

TRANSPORTUL RUTIER DE PASAGERI CA OBIECT AL ACTIVITĂȚII DE ÎNTREPRINZĂTOR

Iurie MIHALACHE
doctor în drept, conferențiar universitar,
Decanul Facultății de Drept a USPEE „Constantin Stere”

LE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES CONSIDERE COMME OBJET DE L'ACTIVITE ENTREPRENEURIALE

Resumé: *Les réalités juridiques de la République de Moldova montrent que la législation sur le transport est incomplète et comporte plusieurs lacunes. Le plus difficile est la situation dans les transports routiers. Récemment, il a été approuvé le Code des transports routiers ajusté à la législation de l'Union européenne. Le nouveau code change le système du transport routier de personnes dans notre pays. Sur la base de la „sélection naturelle”, les petites entreprises vont disparaître, laissant place aux plus viables et de perspective.*

Mots-clés: *transport routier, licence, concurrence, capacité financière, compétence professionnelle, entreprise, autorisation.*

Rezumat: *Realitățile juridice din Republica Moldova dovedesc că legislația din transport este incompletă și comportă numeroase lacune. Cea mai dificilă este situația din transportul rutier. Recent, a intrat în vigoare Codul transporturilor rutiere ajustat legislației Uniunii Europene. Noul cod schimbă radical sistemul transporturilor rutiere de pasageri din țara noastră. În baza „selecției naturale”, micile întreprinderi vor dispărea, lăsând loc celor mai viabile și de perspectivă.*

Cuvinte-cheie: *transport rutier, licență, concurență, capacitate financiară, competență profesională, întreprindere, autorizație.*

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 ansamblul ei, precum și ale fiecărui cetățean presupune deplasarea călătorilor și bagajelor în spațiu și în timp [1]. Existența unei societăți moderne ar fi de neconceput în lipsa acestui sistem, iar odată cu

consolidarea relațiilor economice, transporturile de persoane și bagaje ocupă un loc tot mai important în viața fiecăruia. Aceste servicii se află continuu la dispoziția consumatorilor, fiind oferite de întreprinderi specializate, prin ofertă permanentă, în baza contractului de transport.

Transportul de pasageri în Republica Moldova în cea mai mare parte se realizează cu transportul rutier, cum sunt autobuzele, microbuzele, troleibuzele și taxiurile. Conform datelor Biroului Național de Statistică pe anul 2015, de serviciile agențiilor de transport pe teritoriul Republicii Moldova în total au beneficiat 239 mln. de pasageri, iar dintre ei majoritatea s-au deplasat cu transportul rutier – 234 mln. (117 mln. cu troleibuze, 113 mln. - autobuze și 4 mln. cu taximetre). În același timp, cu transportul feroviar, care ocupă poziția secundă în clasament, s-au deplasat doar 4,3 mln. de pasageri [2], astfel încât decalajul între transportul rutier și cel feroviar de pasageri este foarte mare. Privilegiul transportului rutier se explică prin faptul că suprafața teritorială a țării noastre este relativ mică, ceea ce avantajează transportul rutier și diminuează accesul altor tipuri de transport, cum sunt cel aerian și maritim. Deși o parte a populației deține în proprietate automobile, cheltuielile curente de întreținere a lor sunt sporite, de aceea mai avantajos se dovedește a fi transportul public în comun [3].

Din punct de vedere doctrinar nu par a fi fondate convingerile profesorului rus *V. Vitreanschi*, că: „trimiterile care se fac la lucrările științifice din sfera transporturilor rutiere publicate acum 40-50 de ani nu ar fi relevante, pe motiv că atunci exista o altă legislație și un alt circuit economic care acum nu mai există” [4]. Aducem argumente că legislația din domeniul transportului rutier se dovedește a fi cea mai stabilă. Regulile ce țin de încheiere și executarea contractului de transport rutier de persoane au rămas în mare parte neschimbate de decenii. Din aceste considerente, utilizarea comentariilor și ideilor expuse în literatura juridică de specialitate de până la anii '90, cu mici excepții, reprezintă valoare științifică și temelie importantă la elaborarea unor cercetări noi.

Realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător se manifestă printr-un ansamblu de acțiuni orientate spre obținerea calității de transportator. În înțeles larg, realizarea dreptului la desfășurarea activității de întreprinzător se manifestă prin înregistrarea subiectului în calitate de întreprinzător, obținerea licenței pentru desfășurarea activității, participarea la concursul pentru acordarea dreptului de deservire a rutei etc. Aceste acțiuni poartă caracter de pregătire, formând prima etapă în procesul de

apariție a operatorului de transport. Anume la această etapă premergătoare participanții întâmpină multiple limitări cu caracter juridico-administrativ.

Dificultăți apar și pe parcursul desfășurării activității de transport. Transportatorul se bazează pe principii de comerț realizând totodată funcția socială de satisfacere a necesităților populației în servicii de transport. Interesele comerciale ale transportatorului se confruntă cu interesele generale ale societății, iar rolul principal în cumularea acestor interese revine statului. Statul asigură securitatea și eficiența funcționării sistemului de transport, respectarea ordinii juridice, creând condiții de beneficiere fără întreruperi de serviciile de transport prin diminuarea la maximum a pericolelor asupra vieții și sănătății persoanelor. Anume statul garantează fiecărui transportator un cadru unic de realizare a drepturilor civile prin: protecția împotriva abuzului din partea autorităților publice, securitatea circulației rutiere, evitarea monopolului, asigurarea condițiilor de concurență loială, coordonarea raporturilor de colaborare cu alți transportatori [5]. Efectuarea transporturilor în condiții de siguranță, realizarea libertății activității de întreprinzător, libera concurență, politica tarifară și protecția împotriva monopolului reprezintă principalele interese publice protejate de stat [6].

Cerințele pentru desfășurarea activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier de persoane pot fi clasificate după mai multe criterii. După izvorul de reglementare se disting cerințe stabilite de Codul civil nr.1107/2002, Legea cu privire la 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 [7], Codul transporturilor rutiere nr.150/2014 [8], Legea cu privire la protecția consumatorilor nr.105/2003 etc. În funcție de obiectul reglementării juridice, există cerințe cu privire la securitatea în trafic, protecția consumatorilor, concurența loială, confortul pasagerilor, respectarea obligațiilor fiscale. În dependență de stadiul desfășurării activității de întreprinzător se disting cerințe premergătoare, precum: înregistrarea de stat, obținerea licenței, deschiderea conturilor bancare, evidența fiscală etc., și cerințe impuse pe parcursul desfășurării activității de întreprinzător (plata de taxe și impozite, dări de seamă financiară, asigurarea și testarea tehnică a autovehiculelor ș.a.) [9].

Legislația națională din sfera transporturilor rutiere cuprinde atât norme juridice de drept privat, cât și norme de organizare, de administrare, de ordin tehnic etc., motiv pentru care se pune problema de a distinge între dreptul privat al transporturilor și dreptul public al transporturilor. În pofida

faptului că în transportul rutier normele de drept public sunt preponderente, la baza desfășurării activității de întreprinzător stau regulile dreptului privat, iar rolul principal revine normelor dreptului civil [10]. De aici, deducem că un rol important îl au principiul libertății contractuale și principiul egalității juridice a părților (în sensul că se respectă dreptul pasagerului de a alege transportatorul cu care dorește să contracteze).

Caracteristicile activității de întreprinzător în domeniul transportului rutier. Pornind de la definiția prevăzută în Legea nr.845/1992, putem distinge o serie de caracteristici pentru activitatea de întreprinzător în domeniul transportului rutier, și anume: 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. Ea acordă transportatorului libertate, el activează din voința liberă și în interesul propriu. Vorbind despre independență în desfășurarea activității de întreprinzător, noțiunea trebuie înțeleasă corect. Or, libertatea are anumite limite, ea nu este totală. Transportatorul nu poate face orice dorește, fiindcă în economia de piață libertate absolută nu există. Prin lege transportatorului se impun anumite cerințe: să țină cont de concurența pe piață, să fie înregistrat, să dețină licență pentru genul de activitate pe care îl desfășoară, să dispună de autorizații, certificate, să plătească taxe și impozite statului etc. Mai simplu, prin independență se înțelege faptul că nimeni nu-i poate dicta transportatorului cât să presteze, cum să o facă și unde să-și desfășoare activitatea. El va ști cât să presteze reieșind din cererea și oferta existentă pe piața serviciilor de transport.

b) Transportatorul își desfășoară activitatea din proprie inițiativă. Nimeni nu poate fi obligat să practice activitatea de întreprinzător. Proprietarul singur decide să-și fondeze o întreprindere, își alege de sine stătător genul de activitate, forma juridică de organizare și denumirea. La fel, proprietarul hotărăște ce volum de investiții să facă, cu cine să încheie contracte, la ce preț etc.

c) Oricine dorește să înceapă o afacere în domeniul transportului rutier de persoane, trebuie să se înregistreze sub una din formele de organizare juridică prevăzute de lege (întreprinzător individual, gospodărie țărănească, societatea cu răspundere limitată etc.). În caz contrar, afacerea începută va fi considerată ilegală. Din momentul înregistrării, se consideră că activitatea de întreprinzător se desfășoară sub denumire proprie. Cu alte cuvinte, la data

înregistrării apare un nou subiect de drept, care sub denumire proprie participă la relațiile de comerciale de transport. De exemplu, Întreprinzătorul Individual „Ion Vasilașcu”, Societatea cu Răspundere Limitată „Eurolines Moldova”, Întreprinderea de Stat „Trans Bus” etc. Cel care folosește denumirea unui alt transportator este obligat, la cererea acestuia, să înceteze folosirea denumirii și să îi repare prejudiciul. În cazul modificării denumirii, transportatorul este obligat să publice un aviz în „Monitorul Oficial al Republicii Moldova” despre modificarea denumirii și să opereze modificările necesare în Registrul de stat [11], ținut de Camera Înregistrării 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 persoane pot exista următoarele categorii de riscuri: de prestarea a serviciilor de transport (diminuarea nejustificată a tarifelor, stabilirea itinerarului nerentabil, încheierea unor contracte nereușite), de exploatare a autovehiculelor; riscuri care survin din interacțiunea transportatorului cu autogările și stațiile auto, din activitatea contabilă și de dispecerat etc. [12]

e) Prin intermediul activității de întreprinzător se asigură o sursă permanentă de venituri. Cu alte cuvinte, activitatea de întreprinzător trebuie să fie permanentă și aducătoare de profit. Scopul celui care desfășoară o afacere este de a acumula câștiguri stabile, pentru a-și acoperi cheltuielile, a plăti salariile angajaților, a achita taxele și impozitele față de stat și, în sfârșit, de a avea un profit. De aceea, se consideră că activitatea ocazională (întâmplătoare) nu-i va aduce transportatorului câștiguri suficiente. Orice persoană care inițiază o afacere în domeniul transportului rutier tinde să obțină foloase cât mai mari, astfel încât motivul care determină pe cineva să-și înceapă o afacere constă în câștigul personal ce va rezulta din această activitate. *Permanent* se consideră venitul care este obținut în mod regulat sau sistematic.

Calificarea raporturilor de transport ca fiind activitate de întreprinzător. În literatura de specialitate pot fi întâlnite mai multe puncte de vedere cu referire la cerințele pe care trebuie să le întrunească relația de transport pentru a fi calificată drept activitate de întreprinzător. Conform opiniei expuse de profesorul rus *O.Strebcova*, e necesar ca: a) să fie prezente anumite subiecte de drept: operatorul de transport (transportatorul) și

pasagerii (întotdeauna persoane fizice); b) să existe deplasarea pasagerilor de la punctul de pornire la cel de destinație, cu vehicule corespunzătoare și în condiții de siguranță; c) prestarea serviciilor să fie efectuată doar în baza unui contract de transport care, de regulă, se încheie în formă verbală [13]. Cercetătorul *E.Crotova* indică că activitatea de transport rutier trebuie să fie o activitate profesională pentru transportator, adică să se efectuează în scop de profit [14]. Mai multe detalii găsim la doctrinarul român *C.Stanciu* care susține că transportatorul este un profesionist, în sensul că exercită o activitate în mod continuu, asumându-și un risc; are un patrimoniu distinct; este supus unei înmatriculări, autorizări, înscrieri în registre publice pentru opozabilitate față de terți și pentru protecția intereselor acestora [15].

Pentru ca o deplasare să fie considerată activitate de întreprinzător, respectiv să cadă sub incidența normelor din Codul civil și Codul transporturilor rutiere, condiția principală este ca transportatorul să fie autorizat conform legii. Aceasta înseamnă că transportatorul trebuie să fie înregistrat ca subiect al activității de întreprinzător, să aibă licența de activitate, să dețină autorizații și să respecte normele legale cu privire la siguranța și securitatea transportului.

Licențierea activității de transport rutier în Republica Moldova este de competența Camerei de Licențiere. În funcție de tipul activității pe care dorește să o desfășoare, pretendentul poate solicita licență pentru: activitate de transport rutier de persoane prin servicii regulate, ocazionale (inclusiv turistice), regulate speciale, în regim de taxi sau transportul rutier de colete (art.27 alin.(2) din Codul transporturilor rutiere). În prealabil, autoritatea de licențiere verifică dacă pretendentul este înregistrat la Camera Înregistrării de Stat (art.10 alin.(2) lit.(a) din Legea nr.451/2001), are angajat un manager de transport rutier (art.23 alin.(2) lit.(a) și art.48 lit.(j) din Codul transporturilor rutiere), managerul îndeplinește condiția de bună reputație (se confirmă prin declarație scrisă, art.18 și art.23 alin.(2) lit.(a)), deține certificat de competență profesională eliberat de A.A. „ANTA” (art.23 alin.(2) lit.(a) și art.44), dispune de sediu real și efectiv (art.16, art.17 lit.(a) și art.23 alin.(2) lit.(c)), deține în proprietate, locațiune sau în leasing vehicule pentru desfășurarea activității de transport (art.17 lit.(b) și lit.(c), art.23 alin.(2) lit.(d) și art.48 lit.(f)).

Autorizațiile pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic local, municipal, raional, interraional și internațional se eliberează de către A.A. „ANTA” (art.32 din Codul transporturilor rutiere). Autorizația se eliberează doar aceluia transportator care a obținut, prin

concurs, dreptul de deservire a rutei. Concursul de atribuire a dreptului de deservire se organizează de o comisie specializată și se desfășoară în ședință publică. Pentru rutele în trafic local, municipal și raional, competența organizării și desfășurării concursului revine autorităților publice locale, iar la rutele în trafic interraional și internațional – autorității publice centrale. În transportul de persoane prin servicii ocazionale, autorizații nu există, locul lor fiind preluat de alte documente – carnetul Interbus (pentru statele Uniunii Europene) și carnetul foii de parcurs (pentru statele din Uniunea Vamală), de eliberarea cărora este responsabilă A.A. „ANTA”.

Altă categorie de cerințe ține de siguranța și securitatea transportului. În temeiul prevederilor Codului transporturilor rutiere, A.A. „ANTA” verifică ca operatorul de transport rutier să dispună de: registre de evidență a controlului tehnic zilnic al vehiculelor rutiere, certificate ce confirmă faptul că serviciile de transport rutier sunt prestate în conformitate cu documentele normative valabile în Republica Moldova (certificat de conformitate), contracte de asigurare pentru persoanele transportate și bagajele acestora (art.48 lit.(e), (m) și (o)), vehiculele rutiere să fie dotate cu tahografe și limitatoare de viteză (art.18 alin.(3) lit.(c), art.46 alin.(2), art.49 lit.(1)).

Pe lângă obligațiile specifice, transportatorul are și obligații generale, valabile pentru toți agenții economici, cum sunt: punerea în evidență la inspectoratul fiscal teritorial, obținerea certificatului (codul numeric) de la Biroul Național de Statistică cu privire la corespunderea genului de activitate cu prevederile Clasificatorului Activităților din Economia Moldovei [16], înregistrarea la oficiul teritorial al Casei Naționale de Asigurări Sociale în calitate de plătitor al contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii, înregistrarea la oficiul teritorial al Casei Naționale de Asigurări în Medicină în calitate de plătitor al primelor de asigurare obligatorie de asistență medicală, deschiderea contului bancar, obținerea autorizațiilor de funcționare (de amplasare a unității comerciale și de prestare a serviciilor sociale eliberat de Primărie, autorizație sanitară eliberată de Centrul de Medicină Preventivă, autorizație de prevenire și stingere a incendiilor eliberată de Serviciul Protecției Civile și Situațiilor Excepționale, cu avizul de la serviciul pompieri referitor la respectarea cerințelor antiincendiare), achitarea de taxe și impozite, dări de seamă periodice către inspectoratul fiscal, biroul de statistică etc.

A doua condiție pentru calificarea unui raport de transport ca fiind activitate de întreprinzător constă în existența contractului de transport. Acesta reprezintă actul juridic în temeiul căruia transportatorul se obligă să

transporte pasagerul împreună cu bagajele lui la punctul de destinație, iar pasagerul se obligă să achite remunerația convenită (art.980 din Codul civil). Contractul de transport se încheie doar în cazul transportului în scop comercial (transportul public) și nu se aplică la transporturilor care se efectuează în cont propriu și pentru necesități personale; transportul rutier de persoane se efectuează contra remunerație (cu titlu oneros); activitatea de transport este o activitate comercială prin esență, respectiv contractul de transport este comercial prin natura sa; transportatorul este întotdeauna un comerciant, având posibilitatea de a-și alege singur mijloacele de transport, personalul, itinerarele etc. Cu această ocazie, doctrina de specialitate (*E.Matișova, A.Novic* ș.a.) enumeră trei criterii pentru ca încheierea contractului de transport rutier să fie posibilă: a) să fie prezentă deplasarea pasagerilor împreună cu bagajele; b) deplasarea să fie efectuată de către un transportator profesionist, denumit operator de transport rutier; c) transportatorul să presteze serviciile în scop comercial [17].

Potrivit Codului transporturilor rutiere, operator de transport rutier este orice întreprindere care efectuează transport rutier, contra plată, cu vehicule rutiere deținute în proprietate, în leasing financiar sau locațiune și este supusă regimului de licențiere (art.5). Luând în considerație că contractul de transport se încheie doar la efectuarea transportului în scopuri comerciale, rămâne să delimităm care raporturi de transport se efectuează în scopul desfășurării activității de întreprinzător și care se efectuează în interes personal. În acest context, Codul transporturilor rutiere face deosebirea între transporturile rutiere contra cost, în cont propriu și în interes personal. Transportul rutier contra cost este operațiunea de transport efectuată contra plată, prin încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii. De partea cealaltă, transporturile rutiere în cont propriu și în interes personal sunt operațiunile de transport efectuate în scopuri necomerciale și fără încasarea tarifului. Conform art.42 alin.(1) din Codul transporturilor rutiere, transportul rutier în cont propriu se caracterizează prin următoarele particularități: a) este o activitate secundară sau suplimentară activității principale a întreprinderii; b) scopul operațiunii de transport este deplasarea persoanelor spre sau de la întreprindere ori între punctele de lucru ale acesteia; c) persoanele transportate sunt angajați ai întreprinderii, scopul transportului fiind în interesul activităților proprii ale întreprinderii.

Aplicarea normelor din Codul civil și Codul transporturilor rutiere. Se constată faptul că normele din Codul civil au o aplicabilitate mai

restrânsă asupra raporturilor de transport și se limitează la acele transporturi care se efectuează contra plată și au la bază contractul de transport. Pentru ca normele Codului civil să-și găsească aplicarea, este necesar ca deplasarea să se efectueze în baza contractului de transport. Nu vor fi aplicabile normele Codului civil în situația când transportarea se face în baza relațiilor de muncă, aceasta fiind o deplasare de serviciu. De exemplu, Uzina de Ciment din orașul Rezina este amplasată la 12 km distanță de oraș. În scopul buneii asigurări a procesului de muncă, dimineață și seară administrația uzinei asigură deplasarea gratuită a lucrătorilor. Raporturile respective sunt reglementate de normele Codului muncii.

De asemenea, nu cade sub incidența normelor din Codul civil transportul gratuit. De la această regulă există o singură excepție prevăzută de lege: când transportarea gratuită este efectuată în activitatea de întreprinzător de cărașul care oferă public serviciile de transport (art.980 alin.(2)). De exemplu, transportarea gratuită a persoanelor care beneficiază de înlesniri la transportul public, precum: veteranii de război, polițiștii, militarii etc. La fel, prevederile Codului civil nu se vor aplica în cazul transportului realizat pentru necesități personale, familiale și de uz casnic.

Pe de altă parte, normele din Codul transporturilor rutiere au un domeniu mai larg de aplicare, deoarece cuprind și transporturile în cont propriu, și activitățile conexe de transport, cum sunt: cele de autogară, de autoservice, de montare, de reparare și verificare a tahografelor, a limitatoarelor de viteză, de cântărire a vehiculelor rutiere, de inspecție tehnică. Normele Codului transporturilor rutiere nu se vor aplica dacă transportul se efectuează *în interes personal*. De asemenea, dispozițiile codului nu-și vor avea aplicare dacă transporturile se efectuează cu *vehicule rutiere*: a căror viteză maximă autorizată nu depășește 40 km/h; utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri, de ajutor umanitar, pentru situații de urgență, operațiuni de salvare, misiuni medicale, de forțele responsabile de menținerea ordinii publice; noi sau transformate care nu au fost încă puse în circulație; care au caracter istoric și care sunt utilizate pentru transportul de persoane sau de mărfuri în interes personal; agricole și forestiere (art.5). Astfel constatăm faptul că în timp ce Codul civil se axează asupra raporturilor de deplasare a persoanelor ce apar din contractul de transport, Codul transporturilor rutiere reglementează și acele raporturi de deplasare, care se efectuează în lipsa contractului de transport.

Generalizând cele expuse, ajungem la concluzia că transportul rutier de persoane reprezintă un domeniu important al activității economico-sociale prin intermediul căruia se realizează deplasarea în spațiu a persoanelor și a bunurilor în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale populației. În procesul desfășurării activității de întreprinzător, interesele publice ale societății și interesele private ale transportatorului rutier sunt corelate: interesul public este chemat să protejeze interesul privat; interesul privat este bazat pe cel public, fără de care primul ar putea să-și piardă din valoare. Rolul principal în cumularea acestor interese revine statului.

Intervenția statului în reglementarea juridică a activității de transport rutier de persoane se manifestă prin: a) stabilirea unui cadru juridic adecvat care să corespundă intereselor sociale de dezvoltare; b) asigurarea respectării legii prin diverse mijloace juridice, inclusiv prin efectuarea controlului de stat pentru constatarea nivelului de respectare a legislației; c) protecția drepturilor și intereselor legitime ale subiecților: operatori de transport și consumatorii (pasagerii); d) utilizarea pârghiilor economice de intervenție în activitatea operatorilor de transport, dar fără implicarea distructivă în activitatea obișnuită a acestora.

Menționăm și faptul că odată cu intrarea în vigoare a Codului transporturilor rutiere al R.M., genurile activității comerciale de transport s-au diversificat și exced limitele Clasificatorului Activităților din Economia Moldovei, aprobat prin Hotărârea Colegiului Biroului Național de Statistică nr.20/2009. Luând în considerație acest fapt, recomandăm modificarea punctelor 4921 și 4922 din Clasificator prin substituirea genurilor de activitate existente cu altele noi, precum: 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”.

Accentuăm că termenul „cărăuș” din Codul civil al R.M. este un cuvânt arhaic care nu corespunde terminologiei juridice actuale. La etapa elaborării proiectului Codului civil al R.M., o parte din reglementările cu privire la transport au fost preluate din Codul comercial al României în vigoare din anul 1887. Astfel se explică cum cuvântul arhaic „cărăuș” și-a găsit reglementare în Codul civil al R.M. Între-timp, Codul comercial român a fost abrogat, respectiv noțiunea de „cărăuș” a dispărut, deoarece noul Cod

civil român (2011) utilizează noțiunea de „transportator”. Ținând cont de aceste realități și în scopul ajustării vocabularului juridic la terminologia contemporană, recomandăm substituirea cuvântului „căraș” din Codul civil al R.M., cu noțiunea de „transportator”.

Problema de ordin terminologic din legislația Republicii Moldova este valabilă și pentru noțiunea „auto” pe care o considerăm inadecvată realităților juridice actuale. Proveniența termenului se datorează cuvântului rus „авто” (avto) care a pătruns profund în legislația națională. Astfel, toate actele normative adoptate după proclamarea independenței Republicii Moldova și consacrate transporturilor rutiere erau desemnate prin sintagma „transport auto”, de exemplu, Codul transporturilor auto nr.116/1998 (abrogat), Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, unicul act normativ în care s-a făcut excepție de la rusismul „auto” fiind Regulamentul circulației rutiere nr.357/2009. Paradoxul e și mai evident din moment ce noul Cod al transporturilor rutiere din Republica Moldova adoptat la 17 iulie 2014 exclude din uz cuvântul „auto”, dar păstrează vechea denumire – A.A. „Agenția Națională Transport Auto”. Ținând cont de aceste incoerențe, se recomandă modificarea legislației transporturilor rutiere din Republica Moldova prin substituirea cuvântului rusesc „auto” cu noțiunea „rutier”.

Bibliografie:

1. Rotaru-Maslo L. Caracterile și clasificarea contractului de transport rutier. Primele reglementări în domeniu // Revista științifico-practică „Legea și viața”, 2013, nr.10, p.11-12.
2. Moldova în cifre = Молдова в цифрах: Breviar statistic / Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova; col. red.: Spoială L. (preș.), Vâlcov V., Godiac M. – Chișinău: Statistica, 2015, p.64.
3. Mihalache Iu. Dreptul transporturilor: Manual. – Chișinău: Pontos, 2012, p.49.
4. Витрянский В.В. Договор перевозки. – Москва: Статут, 2001, p.278.
5. Лернер Б.Е. Соотношение частных и публичных начал при организации автомобильных пассажирских перевозок // Revista științifico-practică „Эпос” (Federația Rusă), 2013, nr.3, p.32.
6. Войтенков Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на

- автомобильном транспорте // Юридический мир (Federația Rusă), 2012, nr.3, p.20-21.
7. Legea privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, nr.451 din 30.07.2001 // Republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2005, nr.26-28.
 8. Codul transporturilor rutiere, nr.150 din 17.07.2014 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.247-248.
 9. Позднякова А. Требования, предъявляемые к предпринимательской деятельности по осуществлению перевозок пассажиров автомобильным транспортом // Право и экономика (Federația Rusă), 2008, nr.6, p.18.
 10. Соснова К.В. Новое законодательство в сфере перевозок автомобильным транспортом // Ученые записки: Сборник статей. – Волгоград: Изд-во ВИЭСП, 2010, nr.10, p.366.
 11. Mărgineanu G., Mărgineanu L. Dreptul afacerilor. – Chișinău: Elena-V.I., 2004, p.60.
 12. Кузнецова С.В. Особенности классификации и управления предпринимательскими рисками автотранспортных предприятий // Известия Сочинского государственного университета (Federația Rusă), 2013, nr.2 (25), p.81.
 13. Стребкова О.С. К вопросу о правовом статусе перевозчика по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом // Юридический мир (Federația Rusă), 2011, nr.8 (176), p.35-36.
 14. Кротова Е.В. Современное состояние законодательства, регулирующего пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования // Модернизация правового регулирования гражданско-правовых отношений в рыночных условиях: сборник материалов научно-практической конференции. – Уфа: Барсу, 2010, p.79.
 15. Stanciu C. Regimul juridic al transportatorului persoană juridică în contextul noilor reglementări din Codul civil român // Revista de Științe Juridice (România), 2014, nr.1 (vol.25), p.172.
 16. Transportul rutier de pasageri este inclus în rubrica H cu denumirea “Transport și depozitare” și cuprinde trei genuri de activitate: transporturi urbane terestre și suburbane de călători (4921), transporturi cu taxiuri (4922*) și alte transporturi terestre de călători (4922*). Expunându-ne opinia, subliniem că la rubrica transport rutier de persoane Clasificatorul nu corespunde prevederilor legale.

17. Матишова Е.С., Мрясова Ю.Р. Правовые проблемы лицензирования в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом // Актуальные проблемы права России и стран СНГ: материалы XV Международной научно-практической конференции (Юридический факультет Южно-Уральского государственного университета, 29-30 марта 2013 г.). – Челябинск: Цицеро, 2013, р.382.