este documentul care atestă dreptul operatorului de transport rutier de a efectua transport contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic național sau internațional pe un anumit traseu, conform graficului de circulație prestabilit și programului de transport rutier, pe perioada sa de valabilitate (art.5). Această autorizație se eliberează pe un termen de 8 ani (art.38 alin.(16)) și reprezintă un act nominal, de strictă evidență, ce nu poate fi transferat altui operator de transport rutier (art.38 alin.(19) și art.39 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere). Autorizația de transport rutier se eliberează doar pentru rutele/cursele incluse în programele de transport rutier.

Cursele de transport rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, raional, interraional și municipal se atribuie prin concurs, în ședințe publice, de către comisii special create. Comisiile privind atribuirea prin concurs a serviciilor regulate de transport rutier se instituie, după competență, de către organul central de specialitate, de consiliile locale (sătești, comunale sau orășenești), municipale sau raionale. În cazul în care pentru o rută a fost depusă o singură solicitare, cursa se atribuie operatorului de transport rutier respectiv. Dacă au fost depuse mai multe solicitări, operatorii de transport vor fi departajați pe bază de punctaj (art.38 din Codul transporturilor rutiere). Procedura de certificare a operatorilor de transport rutier, criteriile de evaluare, precum și metodologia de punctare sunt prevăzute în Regulamentul transporturilor rutiere de persoane și bagaje.

Numărul sporit al operatorilor de transport rutier pe piața autohtonă duce la scăderea calității serviciilor prestate. Cea mai dificilă este situația din transportul rutier 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 de către stat (95%).

Cele mai frecvente conflicte din transportul rutier de pasageri se înregistrează între MEI și operatorii de transport rutier în legătură cu deschiderea, suspendarea și închiderea curselor. Or, numărul mare de operatori de transport, tarifele relativ joase (0,48 lei/kilometru/pasager) și fluxul de pasageri aflat în descreștere generează nemulțumiri în rândul operatorilor de transport, respectiv noi procese de judecată împotriva MEI. Cu titlu de exemplu, în perioada ianuarie 2015 – septembrie 2016, Curtea de Apel Chișinău a examinat 45 dosare de acest fel, iar Curtea Supremă de Justiție – 27 de dosare.

Am stabilit că legislația națională nu consacră cerințe speciale pentru constituirea subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier. Prin urmare, regulile de constituire sunt identice cu ale altor întreprinzători și constau în respectarea rigorilor stabilite de Legea cu privire la înregistrarea de stat a persoanelor juridice și a întreprinzătorilor individuali nr.220/2007.

Practica dovedește că cel mai frecvent (90%) operatorii din transportul rutier de pasageri optează pentru societățile cu răspundere limitată. Forma de organizare întreprinzător individual a fost preferată în perioada anilor '90, iar actualmente un număr redus de persoane decid desfășurarea unei afaceri în domeniul transporturilor rutiere prin intermediul acestei forme de organizare. Cauza constă în dezavantajele care revin întreprinzătorului individual, precum: răspunderea nelimitată și solidară a fondatorului și a membrilor familiei sale; asimilarea bunurilor personale ale fondatorului cu cele afectate activității comerciale; posibilități reduse de extindere etc. Cu referire la constituirea de societăți pe acțiuni în domeniul transportului rutier de persoane, solicitările sunt la fel de reduse, deoarece societatea pe acțiuni, prin esență, presupune formalități

excesive, precum divizarea capitalului social în acțiuni, înregistrarea acțiunilor etc. Un număr redus de solicitări se constată pentru societățile în nume colectiv și în comandită iar explicația rezidă în multiplele dezavantaje pe care le prezintă aceste două forme de organizare în procesul desfășurării unei afaceri din transport.

Prestarea activității de transport rutier de pasageri este condiționată de existența notificării. Actul de notificare reprezintă o procedură oficială similară procedurii de licențiere și se manifestă prin înscrierea efectuată de A.A. „ANTA” în Registrul operatorilor de transport rutier.

Anumite dificultăți survin în legătură cu corelarea normelor generale și speciale în soluționarea litigiilor referitoare la transportul rutier de pasageri. Deși relațiile de transportare a pasagerilor poartă caracter special și nu pot fi desprinse de normele cu privire la protecția consumatorilor, nu ar fi corect de a acorda prioritate exclusivă normelor din transport sau celor din domeniul protecției consumatorilor. De fiecare dată aprecierea privind aplicarea legislației în situațiile de caz urmează a fi dată de judecător, reieșind din interesele social-economice și de gradul de prejudiciere a părților contractante. Totodată se va ține cont că în procesul de realizare a drepturilor, consumatorului nu trebuie să-i fie acordate mai puține drepturi decât cele prevăzute de Legea privind protecția consumatorilor. La fel, despăgubirile care pot fi acordate consumatorului nu pot fi mai mici decât suma despăgubirilor stabilite de Legea privind protecția consumatorilor.

O condiție pentru integrarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană constă în armonizarea legislației naționale la regulamentele europene din domeniul transporturilor rutiere, precum: Regulamentul CE nr.1071/2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile ocupației de operator de transport rutiere, Regulamentul CE nr.1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, Regulamentul nr.561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor etc. Ținând cont de faptul că în Republica Moldova nu există o instituție funcțională investită cu funcții de control în domeniul transporturilor rutiere, după modelul țărilor Uniunii Europene, dar și a țărilor din Europa de Est (de exemplu, Ространснадзор – Federația Rusă, АСМАР – Ucraina, Транспортная инспекция – Republica Belarusi etc.), armonizarea legislației naționale la acquis-ul european este o misiune cu șanse reduse de realizare.

Practica europeană dovedește că elaborarea politicilor publice, implementarea și controlul îndeplinirii acestora trebuie realizate de 3 autorități publice diferite. De exemplu, în România există Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, care asigură controlul activității transporturilor rutiere, Ministerul Transporturilor cu rol de elaborare a politicilor de transport și Agenția Rutieră Română – cu rol de implementare a politicilor de transport. Inspecții de stat pentru controlul în transportul rutier, ca autorități publice distincte, există în Polonia, Bulgaria, Lituania, Letonia, Estonia, Ungaria, Slovenia etc. Cu regret, A.A. „ANTA” din Republica Moldova asigură concomitent atât implementarea setului de politici publice, cât și controlul activității operatorilor de transport rutier. Luând în considerare ipostaza dublă ce revine A.A. „ANTA”, aceasta nu deține împuterniciri depline de control al situației din transportul rutier. Mai mult ca atât, grație actualei forme de organizare a A.A. „ANTA” (efectiv redus de personal, salarii foarte mici și lipsa structurilor teritoriale), aceasta nici nu ar putea organiza un sistem complex de control asupra respectării legislației din domeniul transporturilor.

Pornind de la aceste realități, ajungem la concluzia că, în Republica Moldova, controlul activității operatorilor de transport rutier, pasagerilor și activităților conexe transportului nu poate fi efectuat de A.A. „ANTA”, fapt ce impune necesitatea creării unei structuri de control, cum ar fi „Inspectoratul Rutier de Transport”. Din punct de vedere structural, Inspectoratul Rutier în

Transport urmează a fi un organism tehnic permanent specializat în subordinea MEI, care să asigure la nivel național inspecția și controlul respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere. Crearea Inspectoratului Rutier în Transport, ca instituție specializată de control, va diminua semnificativ traficul ilicit de pasageri, va contribui la responsabilizarea operatorilor de transport rutier și la creșterea calității serviciilor prestate. Pentru mai multă eficiență, propunem ca Inspectoratul să aibă subdiviziuni teritoriale la Edineț, Bălți, Orhei, Ungheni, Cahul și Comrat.

În scopul eficientizării activității de combatere a traficului ilicit de pasageri, recomandăm formarea grupurilor mobile mixte în componența: colaboratorilor din cadrul A.A. „ANTA”, Inspectoratului Național de Investigare, Inspectoratului Național de Patrulare, Departamentului Poliției de Frontieră și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat. Grupurile mobile mixte necesită a fi antrenate pe traseele locale, naționale și internaționale, precum și pe străzile adiacente ale gărilor și stațiilor auto din țară, în scopul documentării situațiilor de transport ilicit și sancționării operatorilor de transport rutier.

Șefii subdiviziunilor mobile desconcentrate ale Inspectoratului Național de Patrulare, șefii Secțiilor de Investigare a Fraudelor Economice, colaboratorii A.A. „ANTA”, Inspectoratului Fiscal teritorial și reprezentanții administrației publice locale de nivelul doi (după caz) urmează a institui în fiecare raion grupuri mobile de control pentru combaterea transportului ilicit de pasageri cu generalizarea informației și prezentarea lunară în adresa A.A. „ANTA” a raportului privind măsurile întreprinse. Totodată, în scopul evitării conflictului de competență între organele statului cu atribuții de control, considerăm necesară delimitarea și concretizarea atribuțiilor de control și sancționare ale A.A. „ANTA”, Serviciului Vamal și Inspectoratului de Poliție.

Întregul mecanism de finanțare a drumurilor publice urmează a fi reformate în vederea transferării în bugetele locale a surselor de venit necesare pentru întreținerea, reparația și construcția drumurilor locale. În acest scop, este necesar de a acorda autorităților locale dreptul de a stabili în mod independent taxe locale, precum și includerea în Codul fiscal al R.M. a unor taxe adiționale (de exemplu, taxa pe mijlocul de transport), care să fie destinate în exclusivitate pentru construcția, întreținerea și reparația drumurilor locale și a străzilor. De asemenea, este necesar ca alocarea anuală a mijloacelor bugetare pentru întreținerea drumurilor să fie înlocuită cu un cadru de finanțare pe termen lung, ceea ce ar da posibilitate ca în bugetele locale să se acumuleze mai mulți bani. Altă recomandare ar fi implicarea activă a sectorului privat în construcția drumurilor locale prin încheierea contractelor de parteneriat public-privat cu autoritățile publice locale.

În scopul consolidării nivelului de siguranță și confort al persoanelor, a devenit necesară completarea Codului transporturilor rutiere nr.154/2014 cu norme potrivit cărora rutele regulate să fie acordate unui număr limitat de operatori de transport, care au o experiență în domeniul transportului rutier, dispun de autocare și bază tehnico-materială suficiente. Pentru comparație, în cadrul Uniunii Europene rețeaua transporturilor rutiere de persoane este deținută de 5 operatori de transport rutier notorii, cum sunt: „Eurolines”, „Deutsche Touring”, „Atlassib”, „Bayern Express” și „Berlin Lien”.

Capitolul III denumit „Raporturi contractuale ce stau la baza desfășurării activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri”, reclamă un interes științific și practic deosebit fiind dedicat analizei contractului de transport rutier de pasageri.

Pentru a înțelege temeiul apariției raporturilor contractuale dintre operatorul de transport rutier și consumator, mai întâi au fost expuse trăsăturile distinctive ale contractului de transport, după care se examinează particularitățile de încheiere a contractului, statutul juridic a subiecților,

conținutul contractului și particularitățile de transportare a bagajelor. În continuare, se trece la o abordare amplă a răspunderii juridico-civile pentru prejudiciile ce rezultă din neexecutarea obligațiilor contractuale.

Fundamentul juridic al raporturilor de transport rutier de pasageri îl formează contractul de transport [28, p.45]. Putem defini contractul de transport rutier de pasageri ca fiind acea înțelegere dintre operatorul de transport rutier și pasager prin care operatorul se obligă să transporte pasagerul împreună cu bagajele sale la punctul de destinație, în condiții de siguranță și confort, iar pasagerul se obligă să achite taxa de călătorie [28, p.22].

Raporturile care iau naștere între operatorul de transport rutier și pasager sunt raporturi comerciale, fiind realizate de către operator în scopul desfășurării activității economice de întreprinzător [23, p.33]. Aceste raporturi pot lua naștere doar în bază de contract, care se încheie la momentul procurării biletului de călătorie. Forma contractului este verbală, iar biletul reprezintă dovada că contractul de transport a fost încheiat [24, p.52]. În cazul transporturilor rutiere pe rute interurbane contractul se încheie până la urcarea pasagerului în mijlocul de transport, din momentul procurării biletului de la casele autogării. La transportul public urban cu autobuze, troleibuze, microbuze și taxi-uri contractul de transport se consideră încheiat din momentul urcării pasagerului în salonul autovehiculului iar achitarea taxei de călătorie constituie un act de executare a contractului.

Contractul de transport rutier de pasageri reprezintă o varietate a contractului de transport în general, fiind reglementat de Codul civil, Codul transporturilor rutiere și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006. Alături de aceste acte normative transportul public este reglementat prin diverse hotărâri ale autorităților publice locale.

După natura sa juridică contractul de transport rutier de pasageri este un contract distinct, cu caracter sinalagmatic, oneros și de adeziune, a cărui fizionomie juridică complexă se conturează printr-o serie de particularități esențiale: părțile contractului sunt operatorul de transport și pasagerul, obiectul – acțiunile cu privire la deplasarea pasagerului; termenul de executare a deplasării; vehicule corespunzătoare; eliberarea biletelor de călătorie; parcurgerea unui itinerar prestabilit, dar și prezența unui subiect special – autogara, care, deși nu este parte în contract, îi pot reveni obligații (de rezervare și vânzare a biletelor, de informare etc.).

Dacă pentru încheierea contractelor civile legea cere ca persoana să aibă vârsta de 18 ani, în transportul de persoane vârsta persoanei este nesemnificativă iar copiii cu vârsta până la 18 ani pot utiliza transportul public în comun. De aceea, suntem de părerea că pentru copii, serviciile de transport public constituie acte juridice curente de mică valoare care se execută la momentul încheierii lor (art.22 alin.(2) pct.(a) din Codul civil) și pot fi asimilate cu micile cumpărături zilnice pe care le pot face copiii, precum: procurarea unei înghețate, a unui stilou etc.

În Republica Moldova biletele de călătorie în trafic internațional se comercializează prin completarea manuală a unor formulare de strictă evidență. Contabilul întreprinderii merge la Editura „Statistica” și preia sub semnătură bilete iar la vânzare, în bilete se fac înscrieri cu stiloul. MEI manifestă interes moderat în promovarea biletelor electronice, deoarece blaturile sus-menționate sunt eliberate contra plată, astfel încât statul are și un profit din comercializarea acestora. Ca model de schimbare ar putea servi biletele de avion, deoarece în prezent toate companiile aeriene, inclusiv din Republica Moldova, comercializează bilete electronice la avion.

Dat fiind faptul că actele normative de diverse niveluri sunt elaborate de autorități publice diferite, fără o coordonare unică a terminologiei, în aceste acte normative, cu regret, se utilizează diferiți termeni și noțiuni juridice. De exemplu, în Codul transporturilor rutiere părțile contractului

de transport sunt denumite – „operator de transport rutier” și „persoană”, în Codul civil – „cărăuș” și „călător”, iar în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 – „agent transportator” și „călător”.

În legislația Republicii Moldova noțiunea „autogară” apare într-o triplă calitate: a) complex imobiliar în cadrul căruia se desfășoară activități specifice serviciilor de transport regulat de călători și bagaje; b) intermediar al încheierii contractelor de transport regulat de călători și bagaje, și c) serviciu public.

Natura juridică a raporturilor dintre autogară și operatorii de transport rutier nu cade sub incidența construcțiilor juridice prevăzute de Codul civil al R.M. Prin urmare, interacțiunea dintre autogară, operatorii de transport rutier și pasageri se caracterizează prin următoarele particularități: a) autogările nu pot fi parte la contractul de transport; rolul acestora se rezumă doar la prestarea unor servicii auxiliare, precum vânzarea biletelor, anunțarea orelor de plecare și de sosire etc.; b) autogara acționează în interesul și pe mandatul operatorului de transport rutier; încheie din numele operatorului de transport rutier acte juridice cu pasagerii; îndeplinește acțiuni de fapt cu privire la organizarea transporturilor, în timp ce obligația efectuării transportului se pune pe seama operatorului de transport rutier.

Deși art.86 alin.(3) din Codul transporturilor rutiere prevede că înființarea autogărilor se efectuează cu aprobarea consiliilor locale, norma respectivă nu-și are aplicabilitate practică. Motivul rezidă în faptul că Î.S. „Gările și Stațiile Auto” deține monopolul în activitatea de autogară, filialele acesteia fiind înregistrate în perioada anilor 1991-1993. Singura autogară cu capital privat este S.A. „Gara Nord”, dar și aici, principalul acționar este statul care, prin intermediul Î.S. „Gările și Stațiile Auto”, deține 85% din pachetul de acțiuni, respectiv poate lua decizii în mod unilateral.

Altă problemă ține de eliberarea licențelor pentru activitatea de autogară. Art.88 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere prevede că licențierea activității de autogară se efectuează în conformitate cu Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător. În legea nominalizată activitatea de autogară nu este inclusă în lista genurilor de activitate supuse licențierii. De aici și întrebarea, care este mecanismul licențierii genului respectiv de activitate și care este autoritatea responsabilă de licențiere?

Inadvertențe de ordin legislativ există și cu referire la denumirea actului normativ care reglementează activitatea de autogară. Stabilind cerințele pentru amenajarea și dotarea autogărilor, Codul transporturilor rutiere face trimitere la noul regulament cu privire la autogară care, de facto, încă nu există. Luând în considerație acest fapt, până la adoptarea unui nou regulament, dispozițiile art.86-92 din Codul transporturilor rutiere dedicate activității de autogară rămân fără de aplicabilitate practică.

Piața transportului rutier de pasageri în trafic național necesită a fi liberalizată. Or, situația actuală în care MEI stabilește unilateral tarifele pentru kilometru/pasager este absolut ineficientă. Operatorii de transport rutier neglijează principiul concurenței loiale, cerințele de confort și de siguranță în trafic. Pentru comparație, în cadrul Uniunii Europene companiile de transport își stabilesc independent politica de prețuri în funcție de cerințele pieței și în consecință, piața transportului rutier de persoane este dominată de companii mari, cu renume, ce oferă standarde înalte de calitate și confort.

Legislația națională nu admite vânzarea biletelor la autobuz tur-retur, fapt ce generează dificultăți în transportul de pasageri înspre și din Republica Moldova. Prin urmare, propunem

modificarea legislației naționale din transport în sensul ajustării acesteia la exigențele Uniunii Europene, cu admiterea comercializării biletelor de călătorie pentru ambele direcții.

Problema majoră ce apare în practică este că pasagerul, în calitate de consumator al serviciilor de transport, nu are la dispoziție condițiile contractului, în care să fie indicate drepturile, obligațiile și răspunderea în caz de nerespectare de către operatorul de transport rutier a obligațiilor asumate prin contract. În cuprinsul biletului sunt înscrise doar informațiile de reper, ce țin de ora de pornire, destinația, ora procurării biletului, prețul. Din aceste considerente, pasagerul se află într-o situație dezavantajată în raport cu operatorii de transport rutier [12, p.52]. Mai mult, în practică se poate întâmpla ca pasagerul să piardă biletul de călătorie. În asemenea situație se aplică, de regulă, o normă generală prin care biletul nu poate fi reînnoit și costul lui nu se restituie [33, p.101]. Dacă pasagerul și-a pierdut biletul de călătorie până la urcarea în autobuz, el nu va beneficia de transport, deoarece în afara biletului de călătorie, altă confirmare scrisă a încheierii contractului de transport nu există.

Luând în considerație problema care există, considerăm rezonabil ca la momentul procurării biletului de călătorie la transportul în trafic internațional, pasagerului să i se ofere și textul contractului, în formă scrisă, deoarece suma unui astfel de contract depășește 1000 de lei, sumă pentru care Codul civil stabilește respectarea formei scrise a actului juridic. În schimb respectarea formei scrise a contractului nu este necesară la procurarea biletelor de călătorie pe teritoriul Republicii Moldova, deoarece prețul unor astfel de bilete este redus.

Capitolul IV intitulat „Consolidarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător prin perfecționarea legislației cu privire la asigurări în domeniul transportului rutier de pasageri” tratează tipurile de asigurări aplicabile în raporturile de transport rutier: asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport rutier față de pasageri, asigurarea obligatorie pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea facultativă a mijloacelor de transport. De asemenea, Capitolul IV tratează regimul juridic al asigurării facultative CASCO. Acest tip de asigurare se întâlnește rar, motivul fiind costul ridicat al primei de asigurare (3-5% din prețul autovehiculului), dar avantajele sunt mari. La producerea cazului asigurat, persoana asigurată va primi despăgubiri din partea asigurătorului indiferent de gradul vinovăției sale în producerea accidentului.

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri în Republica Moldova are o pondere relativ joasă. Acest tip de asigurare a fost introdus în anul 1998 pentru a proteja interesele pasagerilor și bunurile acestora pe parcursul deplasării cu transportul public. Din cauza veniturilor mici (prima maximă de până la 1% din suma volumului anual de transportare a pasagerilor), tipul respectiv de asigurare nu generează interes prea mare din partea asigurătorilor, fiind totodată o sarcină dificilă pentru operatorii de transport.

Una dintre problemele sistemului de asigurări din transportul rutier de pasageri din Republica Moldova este tergiversarea achitării despăgubirilor de către companiile de asigurare. În practică, companiile de asigurări invocă lipsa unei hotărâri judecătorești prin care să fie stabilită persoana vinovată de comiterea accidentului. În cele din urmă au de suferit pasagerii care, fiind victime în accident, suportă cheltuieli imediate legate de spitalizare, medicamente, tratament etc.

Legea nr.553/1998 conține reglementări de ordin general. La producerea cazului asigurat, pasagerul se află într-o situație dezavantajată, deoarece achitarea despăgubirii de asigurare depinde în exclusivitate de acțiunile operatorului de transport care, în temeiul art.12 din Legea nr.553/1998, trebuie să prezinte companiei de asigurări actul de constatare a accidentului, certificatul care să confirme decesul sau să determine gradul de vătămare corporală, documentele care să confirme cheltuielile pentru tratament, protezare și îngrijire a victimelor.

Norma de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998 contravine legislației civile. Aflarea pasagerului în salonul autobuzului deja confirmă existența contractului transport care se încheie între operatorul de transport și pasager din momentul urcării pasagerului în autobuz, iar biletul de călătorie doar atestă prezența unui raport contractual. Conform art.986 din Codul civil, contractul de transport de persoane se confirmă (se documentează) printr-un bilet (titlu de călătorie). Prin urmare, este greșită prevederea de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998 care condiționează plata despăgubirilor de asigurare pasagerului în funcție de prezența documentului de călătorie. Mai mult, practica atestă faptul că lipsa biletelor de călătorie la pasageri se datorează șoferilor și în acest caz, ar fi incorect de a înlătura pasagerul de la plata despăgubirilor din cauza lipsei biletului de călătorie.

Practica denotă faptul că pasagerii nu cunosc despre existența asigurărilor din domeniul transportului rutier, motiv din care, la producerea cazului asigurat, nu solicită achitarea despăgubirilor de asigurare. Motivul ar fi că Legea nr.553/1998 nu stabilește în sarcina operatorilor de transport de a informa pasagerii despre drepturile ce rezultă din contractul de asigurare. În scopul înlăturării acestui neajuns, recomandăm modificarea Legii nr.553/1998 prin completarea art.6 cu un nou alineat (5), după cum urmează: (1) *Operatorul de transport este obligat de a informa pasagerii cu privire la cele mai importante condiții ale contractului de asigurare. Informațiile date urmează a fi amplasate pe biletele de călătorie, în punctele de comercializare a biletelor, dar și pe site-ul oficial al operatorului.* (2) *La producerea cazului asigurat, operatorul de transport este obligat să informeze victimele cu privire la drepturile de asigurare și modul de reparare a prejudiciilor suportate.*

Deținătorii de autovehicule din Republica Moldova sunt obligați de a avea încheiate contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto. În caz de accident rutier, despăgubirea de asigurare va fi achitată de compania de asigurări a persoanei vinovate de provocarea accidentului. Astfel, persoana vinovată de comiterea accidentului este scutită de achitarea despăgubirilor, în locul ei plătind compania de asigurări.

Alături de asigurările obligatorii există și asigurarea facultativă de răspundere civilă (CASCO), ea fiind întâlnită mai rar, motivul fiind costul ridicat al primei de asigurare (3-5% din prețul autovehiculului). În baza poliței de asigurare CASCO persoana vinovată de producerea accidentului va beneficia de despăgubiri pentru reparația propriului său autovehicul.

Practica judiciară dovedește că companiile de asigurări nu achită *prejudiciile morale* suportate de persoanele asigurate în legătură cu accidente rutiere. De aceea, singura soluție pentru persoana păgubită de a-și putea recupera prejudiciile morale este ca să înainteze o cerere de chemare în judecată către cel vinovat de producerea accidentului. În acest sens, cel mai rațional este ca în aceeași cerere de chemare în judecată reclamantul să conexeze două cerințe: *prima*, către compania de asigurări privind achitarea prejudiciilor materiale; *a doua*, către persoana vinovată de producerea accidentului, de la care să solicite prejudicii morale.

O categorie de litigii frecvente în instanțele judecătorești se referă la *acțiunea de regres* pe care companiile de asigurări le înaintează împotriva persoanelor vinovate de producerea accidentelor. În legătură cu aceasta, cele mai multe probleme apar în situațiile în care la volanul autovehiculului se afla altă persoană decât proprietarul. Deoarece contractul de asigurare a fost încheiat pe numele proprietarului, în asemenea situații companiile de asigurări invocă că numele persoanei aflate la volan nu ar fi înscris în contractul de asigurare. De aceea, la încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto este necesar ca în contract și în poliță să fie indicate persoanele care pot să conducă automobilul asigurat.

Considerăm că pentru persoana păgubită în accident, reducerea valorii comerciale a vehiculului după reparație constituie prejudiciu. Prejudiciul dat trebuie să fie inclus în despăgubirea de asigurare și achitat de către compania de asigurări. Spre regret, Legea nr.414/2006 prevede că nu se repară pagubele ce țin de reducerea bunurilor după reparație (pct.(g) art.16). În consecință, companiile de asigurări refuză plata prețului de scăderea a valorii autovehiculului după reparație, iar persoanele păgubite primesc doar costurile pieselor de schimb. Pentru recuperarea prețului de scădere a valorii comerciale a autovehiculului, uneori persoanele păgubite intentează acțiune împotriva celui vinovat de accident, însă deciziile instanțelor judecătorești sunt diferite. Pentru a evita numeroasele situații practice de conflict care apar, suntem de părerea că prejudiciul respectiv trebuie achitat de către companiile de asigurări și venim cu propunerea de a exclude pct.(g) de la art.16 al Legii nr.414/2006.

Capitolul V cu genericul „Particularitățile reglementării unor varietăți ale activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri” este consacrat abordării detaliate a transportului rutier de pasageri prin servicii ocazionale, transportului rutier urban de pasageri, precum și transportului rutier în regim de taxi.

S-a menționat că în Republica Moldova nu există un act normativ special care ar reglementa raporturile dintre companiile de taxi și consumatori. Deși, la soluționarea litigiilor, instanțele judecătorești aplică dispozițiile Legii privind protecția consumatorilor nr.105/2003 și ale Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, normele respective nu acoperă toate aspectele relațiilor juridice stabilite între părți. Pornind de la aceste realități, au fost efectuate recomandări în vederea adoptării unui act normativ consacrat raporturilor juridice din domeniul serviciilor de taxi.

Transportul rutier de persoane în Republica Moldova se efectuează pe două căi, prin servicii regulate sau ocazionale. Operatorul de transport rutier poate efectua transporturi prin servicii regulate în trafic local, raional, interraional, internațional sau municipal doar în bază de autorizații. În situația transportului rutier prin servicii neregulate (ocasionale) se aplică carnetul INTERBUS și Carnetul Foi de Parcurs. Autoritatea publică responsabilă de eliberarea autorizațiilor, carnetelor INTERBUS și Carnetului Foi de Parcurs este A.A. „ANTA”.

În lucrare a fost abordată problema sistemului de carnete INTERBUS. S-a menționat că în Republica Moldova, carnetele INTERBUS se aplică în mod ineficient la efectuarea rutelor internaționale neregulate de pasageri. Deținătorii carnetelor INTERBUS efectuează rute internaționale de pasageri în mod ilegal, generând acte de concurență neloială operatorilor de transport autorizați. Prin esență, carnetul INTERBUS se folosește numai pentru rutele la comandă. De facto, deținătorii acestor carnete simulează transportul la comandă, efectuând rute regulate. În consecință, operatorii de transport rutier care activează legal au o cotă de îmbarcare redusă, nu-și acoperă cheltuielile și ajung în proces de insolvență. Singura soluție în acest caz ar fi stabilirea unui moratoriu în privința eliberării carnetelor INTERBUS.

Eficiențizarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier urban necesită asigurarea executării unor măsuri de optimizare, precum: adoptarea unor politici tarifare de stat cu acoperirea integrală a prețului real de cost al unei călătorii, acumularea de către operatorii de transport a veniturilor proprii pentru renovarea materialului rulant, fondurilor fixe și circulante; asigurarea condițiilor de concurență loială; excluderea dublării rutelor; optimizarea rețelei de rute; excluderea transportului de capacitate mică din centrul capitalei cu introducerea pe aceste segmente a transportului de capacitate sporită, autobuze și troleibuze [26, p.33].

În scopul optimizării activității de management din transportul public al municipiului Chișinău propunem crearea unei structuri noi, cu denumirea Regia Transport Metropolitan Chișinău, prin fuzionarea Î.M. „Regia Transport Electric” și Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”. Subliniem că structuri similare funcționează în orașe mari, precum: Paris, Lisabona, Madrid, Amsterdam, Helsinki, Oslo, etc.

Sistemul actual de taxare în transportul urban, bazat pe colectarea sumelor la bordul vehiculelor și vânzarea biletelor din hârtie, nu corespunde standardelor europene în domeniu. Abonamentele sunt prea scumpe în raport cu biletul de o călătorie, iar structura tarifară nu favorizează clienții fideli. Soluția ar fi introducerea sistemului de taxare electronică în troleibuzele și autobuzele din municipiul Chișinău. Prin esență, sistemul de taxare electronică presupune deținerea de către pasageri a unor carduri pentru achitarea călătoriilor. Cardurile pot fi încărcate prin intermediul diferitor dispozitive, inclusiv terminale, care vor fi instalate în apropierea stațiilor de așteptare a transportului public. Odată cu implementarea sistemului de taxare electronică urmează a fi aprobată o nouă structură de tarifare a serviciilor de transport public, dar și modificări în Codul contravențional pentru sancționarea pasagerilor care nu și-au onorat obligațiile de plată.

Costul unui bilet de călătorie în transportul public urban din Republica Moldova este foarte mic. La prețul de 2 lei (troleibuz) și 3 lei (autobuz), operatorii de transport cu greu își pot acoperi cheltuielile de afaceri. Altă situație există în marile orașe europene: în Sofia (Bulgaria), de exemplu, costul unei călătorii cu troleibuzul este de 0,5 euro, în Varșovia (Polonia) – 0,7 euro, București (România) – 0,4 euro, Budapesta (Ungaria) – prețul biletului pentru o singură călătorie cu metroul, autobuzul, troleibuzul sau calea ferată este de 1,08 euro. În alte orașe europene costurile pentru o călătorie sunt și mai mare, de exemplu, în Londra (Anglia) este de 2,5 euro. Prin urmare, prețul biletului de călătorie necesită a fi majorat cu condiția renovării pe etape a parcului de troleibuze, respectiv înlăturarea treptată a microbuzelor din circuit, prin înlocuirea acestora cu autobuze de mare tonaj. De exemplu, în orașul Praga (Cehia), dar și în alte orașe europene, populația călătorește cu metro-ul, tramvaiul și troleibuzul. Autobuzele circulă doar la periferie, iar microbuze nu există.

În transportul public urban din marile orașe ale lumii autobuzele, troleibuzele, tramvaiele și metro-urile sunt dotate cu aparate speciale (compostoare, turnichete, validatoare). De exemplu, în Federația Rusă (Moscova, Sankt-Peterburg și alte orașe), autobuzele, troleibuzele și tramvaiele sunt dotate cu turnichete. Urcarea pasagerilor se face pe ușa din față, la care este amplasată turnicheta (metroul constituie o excepție, deoarece turnichetele se află la intrarea în subterană). În orașele mari din România (București, Iași, Cluj-Napoca, Constanța) biletul de călătorie poate fi cumpărat de la tonete (chioscuri, amplasate în cele mai aglomerate stații din oraș). Mai mult chiar, recent (mai 2018) au fost instalate automate pentru procurarea biletelor. Instrucțiunile de utilizare a automatelor sunt simple: pasagerul alege tipul de bilet și numărul de călătorii, efectuează achitarea și primește biletul. Aceiași modalitate de taxare este prezentă în orașele mari ale Uniunii Europene.

În cazul persoanelor care dețin dreptul legal de a călători gratuit cu transportul public, deși s-ar crea impresia că pentru aceste categorii de persoane contractul de transport este unul gratuit, în realitate plata se realizează, doar că plătitor nu este pasagerul, ci administrația publică locală. Autoritatea publică transferă periodic anumite sume în contul operatorilor de transport cu scopul de a acoperi cheltuielile de călătorie gratuită.

Activitatea de transport rutier în regim de taxi trebuie dimensionată în raport cu gradul de dotare cu autobuze, troleibuze și maxi-taxi a transportului public local. Este recomandabil ca după

consultarea prealabilă a asociațiilor din domeniu, administrația publică locală să stabilească printr-o decizie a sa numărul maxim de autorizații taxi care urmează fi eliberate pentru deservirea populației. După acordarea numărului maxim de autorizații taxi, autoritatea publică locală nu trebuie să mai elibereze nici o autorizație taxi, decât cu condiția vacantării unui loc. Această condiție va permite crearea unui mediu favorabil de atragere a investițiilor în măsură să garanteze stabilitatea afacerilor.

În scopul prevenirii situației de monopol și pentru menținerea unui echilibru pe piața serviciilor de taxi, autoritatea publică nu trebuie să ofere unui operator de transport în regim de taxi mai mult de 30% din numărul autorizațiilor stabilite pentru acea localitate.

Propunem ca o serie de încălcări din domeniul transportului în regim de taxi, precum: efectuarea transportului cu aparatul de taxat nelegalizat, neverificat metrologic, defect sau cu lampa taxi scoasă din funcțiune, să fie sancționate de Codul contravențional. În cazurile în care se va constata că transportul se efectuează fără aparatul de taxat în funcțiune sau cu aparat de taxat și/sau stație radio de emisie-recepție a căror proveniență legală nu poate fi justificată, organele de control urmează de a retrage de la șofer autorizația de funcționare.

Dacă în decursul unei zile serviciul de taxi este prestat cu același mijloc de transport de mai mulți șoferi, fiecare trebuie să înceapă activitatea prin accesarea identității sale în programul aparatului de taxat, cu introducerea unei chei electronice, prin intermediul căreia se va putea executa controlul asupra activității depuse de șofer. Obligația respectivă urmează a fi introdusă prin intermediul legislației din transport, iar nerespectarea obligației de către conducătorii auto urmează a fi sancționată conform prevederilor Codului contravențional.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Cercetările efectuate ne permit să formulăm un șir de *concluzii teoretico-științifice* în domeniul reglementării juridice a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier, pe care le expunem într-o formulă de sinteză.

1. În baza cercetărilor realizate al căror scop principal a constat în perfecționarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de pasageri, am elaborat o nouă direcție științifică de cercetare în Republica Moldova, numită dreptul transporturilor.

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute au fost reflectate în lucrările didactico-științifice *Dreptul transporturilor, Chișinău, Tipografia „Pontos”, 2012, 672 p.* (ISBN 978-9975-51-361-6) și *Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice): Monografie, Chișinău, Tipografia „Print Caro”, 2015, 284 p.* (ISBN 988-435-42-432-1), în *Glosarul de termeni utilizați în domeniul transportului rutier de pasageri* și în 3 instrumente didactice: *Dreptul afacerilor: Note de curs, Chișinău, Tipografia „Print Caro”, 2015, 387 p.* (ISBN 988-8955-61-486-2); *Dreptul afacerilor: Curs universitar, Ediția a II-a (coautor), Chișinău, Tipografia CEP USM, 2013, 427 p.* (ISBN 978-9975-71-387-0); *Dreptul afacerilor: Curs, Ediția a I-a (coautor), Chișinău, Tipografia CEP USM, 2011, 346 p.* (ISBN 978-9975-71-133-3).

2. Importanța și valoarea științifico-practică a dreptului transporturilor ca direcție nouă de cercetate științifică în Republica Moldova este în creștere, iar perspectiva conturării ei, în viitorul apropiat, ca ramură distinctă de drept, a devenit evidentă (în: *Dreptul transporturilor, p.12-13*).

3. Am definit dreptul transporturilor ca fiind o subramură a dreptului civil, alcătuită dintr-un ansamblu de norme juridice care reglementează relațiile sociale stabilite între operatorii de transport și beneficiari în legătură cu încheierea și executarea contractelor de transport de pasageri,

bagaje și mărfuri (în: *Dreptul transporturilor în Republica Moldova – subramură de drept și disciplină de studiu în cadrul facultăților de drept*, p.26-27).

4. Sintagma ce urmează a fi utilizată pentru desemnarea raporturilor juridice aducătoare de profit este „activitatea de întreprinzător”. Noțiunea este în corespundere cu dispozițiile legislației în vigoare și cuprinde reguli cu privire la: constituirea, autorizarea și funcționarea întreprinzătorilor, dezvoltarea infrastructurii de afaceri, plata de taxe și impozite, transparența în activitatea instituțiilor publice abilitate cu funcții de reglementare și control etc. Expresia „activitatea comercială” este atribuită comerțului cu mărfuri, iar formulările „activitate de antreprenoriat”, „activitate economică” și „business” necesită a fi excluse din vocabularul juridic (în: *Definirea activității de întreprinzător conform legislației Republicii Moldova (aspecte juridice)*, p.270-271).

5. Cadrul normativ al activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri cuprinde norme de drept public și privat, motiv pentru care se pune problema în a distinge dreptul privat de dreptul public al transporturilor. Deși legislația din transport conține cu preponderență norme de drept public, rolul principal în reglementarea activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri aparține regulilor de drept privat, care stau la baza inițierii și desfășurării activităților aducătoare de profit.

6. Transportul rutier de pasageri în Republica Moldova este reglementat de un complex de acte normative, fapt ce implică utilizarea mai multor metode de reglementare, precum: imperativă, dispozitivă, coercitivă și de recomandare. Preponderentă este metoda imperativă de reglementare, deoarece majoritatea normelor din legislația transportului rutier poartă caracter de organizare și administrare (în: *Reglementări cu privire la transportul rutier de persoane*, p.161-162).

7. Pentru desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier, persoana trebuie să fie înregistrată în calitate de întreprinzător și să efectueze notificarea în modul stabilit de Codul transporturilor rutiere nr.150/2014. Solicitantul poate opta pentru una dintre următoarele forme de organizare: întreprinzător individual, societate cu răspundere limitată, societate pe acțiuni, societate în nume colectiv, societate în comandită, întreprindere de stat sau municipală, cooperativă de întreprinzător. Practica dovedește că operatorii din transportul rutier optează frecvent (90%) pentru forma de organizare societate cu răspundere limitată (în: *Constituirea subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de persoane conform legislației Republicii Moldova și Uniunii Europene*, p.93-100).

8. Dat fiind faptul că actele normative din transportul rutier de pasageri au fost elaborate de autorități publice diferite, fără o coordonare unică a terminologiei, aceleași noțiuni sunt denumite prin termeni diferiți. De exemplu, în Codul transporturilor rutiere părțile contractului de transport sunt denumite – „operator de transport rutier” și „persoană”, în Codul civil – „cărauș” și „călător”, iar în Regulamentul nr.854/2006 – „agent transportator” și „călător” (*Instituția transportului în reglementarea Codului civil al Republicii Moldova*, p.25-26). Cu referire la bunuri, Codul transporturilor rutiere utilizează noțiunea „colet”, Legea nr.1569/2002 – expresiile „bagaj însoțit” și „bagaj neînsoțit”, iar codurile vamal, penal și contravențional – „marfă” (în: *Bagajele în transportul rutier de persoane: controversate teoretico-practice*, p.214-215).

Problema de ordin terminologic este valabilă și pentru noțiunea „auto”, pe care o considerăm a fi inadecvată realităților juridice actuale. În pofida faptului că atât Codul transporturilor rutiere, cât și alte acte normative în vigoare au exclus din uz cuvântul „auto”, sintagma „transport auto” a fost menținută în denumirea A.A. „Agenția Națională Transport Auto”.

9. Cerințele din Codul transporturilor rutiere al R.M. impuse operatorilor de transport cu privire la deținerea în proprietate sau în leasing a cel puțin o treime dintre vehicule, sunt drastice. La fel, considerăm a fi exagerată condiția stabilită la art.19 alin.(2) lit.(a) din Codul transporturilor rutiere privind capacitatea financiară de 9000 euro și de 5000 euro. În Republica Moldova puțini dintre operatorii de transport rutier pot să întrunească condiția respectivă, iar efectul este invers celui scontat, contribuind la regresul operatorilor de transport mari, în favoarea celor mici (în: *Legislația națională din domeniul transportului în fața noilor exigențe de reglementare: probleme și soluții*, p.106-107).

10. Sistemul de carnete INTERBUS aplicat la efectuarea rutelor ocazionale internaționale de pasageri nu este eficient. Deținătorii acestor carnete prestează servicii de transport ilicit, generând concurență neloială pentru operatorii de transport rutier autorizați în efectuarea rutelor regulate de pasageri (în: *Particularitățile transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate și ocazionale în trafic internațional conform legislației Republicii Moldova*, p.21-22).

11. Dreptul acordat întreprinderilor municipale „Regia transport electric” și „Parcul urban de autobuze” prin decizia Consiliului municipal din 27 noiembrie 2009 „Cu privire la depistarea contravențiilor și sancționarea pasagerilor contravenienți în transportul public” de a aplica amenzi fără întocmirea proceselor-verbale, contravine art.207 alin.(2) și (3) din Codul contravențional, care stabilește că contravențiile prevăzute în art.204 (călătoria fără bilet) se constată prin procese-verbale care se remit spre examinare în fond instanței de judecată competente (în: *Particularitățile de reglementare a transportului public urban de pasageri conform legislației Republicii Moldova*, p.57).

12. Amenda în mărime de 10 u.c. stabilită în art.204 din Codul contravențional al R.M. pentru călătoria pasagerului fără de bilet nu este în deplină concordanță cu gradul de prejudiciabilitate al faptei contravenționale, deoarece legiuitorul nu a prevăzut obligația suplimentară a pasagerului de a procura bilet de călătorie la momentul achitării amenzii (în: *Practica examinării litigiilor cu privire la răspunderea contravențională din transportul rutier de persoane*, p.27-28).

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute

Rezultatele principal noi pentru știință și practică obținute rezidă în concluziile și propunerile *de lege ferenda* înaintate pentru perfecționarea legislației în sfera activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri.

Autorul tezei de doctor habilitat *a creat o nouă direcție științifică de cercetare*, numită dreptul transporturilor, fiind primul cercetător din Republica Moldova care a pus bazele științifice ale domeniului supus cercetării, prin publicarea lucrării denumite *Dreptul transporturilor* (2012).

Conturarea dreptului transporturilor ca direcție științifică de cercetare reprezintă un pas important pentru dezvoltarea activității de întreprinzător în sfera transportului rutier de pasageri, având o puternică influență asupra perfecționării cadrului normativ de reglementare în acest domeniu. Pe această cale s-a creat posibilitatea de a studia o categorie largă de norme juridice, au fost identificate lacunele de reglementare, au fost analizate ideile și soluțiile propuse de literatura de specialitate.

Așadar, *problema științifică soluționată* în prezenta lucrare constă în cercetarea complexă a cadrului normativ de reglementare a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, fapt care a contribuit la perfecționarea legislației în domeniu, în vederea aplicării acesteia la desfășurarea activității de întreprinzător. *Soluțiile cu valoare aplicativă* propuse în teza de doctor habilitat vor consolida legislația națională din transportul rutier de pasageri.

În baza rezultatelor cercetării și în scopul dezvoltării instituției activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri, formulăm următoarele **recomandări**:

1. Completarea alineatului (1) al articolului 5 din Codul transporturilor rutiere cu prevederea: „*activitate de transport ilicită*” – *efectuarea unei operațiuni de transport rutier fără a deține autorizație de transport rutier de pasageri prin servicii regulate sau carnet INTERBUS, precum și în cazul încălcării regulilor de efectuare a transportului rutier în regim de taxi.*

2. Completarea art.197 din Codul contravențional al R.M. cu norme care să indice noi fapte în calitate de contravenții, precum: *a) neînregistrarea de către șoferi a biletelor de călătorie în borderoul de evidență a biletelor, cu excepția transportului urban; b) nerespectarea de către șoferi a regulilor de completare a Carnetului Foi de Parcurs; c) modificarea (corectarea) intenționată de către șoferi a borderoului de evidență a biletelor de călătorie; d) nerespectarea de către șoferi a regimului de muncă și odihnă; e) admiterea la cursă a șoferului care nu a fost supus examenului medical sau certificat de competență profesională valabil.*

3. Modificarea art.407 prin completarea alineatului (2) litera (a) cu expresia: „(...) *inspectorii abilitați cu funcție de control indicați în Codul transporturilor rutiere*”. Totodată, art.6 din Codul transporturilor rutiere urmează a fi completat cu alineatul (7): „*Se consideră inspectorii abilitați cu funcție de control (agenți constatatori) în domeniul transportului rutier: a) Autoritatea Administrativă „Agenția Națională Transport Auto”; b) Inspectoratul Fiscal Principal de Stat cu subdiviziunile sale teritoriale; c) Inspectoratul Național de Patrulare; d) inspectorii abilitați cu drept de control în domeniul transportului rutier din cadrul administrației publice locale*”.

4. Considerăm a fi neinspirată actuala încadrare a sancțiunii pentru neplata biletelor de călătorie pe traseu în categoria răspunderii contravenționale. Propunem ca această categorie de răspundere să fie exclusă din art.204 alin.(2), (4) și (5) al Codului contravențional și să fie aplicată din perspectiva dreptului civil. Amenda care se aplică în prezent urmează a fi calificată drept sancțiune cu caracter juridico-civil și denumită penalitate pentru neplata biletului de călătorie. Penalitatea urmează a fi stabilită în procente, reieșind din costul biletului de călătorie neachitat.

5. Modificarea pct.59 al Regulamentului transportului auto de călători și bagaje nr.854/2006 și expunerea lui în următoarea redacție: „*Transporturile internaționale la comandă (în baza carnetului INTERBUS) pot fi efectuate numai de către operatorii de transport cărora li s-au atribuit pentru deservire cel puțin 3 (trei) rute regulate internaționale de pasageri și au un stagiu de activitate în domeniu de cel puțin 5 ani*”.

6. Completarea art.84 din Codul transporturilor rutiere cu:

Alineatul (7) care va avea următorul conținut: (7) *În cazul efectuării transporturilor în regim taxi, conform art.84 lit.(b) și (c), de mai mult de două ori pe săptămână, în afara localității unde este înregistrată întreprinderea, documentate de către Agenție prin probe foto sau video, cu indicarea orei și datei, sistematizate într-un raport de monitorizare, Agenția pe lângă amenda contravențională, va retrage copiile conforme a licenței de transport rutier pentru vehiculele rutiere documentate și va aplica măsura de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, informând autoritatea de licențiere despre măsurile întreprinse. Pentru operatorii de transport rutier cărora li se retrag un termen de 6 luni.*

Alineatul (8) care va avea următorul conținut: (8) *Se interzice taxiurilor să efectueze transport în regim de taxi sau să staționeze în vederea efectuării, în mod permanent, a unui astfel de transport într-o localitate, alta decât localitatea în care este înregistrată.*

Alineatul (9) care va avea următorul conținut: (9) *Prevederile alin.(7) nu se aplică în cazul efectuării transporturilor în regim de taxi, conform art.84, lit.(b) și (c), dacă acestea sunt*

efectuate între orele 21.00 și 05.00 sau sunt efectuate de la un aeroport internațional, autorizat și care deservește curse aeriene regulate, spre alte localități, de către taxiuri special autorizate de către administrația aeroportului, în limita unei cote acceptate de Agenție.

Alineatul (10) care va avea următorul conținut: *(10) Se interzice amplasarea în interiorul și/sau pe caroseria unui autovehicul, care nu deține copia conformă a licenței de transport rutier valabilă, a însemnelor, înscrisurilor, dotărilor și a accesoriilor specifice autovehiculelor care efectuează transport rutier în regim de taxi.*

7. Modificarea punctelor 4921 și 4922 din Clasificatorul Activităților din Economia Moldovei, aprobat prin Hotărârea Colegiului Biroului Național de Statistică nr.20/2009, prin completarea cu următoarele genuri de activitate: transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate (4921); transporturi rutiere de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice (4922*); transporturi rutiere de persoane prin servicii regulate speciale (4922*); transporturi rutiere de persoane în regim de taxi (4922*); transporturi rutiere de colete (4922*). Totodată, cuvântul „terestru” din Clasificator urmează a fi înlocuit cu termenul „rutier”.

8. În scopul ajustării terminologiei juridice la vocabularul contemporan, recomandăm substituirea cuvântului „cărăuș” din Codul civil al R.M., cu noțiunea „transportator”.

9. Modificarea Hotărârii Guvernului R.M. nr.539 din 23.04.2008 cu privire la crearea Instituției publice „Agenția Națională Transport Auto” prin completarea pct.1 după cum urmează: *Pe tot parcursul textului hotărârii și al anexelor, sintagma „Agenția Națională Transport Auto”, la orice formă gramaticală, se substituie cu sintagma „Agenția Națională Transport Rutier”, la forma gramaticală corespunzătoare.*

10. Reformularea art.988 din Codul civil al R.M. în redacția: *„Transportatorul este răspunzător pentru întârzierile în transportul de pasageri. Mărimea despăgubirii este stabilită prin legi speciale și nu poate fi exclusă sau limitată prin contract”*. Pentru comparație, reușite sunt dispozițiile din Codul civil al Ucrainei care prevede că *„pentru întârzierea deplasării mijlocului de transport în care se află pasagerul, cărăușul achită pasagerului amendă (...)”*. Prevederi asemănătoare există în art.795 din Codul civil al Federației Ruse, art.749 din Codul civil al Belorusiei, art.704 din Codul civil al Republicii Kazahstan etc.

11. În Codul civil al R.M. există discordanțe cu referire la termenul de înaintarea a acțiunii în judecată în litigiile de transport. Astfel norma de la art.268 lit.(d) din Codul civil prevede un termen de prescripție de 6 luni pentru adresarea cu acțiune în judecată, în timp ce norma de la art.1021 din Codul civil stabilește termenul de 1 an, iar în cazul culpei grave și intenției, de 3 ani. Cu titlu *de lege ferenda*, recomandăm excluderea lit.(d) din art.268 al Codului civil.

12. Modificarea Capitolului XII din Codul civil al R.M. după cum urmează: Secțiunea a 2-a să fie redenumită în „Transportul de persoane și bagaje”, iar Secțiunea a 3-a să fie redenumită în „Transportul de mărfuri”; Art.986 să fie completat cu un alineat nou având următorul conținut: *„(3) Contractul de transport de bagaje se confirmă prin biletul de bagaje. Forma biletului de bagaj se stabilește prin acte normative speciale”*; Art.987 alin.(2) din Codul civil să fie redat cu următorul conținut *„Cărăușul este ținut să transporte pasagerul și bagajele acestuia la destinație în siguranță”*.

13. Completarea Codului civil al R.M. cu articolul 910¹ în redacția:

„Articolul 910¹. Locațiunea vehiculelor

(1) Prin contractul de locațiune a vehiculului cu echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară. Locatorul suportă cheltuielile de întreținere tehnică a vehiculului pe tot parcursul locațiunii.

(2) Membrii echipajului mențin relațiile de muncă cu locatorul. Aceștea se subordonează dispozițiilor primite de la locator în partea ce ține de gestionarea și exploatarea tehnică, și dispozițiilor primite de la locatar referitoare la exploatarea comercială a vehiculului. Dacă contractul nu prevede altfel, remunerarea membrilor echipajului și cheltuielile de întreținerea a acestora este asigurată de locator.

(3) Prin contractul de locațiune a vehiculului fără echipaj, locatorul predă locatarului vehiculul în folosință și posesie temporară, fără asumarea sarcinilor de remunerare a echipajului și de întreținerea tehnică a vehiculului.

(4) În situația locațiunii împreună cu echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul predat în locațiune, de mecanismele, dispozitivele și utilajele acestuia, revine locatorului. Locatorul este în drept să înainteze locatarului acțiune de regres pentru restituirea sumei despăgubirilor achitate terțelor persoane, dacă nu dovedește că paguba s-a produs din vina locatarului.

(5) În situația locațiunii fără de echipaj, răspunderea pentru prejudiciul cauzat unor terțe persoane de vehiculul aflat în locațiune, de mecanismele și utilajele acestuia, o poartă locatarul.

(6) Dacă contractul nu prevede altfel, locatarul efectuează din cont propriu reparația curentă și deservirea tehnică a vehiculului, achită plățile și taxele comerciale, suportă cheltuielile pentru carburanți, precum și alte cheltuieli în legătură cu procesul de exploatare materială și comercială a vehiculului.

(7) Locatorul încheie contracte de asigurare obligatorie de răspundere civilă a vehiculului. Asigurarea facultativă de răspundere civilă a vehiculului este pe seama locatarului.

(8) Contractul de locațiune a autovehiculelor se autentifică notarial și se înregistrează în modul corespunzător”.

14. Recomandăm ca la momentul procurării de către pasager a biletului de călătorie la rute regulate internaționale, operatorul de transport rutier să încheie contract de transport în formă scrisă. La achiziționarea biletului de călătorie în formă electronică, pasagerului să-i fie transmis și textul integral al contractului, la fel în formă electronică.

15. Completarea art 254¹ din Codul fiscal al R.M. după cum urmează: (3) În situația în care pe traseu se constată transportarea de pasageri fără bilete de călătorie, agentul constatator al inspectoratului fiscal încheie proces-verbal și aplică amendă în temeiul art.254 alin.(10) din Codul fiscal, iar dacă transportul de pasageri fără bilete de călătorie pe traseu este depistat de alți agenți constatatori abilitați, se va încheia proces-verbal de contravenție conform art.407 din Codul contravențional.

16. Legislația nu prevede un termen de exploatare a mijloacelor de transport care se utilizează în transportul de pasageri. În consecință, unii operatori de transport antrenează autovehicule cu termen expirat. Ținând cont de gradul de uzură a acestor autovehicule, pasagerii sunt expuși riscului sporit de accidente în perioada de transportare. În scopul asigurării nivelului înalt de securitate a pasagerilor, recomandăm fixarea unui termen maxim de exploatare de 12 ani pentru mijloacele de transport antrenate în transportul rutier de pasageri. Recomandăm ca responsabilitatea verificării termenului de exploatare a autovehiculelor să revină A.A. „ANTA” iar unitățile de transport care depășesc termenul sus-menționat, să nu fie admise la transport.

17. S-a constatat că avizele medicale și certificatele de competență profesională pentru managerii de transport rutier și conducătorii auto se eliberează pentru o perioadă relativ scurtă, fapt care generează dificultăți în activitatea profesională. Pentru înlăturarea acestor obstacole, propunem completarea articolului 43 din Codul transporturilor rutiere al R.M. după cum urmează:

(3) *Examenul medical și concluzia consultativă narcologică pentru conducătorii auto sunt obligatorii o dată la 5 ani, și (4²) Certificatul de competență profesională în trafic internațional se eliberează conducătorului auto care posedă un stagiu de muncă în domeniul transporturilor rutiere de cel puțin 3 ani.* De asemenea, recomandăm modificarea articolului 45 din Codul transporturilor rutiere și expunerea lui în redacția: (1) *Certificatul de competență profesională a managerului de transport rutier și a conducătorului auto se eliberează pentru o perioadă de 5 ani.*

18. Modificarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 cu introducerea vârstei minime de la care minorii ar putea călători cu transportul public fără prezența însoțitorilor legali. Necesitatea introducerii unor astfel de modificări este motivată de faptul că în viața de zi cu zi decizia de a încheia sau nu contract de transport cu minorii care nu au atins vârsta de 7 ani rămâne la discreția autogărilor și a conducătorilor auto.

19. Completarea Capitolului IX din Regulamentul cu privire la autogară nr.9/1999 cu textul: *Dacă operatorul de transport rutier refuză de a efectua cursa programată, de a transporta pasagerii ori dacă nu respectă perioada de transportare, pasagerul este în drept, la alegere, să înainteze reclamație atât operatorului de transport rutier, cât și autogării. Autogara și operatorul de transport rutier poartă răspundere solidară pentru neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor contactuale față de pasager.*

20. Codul contravențional al R.M. nu stabilește sancțiuni pentru lipsa biletului de bagaje. În consecință, obligația cu privire la procurarea biletelor de bagaje prevăzută la pct.11 lit.(b) din Regulamentul nr.854/2006 rămâne fără aplicabilitate practică. Mai mult decât atât, legislația nu stabilește tarifele în cazul transportului de bagaje în trafic național, motiv din care, în practică, operatorii de transport rutier percep taxe diferite pentru bagaje și fără eliberarea biletelor corespunzătoare, încălcând astfel regulile stabilite de lege privind perfectarea contractului de bagaje. Luând în considerație acest fapt, în scopul îmbunătățirii cadrului legal, recomandăm modificarea Codului contravențional prin reformularea art.204 alin.(1) și (2) în următoarea variantă: (1) *Admiterea pornirii fără bilet de călătorie și/sau de bagaje de pe teritoriul autogării (...); (2) Neeliberarea pe traseu a biletului de călătorie și/sau de bagaje în transportul rutier (...).*

21. În scopul soluționării problemelor practice care iau naștere în legătură cu întocmirea declarațiilor vamale, recomandăm modificarea art.4 din Legea cu privire la modul de introducere și scoatere a bunurilor de pe teritoriul Republicii Moldova de către persoane fizice nr.1569/2002 prin introducerea unui punct suplimentar, pct.6, cu următorul conținut: *Inspectorul vamal înregistrează audio faptul informării persoanei fizice/ operatorului de transport despre obligația de a efectua declarație verbală sau scrisă în privința bagajelor neînsoțite și a bunurilor personale pe care le dețin în mijlocul de transport. Înregistrării audio se supune și răspunsul primit de la persoana fizică/ operator de transport. Biroul vamal este obligat să păstreze înregistrările audio în decursul a 30 zile.*

22. Pornind de la faptul că la preluarea bagajelor neînsoțite din străinătate persoanele fizice nu au posibilitatea întocmirii în scris a declarației vamale, iar operatorii de transport rutier nu creează condiții adecvate pentru declarare, propunem modificarea art.4 din Legea nr.1569/2002 prin introducerea unui punct suplimentar, pct.7, cu următorul conținut: *La predarea bagajului neînsoțit, persoana fizică este obligată să completeze declarația vamală în formă scrisă, cu enumerarea bunurilor din bagaj. La declarația vamală se anexează copia buletinului de identitate (pașaportul) al persoanei fizice și actele care confirmă proprietatea asupra bunurilor. Obligația punerii la dispoziția persoanei fizice a declarației vamală și crearea condițiilor adecvate pentru completarea declarației de către persoana fizică revine operatorului de transport.*

23. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr.553/1998 conține inexactități. Semne de întrebare apar în legătură cu domeniul de aplicare a acestei legi care, la art.4 alin.(2) prevede că asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri nu se extinde asupra operatorilor care efectuează transportarea pasagerilor cu: a) transportul rutier urban, inclusiv cu taximetrele, și transportul electric; b) transportul rutier suburban, fluvial și cu bacul.

Norma respectivă dezavantajează situația pasagerului, deoarece cele mai frecvente accidente cu implicarea pasagerilor se produc anume în mediu urban și suburban, iar limitarea domeniului de aplicare a Legii nr.553/1998 la transportul raional și interraional contravine normelor Legii privind protecția consumatorilor nr.105/2003.

În scopul soluționării dificultăților enunțate, recomandăm modificarea Legii nr.553/1998 prin excluderea lit.(a) și modificarea parțială a lit.(b) de la alin.(2) art.4. În varianta modificată, norma de la art.4 alin.(2) din Legea nr.553/1998 va avea următoarea formulare: *Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a operatorilor de transport față de pasageri nu se extinde asupra operatorilor care efectuează transportarea pasagerilor cu bacul, precum și cu transportul fluvial pe traseele pentru plimbări și excursii.*

24. Considerăm a fi greșită dispoziția de la art.11 alin.(2) al Legii nr.553/1998, care condiționează plata în beneficiul pasagerului a despăgubirilor de asigurare în funcție de prezența sau lipsa documentului de călătorie. În scopul corectării cadrului legal existent, recomandăm modificarea art.11 din Legea nr.553/1998 prin excluderea alin.(2).

25. Crearea „Inspectoratului Rutier de Transport”, ca instituție specializată de control în subordinea MEI, care să asigure inspecția și controlul respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere. Pentru mai multă eficiență, propunem crearea unor subdiviziuni teritoriale ale Inspectoratului.

BIBLIOGRAFIE

a) Surse bibliografice în limba română:

1. Chibac Gh., Bruma S., Robu O., Chibac N. Drept civil. Contracte și succesiuni: Curs universitar, Ediția a II-a. Chișinău: Tipografia Centrală, 2014, 332 p.
2. Chibac Gh. Teoria cu privire la cauzele civile. Comentariu la Codul civil al Republicii Moldova. Transportul de bunuri. În: Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor, 2004, nr.9, p.5-12.
3. Chibac Gh. Contractul de transport (comentariu). Dispoziții generale cu privire la transport. În: Buletinul Curții de Apel Economice și Inspectoratului Fiscal Principal de Stat de pe lângă Ministerul Finanțelor, 2004, nr.4, p.7-13.
4. Codul transporturilor rutiere, nr.150 din 17.07.2014. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247-248.
5. Codul civil al R.M., adoptat prin Legea nr.1107 din 06.06.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2002, nr.82-86.
6. Cojocari E. Dreptul economic (Partea generală): Suport de curs pentru studenții Facultăților de Drept și Științe Economice. Chișinău: Business-Elita, 2007, 188 p.
7. Cojocari E. Forme ale răspunderii juridice. Note de curs. Chișinău: CEP USM, 2011, 326 p.
8. Cotutiu A. Contractul de transport: Monografie. București: C.H.Beck, 2017, 243 p.
9. Fotescu S., Țugulschi A. Asigurări și reasigurări. Chișinău: ASEM, 2006, 222 p.
10. Garștea N. Analiza desfășurării activității de transport în conformitate cu prevederile legislației Republicii Moldova. În: Tezele conf. a II-a practico-științifică „Strategii de Management Inginerie și Tehnologii în Transporturi”. Chișinău: UTM, 2006, p.279-289.
11. Garștea N., Guber I. Administrarea publică în sistemul de transport. În: Materialele Conferinței Științifice Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a II-a, mun.Chișinău, 25-26 octombrie 2007. Chișinău: Evrica, 2008, p.55-59.
12. Garștea N., Vrîncean V. Imperfecțiuni legislative în procedura licențierii activității transportului auto în Republica Moldova. În: Materialele Conferinței Naționale „Sisteme de transport și logistică”, Chișinău, 11-13 decembrie 2013, Editura Evrica, 2013, p.49-54.
13. Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi, nr.845 din 03.01.1992. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr.2.
14. Legea cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, nr.235 din 20.07.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.126-130.
15. Legea cu privire la investițiile în activitatea de întreprinzător, nr.81 din 18.03.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2004, nr.64-66.
16. Legea cu privire la transporturi, nr.1194 din 21.05.1997. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1997, nr.67-68.
17. Legea privind siguranța traficului rutier, nr.131 din 07.06.2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.103-106.
18. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, nr.1553 din 25.02.1998. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38-39.
19. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854 din 23.04.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr.124-125.

20. Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2014-2016, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.808 din 07.10.2014. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.297-309.
21. Planul național de acțiuni pentru implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană în perioada 2017-2019, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr.1472 din 30.12.2016. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.103-108.
22. Volcinski V., Cojocari E. Dreptul economic (dreptul antreprenoriatului): Suport de curs la specializarea dreptul economic. Chișinău: Business-Elita, 2006, 426 p.

b) Surse bibliografice în limbile engleză și franceză:

23. Bon-Garcin I., Bernigaud S., Gout O. Droit du transport de passagers. Droits français et de l'Union européenne. Paris: Larcier, 2016, 456 p.
24. Gency-Tandonnet D., Piedelièvre S. Droit des transports. Paris: Lexis Nexis, 2013, 213 p.
25. Grard L. La protection européenne des droits des passagers: au tour des bus et des cars. În: Revue de Droit des Transports (Franța), 2011, nr.4, p.23-33.
26. Houtcieff D. Droit des contrats, 2e édition. Paris: Larcier, 2016, 213 p.

c) Surse bibliografice în limbile rusă și ucraineană:

27. Андреева А.А., Ширяева Л.П. Лицензирование и сертификация автотранспортной деятельности. Учебное пособие. Кемерово: ГУ Кузбас. гос. ун-т, 2011, 324 p.
28. Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. Юридические нюансы внедрения электронного билета. În: Авиатранспортное обозрение (Federația Rusă), 2006, nr.9, p.12-20.
29. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник, 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Транспорт, 1981, 232 p.
30. Витрянский В.В. Договор перевозки: Монография. Москва: Статут, 2001, 278 p.
31. Внуков Н.А. Правовая природа договора перевозки пассажиров. În: Юриспруденция в современной России: материалы всероссийской заочной научно-практической конференции (5 марта 2018 г.). Новосибирск: ЭНСКЕ, 2018, p.85-91.
32. Якимов А.Ю. Соблюдение режима труда и отдыха водителей автотранспортных средств как важный фактор обеспечения безопасности дорожного движения. În: Административное право и процесс (Federația Rusă), 2010, nr.1, p.5-13.
33. Сірко Р.Б. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів залізничним транспортом за законодавством України. În: Часопис цивілістики: Науково-практичний журнал (Ucraina), 2012, nr.14, p.98-112.
34. Мінченко А.О. Форма договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом. În: Право і безпека (Ucraina), 2017, nr.5, p.22-29.
35. Нечипуренко О.М. Сторони договору на перевезення пасажирів таксі. În: Вісник Запорізького університету. Юридичні науки (Ucraina), 2017, nr.1, p.147-151.
36. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія. Одеса: ОДУВС, 2010, 223 p.

LISTA LUCRĂRILOR PUBLICATE LA TEMA TEZEI

a. Monografii

Mihalache Iurie. Activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane (aspecte juridice): Monografie. Chișinău: Print Caro, 2015, 284 p. 21 c.a.

b. Articole în reviste din străinătate recunoscute

1. Mihalache Iurie. Dreptul transporturilor în Republica Moldova – ramură de drept sau disciplină de studiu în cadrul facultăților de drept? În: Studia Universitatis Babeș-Bolyai, Seria Jurisprudentia (România, Cluj-Napoca), 2010, nr.2, p.113-134 (categoria B+) 0,7 c.a.

2. Mihalache Iurie. Contractul de transport auto de mărfuri din legislația Republicii Moldova. Aspecte de drept comparat. În: Revista Română de Drept Privat (București, România), 2010, nr.4, p.56-69 (categoria B+) 0,8 c.a.

3. Mihalache Iurie. Dreptul afacerilor în Republica Moldova: abordări și dificultăți de identificare. În: Revista Română de Drept Privat (București, România), 2013, nr.6, p.65-86 (categoria B+) 1,1 c.a.

4. Mihalache Iurie, Cojocaru Inesa. The authorization regime in passenger transportation under the laws of the Republic of Moldova. În: Journal of Law and Administrative Sciences (revistă în format electronic acreditată în România, categoria B), Special Issue 2015, p.641-651 (www.jolas.ro) 0,5 c.a.

5. Mihalache Iurie. Particularitățile transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate și ocazionale în trafic internațional conform legislației Republicii Moldova. În: Revista de Științe Juridice (România), 2015, nr.1 (vol.28), p.21-30 (categoria B) 0,5 c.a.

6. Mihalache Iurie. Regimul juridic al controlului activității operatorilor de transport rutier conform legislației Republicii Moldova. În: Studia Universitatis Babeș-Bolyai, Seria Jurisprudentia (România, Cluj-Napoca), 2015, nr.3, p.112-121 (categoria B+) 0,6 c.a.

7. Mihalache Iurie. Răspunderea juridico-civilă ce rezultă din contractul de transport rutier de pasageri și bagaje conform legislației Republicii Moldova. În: Analele Universității de Vest din Timișoara (România), 2015, nr.2, p.46-61 (categoria B+) 0,8 c.a.

8. Mihalache Iurie. Particularitățile de reglementare a transportului public urban de pasageri conform legislației Republicii Moldova. În: Analele Universității „Constantin Brâncuși” din Târgu Jiu (România), Seria Științe Juridice, 2015, nr.2, p.51-66 (categoria B+) 0,9 c.a.

9. Mihalache Iurie. Transportul rutier de persoane în regim de taxi. În: Revista de Studii Interdisciplinare „Constantin Stere” (Iași, România), 2016, nr.1, p.41-47 (categoria B) 0,4 c.a.

c. Articole în reviste din Registrul Național al revistelor de profil

1. Mihalache Iurie. Contractul de transport auto de pasageri și bagaje. În: Revista Națională de Drept, nr.12, 2010, p.20-25 (Partea I) și nr.1, 2011, p.19-25 (Partea II). 0,7 c.a.

2. Mihalache Iurie. Aspecte ale practicii judiciare cu privire la asigurarea obligatorie și facultativă din transportul auto. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.3, p.10-17. 0,4 c.a.

3. Mihalache Iurie. Dreptul transporturilor – subramură de drept și disciplină de studiu în cadrul facultăților de drept. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.5, p.21-27. 0,5 c.a.

4. Mihalache Iurie. Sinteza practicii judiciare pe cauzele de contencios administrativ ce țin de transportul auto de călători. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.8, p.8-14. 0,4 c.a.

5. Mihalache Iurie. Argumente în favoarea codificării legislației naționale din domeniul transportului (Conferința internațională cu genericul „Societatea civilă în realizarea Strategiei de reformare a sectorului justiției 2011-2016” din 14 octombrie 2011). În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.10-11, p.29-32. 0,4 c.a.

6. Mihalache Iurie. Delimitarea contractului de expediție de alte contracte juridico-civile. În: Revista Națională de Drept, 2012, nr.1, p.15-19. 0,4 c.a.
7. Mihalache Iurie. Aspecte teoretico-practice cu privire la instituția charterului (navlosirii) în legislația națională. În: Revista Națională de Drept, 2012, nr.5, p.22-27. 0,4 c.a.
8. Mihalache Iurie. Biletul de călătorie în transport. În: Revista Națională de Drept, 2012, nr.12, p.15-20. 0,4 c.a.
9. Mihalache Iurie. Analiza juridică a contractului de expediție. În: Revista științifică Studia Universitatis USM. Seria științe sociale, 2012, nr.4 (54), p.89-97. 0,5 c.a.
10. Mihalache Iurie. Rezilierea contractului de servicii turistice. În: Revista Națională de Drept, 2013, nr.1, p.8-14. 0,5 c.a.
11. Mihalache Iurie. Republica Moldova și regiunea transnistreană din perspectiva relațiilor de transport: Policy Brief, nr.1, Octombrie 2013, Chișinău: IDIS Viitorul, 20 p. 1,2 c.a.
12. Mihalache Iurie. Întreprinderea: subiect de drept sau obiect al raporturilor civile? În: Revista Națională de Drept, 2014, nr.5, p.13-17; Revista Institutului Național al Justiției, 2014, nr.1 (28), p.16-21. 0,5 c.a.
13. Mihalache Iurie. Controverse privind natura raporturilor juridice dintre administrator și societatea comercială. În: Revista Națională de Drept, 2014, nr.1, p.22-27. 0,4 c.a.
14. Mihalache Iurie. Aspecte privind atributele de identificare ale persoanei juridice. În: Revista Națională de Drept, 2014, nr.3, p.13-18. 0,4 c.a.
15. Mihalache Iurie. Bagajele în transportul rutier de persoane: controverse teoretico-practice. În: Revista științifico-practică Relații Internaționale Plus, 2014, nr.3, p.204-221. 0,9 c.a.
16. Mihalache Iurie. Statutul juridic al bagajelor în transportul rutier de persoane. În: Revista Națională de Drept, 2015, nr.1, p.14-19. 0,5 c.a.
17. Mihalache Iurie. Dificultăți în aplicarea Legii nr.553/1998 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători. În: Revista Națională de Drept, 2015, nr.5, p.7-10. 0,3 c.a.
18. Mihalache Iurie. Corelația dintre legislația cu privire la transporturi și legislația cu privire la protecția consumatorilor. În: Revista Națională de Drept, 2015, nr.8, p.15-18. 0,4 c.a.
19. Mihalache Iurie, Păduraru Irina. Caracteristicile transportului public urban de călători. În: Revista de Știință, Inovare, Cultură și Artă „AKADEMOS”, 2015, nr.3, p.92-98 0,5 c.a.
20. Mihalache Iurie. Răspunderea contravențională în transportul rutier de pasageri. În: Revista Națională de Drept, 2015, nr.11, p.25-30. 0,4 c.a.
21. Mihalache Iurie. Licențierea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane. În: Revista Națională de Drept, 2015, nr.12, p.16-20. 0,3 c.a.
22. Mihalache Iurie, Hadîrca Victoria. Definierea și trăsăturile distinctive ale contractului de transport rutier de personae. În: Revista Națională de Drept, 2016, nr.1, p.10-14. 0,4 c.a.
23. Mihalache Iurie. Transportul rutier de persoane ca obiect al activității de întreprinzător. În: Buletinul Științific al Universității de Stat „Bogdan Petriceicu Hașdeu” din Cahul, Seria Științe Sociale, nr.1 (3), 2016, p.69-81. 0,8 c.a.
24. Mihalache Iurie. Practica examinării litigiilor cu privire la regimul de autorizare în transportul rutier de persoane. În: Revista Națională de Drept, 2016, nr.2, p.36-40. 0,3 c.a.
25. Mihalache Iurie, Polina Hilotii. Încheierea și conținutul contractului de transport rutier de persoane conform legislației Republicii Moldova. În: Analele științifice USPEE “Constantin Stere”, 2016, nr.3, p.78-91. 0,9 c.a.

26. Mihalache Iurie. Regimul juridice al transportului rutier de persoane prin servicii ocazionale. În: Analele științifice USPEE “Constantin Stere”, 2016, nr.3, p.92-99. 0,4 c.a.
27. Mihalache Iurie, Alexeeva Viorica. Persoana fizică ca subiect al dreptului afacerilor. În: Revista Națională de Drept, 2016, nr.6, p.20-24. 0,3 c.a.
28. Mihalache Iurie, Mihailă Viorica. Practica examinării litigiilor cu privire la răspunderea contravențională din transportul rutier de persoane. În: Revista Institutului Național al Justiției, 2016, nr.3 (38), p.19-28. 0,7 c.a.
29. Mihalache Iurie, Calugareanu Alina. Instituția transportului în reglementarea Codului civil al Republicii Moldova. În: Revista Națională de Drept, 2016, nr.11, p.21-26. 0,4 c.a.

d. Materiale la foruri științifice internaționale

1. Mihalache Iurie. Natura juridică a raporturilor contractuale dintre autogară, transportator și pasager conform legislației Republicii Moldova. În: Materialele Conferinței Internaționale cu genericul „Constituția și societatea contemporană” din 05 decembrie 2014 organizată de Universitatea Petrol-Gaze, Ploiești. București: Editura universitară, 2014, p.361-369. 0,6 c.a.
2. Mihalache Iurie. Discuții echivoce vizând conceptul dreptului afacerilor. În: Simpozionul Internațional Universul Științelor, Ediția a V-a din 07 septembrie 2014, or. Iași, România. Editura PIM, Iași, p.315-320. 0,4 c.a.
3. Mihalache Iurie. Particularitățile asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor rutieri față de pasageri conform legislației Republicii Moldova. În: Simpozionul Internațional Disponibilități creative în lume, Ediția a VI-a din 15 februarie 2015, or. Iași, România. Editura PIM, Iași, p.139-142. 0,4 c.a.
4. Mihalache Iurie. Definirea activității de întreprinzător conform legislației Republicii Moldova (aspecte juridice). În: Materialele Simpozionului internațional „Universul științelor”, Ediția a IV-a din 06 octombrie 2015, Iași, România, Editura PIM, 2015, p.267-271. 0,5 c.a.
5. Mihalache Iurie, Alexeeva Viorica. Reglementarea transportului rutier de persoane în Republica Moldova. În: Materialele Conferinței internaționale „Europa în derivă – de la unitate în diversitate la diversitate fără unitate – efecte juridice, sociale, politice, economice și culturale” din 10 iunie 2016. Editura universitară, București, 2016, p.293-305. 0,5 c.a.
6. Mihalache Iurie. Reglementări cu privire la transportul rutier de persoane. În: Materialele Simpozionului internațional „Universul științelor”, Ediția a VII-a din 27 martie 2016, Iași, România, Editura PIM, 2016, p.161-165. 0,4 c.a.
1. Mihalache Iurie. Problemele transportului auto regulat internațional de călători și bagaje în Republica Moldova. În: Culegerea de lucrări ale Conferinței științifice internaționale „Creșterea impactului cercetării și dezvoltarea capacității de inovare”, consacrată aniversării a 65-a a USM, din 21-22 septembrie 2011. Volumul I. Chișinău: CEP USM, 2011, p.202-205. 0,3 c.a.
2. Mihalache Iurie. Noul Proiect al Codului transporturilor rutiere și impactul lui asupra legislației din transport. În: „Annual Congress of the American Romanian Academy of Arts and Sciences (ARA): The University of European Political and Economic Studies „Constantin Stere”, June 04-09, 2013: Proceedings. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013, p.79-83. 0,4 c.a.
3. Mihalache Iurie. Legislația națională din domeniul transportului în fața noilor exigențe de reglementare: probleme și soluții. În: Materialele Conferinței științifice cu participare internațională „Dreptul privat ca factor în dezvoltarea relațiilor economice. Tradiții, actualitate și perspective”: Dedicată aniversării a 80 de ani de la nașterea profesorului Victor Volcinschi. Chișinău: CEP USM, 2014, p.100-110. 0,7 c.a.

4. Mihalache Iurie. Situația juridică a destinatarului în contractul de transport de mărfuri. În: Conferința științifică cu participare internațională „Interferențe universitare – integrare prin cercetare și inovare”. Rezumatele comunicărilor. Chișinău: CEP USM, 2014, p.164-167. 0,3 c.a.

5. Mihalache Iurie. Regimul juridic al activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane. În: Proceedings – Materialele conferinței internaționale „Rolul științei și educației în implementarea Acordului de asociere la Uniunea Europeană” din 05 februarie 2015, Chișinău. Iași: Vasiliana '98, 2015, p.446-454. 0,7 c.a.

6. Mihalache Iurie. Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru daune produse de autovehicule. În: Proceedings – Materialele conferinței internaționale în onoarea academicianului Valeriu Canțer – „Rolul științei și educației în implementarea Acordului de asociere la Uniunea Europeană” din 05 februarie 2015, Chișinău. – Iași: Vasiliana '98, 2015, p.455-464. 0,8 c.a.

7. Mihalache Iurie. Lacunele din Codul civil cu referire la contractele de transport și expediție. În: „Codul civil al Republicii Moldova: 10 ani – Realizări, rezerve și perspective”, Materialele Conferinței internaționale științifico-practice (Chișinău, 19-20 septembrie 2013). Chișinău: CEP USM, 2015, p.281-288. 0,5 c.a.

8. Mihalache Iurie. Constituirea subiectelor activității de întreprinzător din domeniul transportului rutier de persoane conform legislației Republicii Moldova și Uniunii Europene. În: Materialele Conferinței științifico-practice internaționale „Managementul public și guvernanta în Uniunea Europeană” (Chișinău, 12 mai 2015). Chișinău: Print Caro, 2015, p.93-100. 0,6 c.a.

9. Mihalache Iurie. Răspunderea materială deplină a conducătorilor auto. În: Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare” (10-11 noiembrie 2015). Rezumate ale comunicărilor. Chișinău: CEP USM, 2015, p.90-93. 0,3 c.a.

10. Mihalache Iurie. Aspecte din practica examinării de către instanțele judecătorești a litigiilor cu privire la asigurarea facultativă de răspundere civilă auto (CASCO). În: Conferința științifică națională cu participare internațională „Integrare prin cercetare și inovare” (10-11 noiembrie 2015). Rezumate ale comunicărilor. Chișinău: CEP USM, 2015, p.93-96. 0,3 c.a.

e. Lucrări științifico-metodice și didactice

1. Mihalache Iurie. Dreptul transporturilor: Manual. Chișinău: Pontos, 2012, 672 p. 50 c.a.

2. Mihalache Iurie. Dreptul afacerilor: Note de curs. Chișinău: Print Caro, 2015, 387 p. 29 c.a.

3. Mihalache Iurie (coautor). Dreptul afacerilor: Curs universitar. Ediția a II-a (revăzută și completată). Chișinău: CEP USM, 2013, 427 p. 37 c.a.

4. Mihalache Iurie (coautor). Dreptul afacerilor: Curs de lecții. Ediția a I-a. Chișinău: CEP USM, 2011, 346 p. 27 c.a.

ADNOTARE

Mihalache Iurie. „Perfecționarea cadrului de reglementare a activității de întreprinzător din transportul rutier de pasageri”. Teză pentru obținerea gradului științific de doctor habilitat în drept. Specialitatea: 553.02. Dreptul afacerilor. Chișinău, 2018.

Domeniul de studiu. Lucrarea fundamentează un studiu complex în domeniul dreptului afacerilor, dreptului transporturilor și dreptului civil.

Structura tezei: introducere, 5 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 461 surse, 11 anexe, 212 pagini text de bază.

Cuvintele-cheie: activitate de întreprinzător, regim juridic, transport rutier de pasageri, contract de transport rutier, operator de transport rutier, licențiere, autorizare, bilet de călătorie, asigurare obligatorie de răspundere civilă, autogară, bagaj, prejudiciu, răspundere juridică.

Scopul și obiectivele cercetării. Scopul tezei constă în abordarea complexă a activității de întreprinzător din sfera transportului rutier de pasageri prin prisma prevederilor legislației naționale, instrumentelor internaționale, opiniilor doctrinare și practicii judiciare în domeniu. Obiectul de cercetare al tezei este axat pe analiza științifică a legislației din domeniul transportului rutier de pasageri și pe relevarea semnificației acesteia în materia activității de întreprinzător.

Soluționarea problemei științifice aplicative. Pe lângă dimensiunea teoretico-științifică a problematicii din sfera transportului rutier de pasageri, operatorii de transport se confruntă cu dificultăți reale legate de adoptarea celor mai potrivite măsuri în ordinea juridică internă. Astfel, soluțiile cu valoare aplicativă propuse în lucrare vizează ameliorarea climatului de afaceri din sfera transportului rutier de pasageri prin optimizarea legislației în domeniu și armonizarea acesteia la *acquis-ul* Uniunii Europene, conform Planului național de acțiuni privind implementarea Acordului de Asociere Republica Moldova – Uniunea Europeană.

Rezultatele principale noi pentru știință și practică constau în dezvoltarea unor elemente noi care presupun abordarea complexă a legislației aplicabile relațiilor de întreprinzător din transportul rutier de pasageri. Pentru prima dată în doctrina juridică locală sunt analizate: constituirea și autorizarea operatorilor de transport rutier, biletul de călătorie, bagajul, regimul juridic al asigurărilor, răspunderea juridică a operatorilor de transport rutier, transportul rutier prin servicii ocazionale, raporturile juridice dintre autogări, operatori de transport rutier și pasageri.

Cercetarea își învederează caracterul novator grație faptului că distinge carențele cadrului legal național, abordează în plan comparativ legislația și doctrina altor state, crează oportunități de implementare în ordinea juridică internă a practicilor legislative performante. Identificarea și configurarea circumstanțelor care au stat la temelia lucrării, au contribuit la elucidarea direcției principale de cercetare și la propunerea unor soluții de optimizare a legislației în domeniu.

Semnificația teoretică. Realizarea studiului teoretic contribuie la soluționarea unei probleme majore pentru știința juridică în general, dar și pentru dreptul afacerilor și dreptul transporturilor ca subramuri ale științei dreptului civil, în special: este evidențiat fenomenul consolidării cadrului juridic de reglementare a raporturilor de afaceri din sfera transportului rutier de persoane prin introducerea unor cerințe de calitate, atât față de modul de organizare, cât și față de cel de funcționare în condițiile economiei de piață. Rezultatele și concluziile, ce reflectă soluțiile teoretice degajate, servesc drept suport pentru perfecționarea legislației.

Valoarea aplicativă. În baza cercetărilor realizate, s-a constatat existența unor carențe și omisiuni de ordin teoretico-normativ, precum și lipsa unor lucrări consacrate temei cercetate. Pentru înlăturarea acestor neajunsuri, au fost formulate concluzii și recomandări menite să îmbunătățească calitatea cadrului normativ din sfera transportului rutier de pasageri. Drept rezultat, au fost relevate recomandări de natură practică a căror implementare poate influența în mod decisiv existența și consolidarea legislației naționale din sfera transporturilor rutiere.

Aprobarea rezultatelor științifice. Rezultatele cercetării au fost expuse în propunerile *de lege ferenda*, în ghidul metodic pentru managerii din transportul rutier și în textele articolelor științifice, discutate și evaluate în cadrul conferințelor de profil naționale și internaționale.

АННОТАЦИЯ

**Михалаке Юрий. „Совершенствование нормативной базы предпринимательской деятельности в области пассажирских перевозок автомобильным транспортом”.
Диссертация на соискание ученой степени доктора хабилитат права. Специальность:
553.02. Предпринимательское право. Кишинёв, 2018.**

Область исследования. Работа обосновывает комплексное исследование в области предпринимательского права, транспортного права и гражданского права.

Структура диссертации: введение, 5 глав, общие выводы и рекомендации, библиография из 461 источников, 12 приложения, основной текст на 207 страницах.

Ключевые слова: предпринимательская деятельность, правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом, договор перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оператор автомобильного транспорта, лицензирования, пассажирский билет, обязательное страхование гражданской ответственности, автобус, багаж, повреждение, юридическая ответственность.

Цель и задачи исследования. Цель диссертации состоит в комплексном исследовании правового режима предпринимательской деятельности в области пассажирских перевозок, с точки зрения международно-правовых документов, национального законодательства и доктринальных взглядов. Это существенно способствует обогащению юридической науки, совершенствованию законодательства, делая её более совместимой с международными и национальными нормами.

Прикладные научные решения проблем. Помимо теоретического и научного аспекта проблем в сфере пассажирских перевозок, транспортные предприятия сталкиваются с реальными трудностями, связанными с принятием мер в рамках внутренней правовой системы. Таким образом, рекомендаций направлены на улучшение делового климата в сфере пассажирских перевозок за счет гармонизации в соответствии с Национальным планом действий по реализации Соглашения об ассоциации Молдовы – ЕС.

Результаты принципиально новых для науки и практики проявляется в разработке комплексных исследований элементов закона о пассажирских автомобильных перевозок. Впервые анализируются: создание, лицензирование и авторизации операторов автомобильного транспорта; пассажирский билет; багаж; правовой режим страхования; правовые отношения автобусных станций, операторов автомобильного транспорта и пассажиров; ответственность операторов автомобильного транспорта.

Новизна и оригинальность работы. Новизна диссертации состоит из того что в работе делаются конкретные теоретические и практические выводы, и предлагаются определённые изменения в законодательстве. Данная работа представляется как монографическая исследования в которой впервые был сделан комплексный научный анализ проблем правового режима в области пассажирских перевозок.

Теоретическая значимость. Данное исследование способствует к решению важной проблемы для юридических наук в целом и для предпринимательского права, как отрасли гражданского права в частности. Результаты и выводы, отражающие выведенные теоретические решения, выступают как платформа для совершенствования законодательства в сфере автомобильных перевозок пассажиров.

Практическая ценность. На основании проведенных исследований было установлено существование некоторых пробелов нормативного порядка. Чтобы устранить эти недостатки, автор сформулировал ряд рекомендаций, направленных на улучшение правовой базы. Решения практического значения относятся к изменению внутреннего правопорядка для соблюдения международных актов в сфере автомобильного транспорта.

Утверждение научных результатов. Результаты исследования были представлены в предложениях о внесении изменений в законе, в методические рекомендации работы для менеджеров автомобильного транспорта, в текстах научных статей, а также на конференциях национального и международного уровня.

ANNOTATION

Mihalache Iurie. „Improving the regulatory framework for entrepreneurial activity in passenger transport by road”. Thesis for obtaining the degree of habilitated doctor of law. Specialty: 553.02. Business Law. Chisinau, 2018.

Field of study. A comprehensive work based on business law, transport law and civil law.

Thesis structure: introduction, 5 chapters, conclusions and recommendations, bibliography from 461 sources, 11 annexes, 212 pages of main text.

Key words: trade activity, legal regime, road passenger transport, contract road haulage, road transport operator, licensing, authorization, ticket, compulsory insurance of civil liability, bus, baggage, injury, liability.

The purpose of research. The purpose of work is to address complex and multidimensional organization of business activity in the sphere of passenger transport in the light of the national legislation, international doctrinal opinions and jurisprudence in the field. Research subject of the thesis is focused on scientific analysis of the law of the road passenger transport, as well as revealing its significance in the field of business relations.

Applied scientific problem solving. Besides theoretical and scientific dimension of the problems in the sphere of passenger transport carriers are facing real difficulties related to the adoption of measures in the domestic legal order to avoid any disputes in business relationships. The solutions proposed in the paper value applied aimed at improving the business climate in the sphere of passenger transport by optimizing the legislation and amendment under the National Action Plan on the implementation of the Association Agreement Moldova – European Union.

The results of principle new to science and practice are to develop new items that require complex approach to the law applicable to business relationships of passenger transportation. For the first time in local legal doctrine are analyzed: the creation; licensing and authorization of road transport operators; ticket; luggage; legal regime of insurance; legal relations of bus stations, road transport operators and passengers; contravention of fiscal responsibility and road transport operators; road through occasional services.

The scientific novelty and originality. The work is one of the first attempts complex scientific analysis of passenger transport organization and establish its legal regime in the area of domestic doctrine. The research învederează novelty grace that distinguishes deficiencies national legal framework, addressing a comparative law and doctrine other states creates opportunities for efficient implementation of legislative practices. The paper reveals fundamentally new results for science that determine the creation of a new direction – the legal institution of commercial activity in the sphere of passenger transport.

The theoretical significance. The results and conclusions, reflecting released theoretical solutions, serve as a platform for improving legislation. The work may be of interest to and postgraduate students specializing in business law and transportation law. The research contributes to solving a major problem for the juridical science generally and for the transport and business law, as a branch of civil law in particular, namely: the essence of the legal regime of transport is revealed, by quality requirements for the modality of organisation and functioning of the contemporary transport legislation in the conditions of a state of law.

Practical value. As a result, where revealed practical proposals, that may decisively influence the existence, the maintenance and the vitality of the consolidation of transport legislation, the assertion of a contemporary juridic regime – phenomenon justified thanks to normative changes during the process of the national justice reform. Based on research conducted, it was found defficiencies and omissions of theoretical legal order and the lack of works devoted to the researched subject. To remedy these shortcomings, conclusions and recommendations were made to improve the quality of the regulatory framework in the sphere of passenger transport.

Approval of scientific results. The research results, conclusions and recommendations finalized during the survey were expressed in the methodical recommendation, in the texts of scientific articles, discussed and evaluated at conferences of national and international profile.