



SINTEZA PRACTICII JUDICIARE PE CAUZELE DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV CE ȚIN DE TRANSPORTUL AUTO DE CĂLĂTORI

IURIE MIHALACHE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR UNIVERSITAR

Les décisions des instances judiciaires sur les causes administratives concernant le transport des passagers sont très différents. Dans la plupart des cas demandeurs sont les transporteurs et défendeur est le Ministère des Transports et des Infrastructures Routières de la République de Moldova. La complexité des causes résulte de la législation et de la jurisprudence nationale qui n'est pas uniforme dans ce sens.

Dintre toate felurile de transport, cel mai solicitat în Republica Moldova este transportul auto de călători. Conform informațiilor furnizate de Camera de Licențiere, în prezent 949 de agenți economici dispun de licențe privind transportul auto de călători în folos public. Numărul mare al agenților transportatori duce la falimentarea acestora și respectiv la scăderea calității serviciilor prestate. Dificilă este situația din transportul pe rute interne, unde concurează 90% din numărul agenților transportatori sus-menționați.

Cele mai frecvente conflicte din transportul auto de călători se înregistrează între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.M. (pe scurt - MTID) și transportatori în legătură cu deschiderea, suspendarea și închiderea rutelor. Or, numărul mare de transportatori, tarifele relativ joase (0,38 lei/km/pasager), fluxul de călători aflat în descreștere, generează nemulțumiri în rândul transportatorilor, respectiv noi și noi procese de judecată împotriva MTID. Ca exemplu, în perioada ianuarie 2008 - mai 2011, de către Colegiul civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție au fost examinate 72 dosare de acest fel. În acest context, scopul prezentului articol este de a sintetiza practica judiciară acumulată până în prezent, în care părți sunt MTID și transportatorii. Bineînțeles, importanță majoră au deciziile Curții Supreme de Justiție a R.Moldova, care pot servi ca precedent judiciar la examinarea unor cauze similare, oferind în același timp răspuns la întrebările ce țin de aplicarea legislației la acest capitol.

Baza normativă în conformitate cu care are loc deschiderea noilor rute sau închiderea celor existente este constituită din Codul transporturilor auto, Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 și Instrucțiunea provizorie privind modul de eliberare și evidență a autorizațiilor unitare pentru traficul auto internațional. La apariția unor litigii, se recomandă ca până la adresarea în instanța de judecată, transportatorii să depună o cerere prealabilă, în temeiul art.14 al Legii contenciosului administrativ, către organul care a emis actul administrativ contestat (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.Moldova). În caz contrar, dacă transportatorii neglijează această cale și se adresează direct cu acțiune în judecată, judecătorul le va restitui cererea de chemare în judecată făcând trimitere la Codul de Procedură Civilă al R.Moldova, că reclamantul nu a respectat procedura de soluționare prealabilă a pricinii pe cale extrajudiciară (art.170 alin.(1) lit.(a)).

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

Deschiderea și închiderea rutelor nu poate fi făcută oricând și oricum, ci trebuie să se țină cont de interesele populației. Ca exemplu aducem o speță în care

prin ordinul ministrului transporturilor au fost deschise două curse regulate pe ruta Chioselia-Cahul. Ulterior însă, la fel prin ordinul ministrului, ordinul inițial a fost abrogat. Drept temei s-a invocat încălcarea pct.20 din Regulament , adresările parvenite din partea primarului și a unui locuitor din satul Doina. Nemulțumit, agentul transportator a depus o cerere prealabilă către MTID, însă cererea sa a fost respinsă. Prin decizia Curții de Apel Chișinău ordinul a fost anulat. MTID a atacat decizia cu recurs. Curtea Supremă de Justiție a dat câștig de cauză agentului transportator, motivând că la închiderea rutei nu s-a ținut cont de interesele populației, iar motivele invocate de MTID nu pot servi ca temeiuri legale pentru închiderea rutei. Niciunul dintre ele nu sunt prevăzute la pct.21 din Regulament. În favoarea menținerii rutei Chioselia-Cahul s-a pronunțat și populația din localitățile respective. Astfel, Consiliul local al satului Doina printr-o decizie a cerut restabilirea rutei. La fel, primarii satelor Chioselia, Cișla, Coștangalia și 112 locuitori ai acestor sate au solicitat de la MTID restabilirea rutei. În asemenea circumstanțe, Curtea Supremă de Justiție consideră că ordinul MTID a fost emis cu încălcarea legislației în vigoare și urmează a fi anulat, iar ruta Chioselia-Cahul să fie restabilită .

La deschiderea rutelor noi, atât MTID, cât și agenții transportatori trebuie să ia în considerare frecvența deplasării populației pe ruta respectivă. Astfel, într-o situație de caz la început MTID a emis ordinul nr.212 din 22.10.07 prin care a permis perfectarea documentelor pentru SRL "AutoInterBus-Tur" privind deschiderea rutei Chișinău-Hamburg (Germania), însă ulterior, printr-un alt ordin nr.213 din 18.09.08, MTID a retras dreptul de perfectare a documentelor. Nefiind de acord cu aceasta, agentul transportator a contestat actul administrativ în instanța de judecată. Curtea de Apel Chișinău a dat câștig agentului transportator, anulând ordinul MTID nr.213 din 18.09.08. Curtea Supremă de Justiție a casat hotărârea instanței de apel și a dat câștig MTID, motivând că ordinul de retragere a dreptului de perfectare a documentelor este întemeiat. Or, la emiterea ordinului de deschidere a cursei "nu s-a ținut cont de frecvența deplasărilor populației, lipsesc cerințele populației .

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

O altă categorie de dosare dintre transportatori și MTID se referă la atribuirea rutelor în bază de concurs. Potrivit Regulamentului nr.854/2006, desfășurarea concursului pentru atribuirea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate este obligatorie numai dacă la aceeași rută (cursă) pretind doi sau mai mulți agenți transportatori. Dacă pretendent este numai unul, concursul nu se va desfășura (pct.20).

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

Ca exemplu aducem cazul în care un grup de agenți transportatori au acționat în judecată MTID din motiv că prin ordinul ministrului au fost deschise două curse regulate Chișinău-Taraclia, fără a fi respectate cerințele Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 cu privire la desfășurarea concursului. Curtea Supremă de Justiție a dat câștig de cauză MTID, motivând că ordinul de deschidere a noilor curse a fost emis cu respectarea cerințelor prevăzute de Regulament, în scopul asigurării necesităților populației cu transport continuu. Curtea Supremă de Justiție s-a expus în felul următor: "contrar argumentelor aduse de către recurenți (n.n. - agenți transportatori), prima instanță a statuat just că la caz, organizarea unui concurs nu era necesară. Or, reieșind din prevederile pct.19 al Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje, atribuirea prin concurs a dreptului de deservire a rutelor regulate de călător este prevăzută doar în cazul depunerii a două sau mai multe cereri pentru obținerea dreptului de deservire a rutei (cursei) regulate de călători, condiții care la caz nu au fost stabilite".

La fel, ori de câte ori Ministerul decide retragerea dreptului de deservire a rutei de la un transportator și acordarea acesteia unui alt transportator, în mod obligatoriu trebuie organizat concursul. Dacă cerința dată nu a fost respectată, atunci agentul transportator căruia i s-a retras dreptul de deservire a rutei, înaintând acțiune în judecată, va primi câștig de cauză, chiar și în condiția în care retragerea dreptului de deservire a rutei s-a făcut în baza unor temeieri bine argumentate aduse de Minister. Nu are importanță faptul câți pretendenți vor participa la concurs (poate fi și un singur pretendent), important este ca concursul să fie defășurat conform regulilor stabilite de Regulament.

Se va ține cont și de faptul că până la alegerea noului transportator, ruta va continua să fie deservită de către vechiul transportator. Aceasta pentru a nu crea întreruperi în prestarea serviciilor. Mai mult ca atât, dreptul de deservire a rutei poate fi acordat aceluiași transportator, dar numai dacă acesta depune efort pentru a înlătura neajunsurile care i s-au invocat (pct.30 Regulamentul nr.854/2006). Pentru Minister norma respectivă constituie un drept și nu o obligație. Totodată, nu putem vorbi despre dreptul de prioritate al vechiului transportator. Or, dacă la concurs va participa un transportator mai bun, acesta va câștiga dreptul de a deservi ruta scoasă la concurs.

Situație de caz: Ca exemplu, aducem situația în care prin ordinul ministrului transporturilor a fost retras de la SRL "Pro-et-Contra" dreptul de a deservi ruta regulată Chișinău-Hansa, cu atribuirea, temporar, a dreptului de deservire pe ruta dată unui alt transportator. Nefiind de acord, SRL "Pro-et-Contra" a contestat ordinul ministrului în judecată. Curtea de Apel a respins acțiunea. O decizie diferită a luat Curtea Supremă de Justiție care consideră că la emiterea hotărârii prima instanță n-a elucidat pe deplin circumstanțele care au importanță pentru soluționarea pricinii în fond. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 reglementează o procedură specială pentru retragerea dreptului de deservire a rutelor (curselor) regulate, și anume, acestea urmează a fi scoase la concurs, însă MTID nu a respectat cerința dată. Luând în considerare acest fapt, Curtea Supremă de Justiție casează hotărârea primei instanțe și trimite pricina spre rejudecare la instanța de fond în alt complet de judecată.

Problemele transportului în regim de taxi. În primul rând, pentru a putea efectua transportul de călători în regim de taxi, agentul transportator trebuie să dispună de licență pentru transportul auto de călători în folos public (licență aparte pentru serviciile de taxi nu există). Organul abilitat cu dreptul de a elibera astfel de licențe este Camera de Licențiere a Republicii Moldova.

Mijlocul de transport antrenat în serviciul de taxi trebuie inclus în anexa la licență (în anexa generală și specială). Dacă proprietarul autoturismului dorește să treacă la o altă întreprindere de taxi, firma la care mijlocul de transport figurează în licență trebuie să solicite Camerei de Licențiere excluderea mijlocului de transport din licența sa. Dacă cerința sus-menționată nu este respectată, atunci organul de licențiere este în drept să retragă licența de activitate firmei la care mijlocul de transport figurează în licență. Paralel, mijlocul de transport trebuie scos de la evidență de la o întreprindere de taxi și pusă la evidență la altă întreprindere de taxi. Cu aceasta se ocupă Biroul de înmatriculare a mijloacelor de transport.

Situație de caz: Firmei SRL "PiniTaxi" i-a fost eliberată licența pentru transport auto de călători în folos public. În anexa la licență era prevăzută o singură unitate de transport. Camera de Licențiere a constatat că autoturismul respectiv nu mai activa în cadrul firmei. Mai mult ca atât, autoturismul a fost cedat unei alte întreprinderi, fapt ce se confirma prin cererea de eliberare a licenței depusă la Camera de către ultima. Organul de licențiere s-a adresat în instanță cu o cerere de retragere a licenței firmei SRL "PiniTaxi".

Curtea Supremă de Justiție a decis retragerea licenței de activitate motivând că: "pârâțul SRL "PiniTaxi" a știut despre transmiterea autovehiculului înregistrat unui alt agent economic și, din motive necunoscute, nu a adus la cunoștința Camerei de Licențiere despre modificările efectuate în privința automobilului menționat în anexa la licență. Or, în conformitate cu prevederile art.15 alin.(2) din Legea privind licențierea unor genuri de activitate, la apariția temeiurilor pentru reperfectarea licenței titularul acesteia este obligat, în termen de 10 zile lucrătoare, să depună la autoritatea de licențiere o cerere de reperfectare a licenței împreună cu licența care necesită reperfectare și documentele (sau copiile de pe acestea, cu prezentarea originalelor pentru verificare), ce confirmă modificările în cauză".

În scopul prestării serviciilor de taxi, transportatori au nevoie și de autorizație, eliberată de primăria din localitatea în care va fi desfășurată activitatea. De exemplu, în Primăria municipiului Chișinău există Direcția generală transport public și căi de comunicație, subordonată Consiliului municipal, de competența căreia ține întocmirea și eliberarea autorizațiilor. Un specific al transportului în regim de taxi constă în faptul că alături de transportator și pasager, participă și un al treilea subiect, numit serviciul de dispecerat, rolul căruia este de a stabili legătura informațională dintre transportator și pasager. Serviciul de dispecerat nu numește clienții, ci primește doar comanda prin telefon, după care îl informează pe transportator, care la rândul său decide dacă să-și dea sau nu acordul la efectuarea transportului. Dacă răspunsul este pozitiv, atunci dispecerul înștiințează clientul cu privire la numărul, modelul automobilului de taxi și timpul în care va sosi.

Autovehiculele sunt admise la transportul în regim de taxi numai dacă sunt dotate cu aparate de taxat. Înainte de a fi amplasate, aparatele de taxat trebuie în mod obligatoriu înregistrate la organul fiscal teritorial, pentru a putea duce evidența fiscală asupra lor, dar și în Registrul unic al mașinilor de casă și control. Aparatul de taxat trebuie să funcționeze fără erori.

Deși Regulamentul nr.854/2006, Codul fiscal și alte acte normative prevăd obligația deținerii aparatelor de casă și control la transportarea călătorilor în regim de taxi, în practică aceste cerințe mult timp au fost neglijate, aducându-se prejudicii considerabile bugetului de stat. În prezent, la depunerea cererii pentru eliberarea sau prelungirea licenței, Camera de Licențiere verifică pentru fiecare unitate de transport documentele care confirmă înregistrarea aparatelor de casă și control la Inspectoratul Fiscal Teritorial de Stat și la Serviciul Standardizare și Metrologie. Însă aici apare altă problemă, că transportatorii deconectează sau chiar demontează aparatele de casă și control instalate la bordul unităților de transport, activând în lipsa acestora.

Aparatul de taxat trebuie conectat numai atunci când în autovehicul sunt pasageri, iar în lipsa pasagerilor, aparatul de taxat se deconectează. Situație de caz: De către Inspectoratul Fiscal de Stat, în privința SRL "Taxitrans" a fost întocmit actul de control privind prestarea serviciilor de taximetrie fără aplicarea mașinii de casă și control cu memorie fiscală la efectuarea decontărilor în numerar. Aparatul de taxat era instalat în automobil, fiind sigilat, dar deconectat.

Prin decizia Inspectoratului Fiscal de Stat, întreprinderii nominalizate i-a fost aplicată o amendă de 6000 lei, conform art.254 alin.(2) al Codului Fiscal, pentru desfășurarea activității fără a dispune de mașină de casă și control. Curtea de Apel a anulat decizia de aplicare a amenzii. Curtea Supremă de Justiție ajunge la concluzia că prima instanță corect a admis acțiunea SRL "Taxitrans" și a dispus anularea actului administrativ contestat. Instanța de recurs a motivat că în actul de control întocmit de colaboratorii inspectoratului fiscal lipsește mențiunea faptului prezenței pasagerilor în automobil la momentul controlului, iar aparatul de taxat urmează a fi conectat doar în cazul transportării pasagerilor .

Specificul transportului auto internațional de călători. Deschiderea rutelor internaționale se face în baza acordurilor de colaborare cu alte state. În fiecare an, MTID împreună cu ministerele de resort ale altor state, stabilesc numărul de autorizații necesare pentru schimbul anual. Cu aceasta se ocupă în detaliu comisiile mixte moldo-române, moldo-ucrainene etc. Totodată, rutele regulate internaționale de călători se efectuează în regim de paritate (50% dintre curse le efectuează transportatorul moldovean și 50% - transportatorul străin). Pentru unele direcții, cum ar fi Grecia, Italia, deschiderea noilor curse se face fără de paritate, deoarece Republica Moldova nu are încheiate acorduri bilaterale în acest sens.

Până în prezent nu este aprobat un act normativ care ar fi consacrat transportului auto internațional de călători. Lipsa legislației generează numeroase probleme practice, care rămân fără acoperire legală. Cu atât mai mult că specificul transportului internațional diferă cel al transportului în trafic intern, motiv din care Regulamentul nr.854/2006 nu acoperă nici pe aproape cerințele la acest capitol.

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

Răspunderea contravențională pentru neeliberarea biletelor de călătorie. Numeroase probleme generează șoferii de autobuze (microbuze) și taxatorii atunci când nu acordă bilete de călătorie. Problema dată este și mai evidentă în cazul curselor interurbane, când pasagerii adeseori sunt preluați pe parcurs, ei achitând costul călătoriei, dar fără a primi bilete de la șofer . Astfel, conform art. 254 alin. (21) al Codului fiscal, transportarea călătorilor în microbuz, autobuz, autocar, autocar clasificat pe stele pe rutele interurbane fără bilete, fără bon de casă emis de mașina de casă și control cu memorie fiscală sau fără document de strictă evidență cu preț fixat, confecționat în modul stabilit de Guvern, se sancționează cu amendă în mărime de 6000 de lei pentru fiecare caz de încălcare. Comiterea repetată pe parcursul anului fiscal a încălcării date, se sancționează cu o amendă de 18000 de lei. Aceste amenzi se aplică și pentru rutele internaționale dacă încălcările au fost depistate pe teritoriul Republicii Moldova. Responsabilitatea în legătură cu neeliberarea biletelor de călătorie în perioada transportului o poartă șoferul.

Aceste amenzi pot fi aplicate numai de către colaboratorii Inspectoratului Fiscal de Stat. Dacă șoferul are anumite obiecții, el trebuie să le înscrie în

procesul-verbal în timpul efectuării controlului, în caz contrar, dacă sunt aduse mai târziu ele nu au nici o valoare juridică. Agentul transportator este în drept să atace în judecată decizia Inspectoratului Fiscal de aplicare a amenzii.

Situație de caz: De către colaboratorii Inspectoratului Fiscal de Stat pe r-ul Telenești de comun acord cu Serviciul Poliției Rutiere a fost efectuat un control operativ pe traseul Bălți - Chișinău. În rezultatul controlului s-a constatat că în autocarul ce aparținea SRL "A" erau transportați 16 pasageri, iar în borderoul de evidență a biletelor erau înregistrați numai 10 pasageri, astfel încât 6 pasageri nu dispuneau de bilete și nu erau înregistrați în borderoul de evidență a biletelor. La fața locului a fost întocmit Actul de control, în baza căruia și în conformitate cu art.254 alin.(21) al Codului fiscal, Inspectoratul Fiscal de Stat i-a aplicat agentului transportator o amendă în mărime de 6000 lei.

Nemulțumit, agentul transportator a contestat decizia de aplicare a amenzii, însă contestația sa a fost respinsă. La fel au procedat și instanțele judecătorești, care au respins pe rând acțiunea reclamantului, motivând că Inspectoratul Fiscal de Stat întemeiat a aplicat amenda în mărime de 6000 lei. Curtea Supremă de Justiție motivează că în Actul de control întocmit la fața locului lipsesc careva obiecții sau explicații ale șoferului autocarului referitor la nemulțumirea lui cu încălcările depistate, cu atât mai mult că Actul de control nu este semnat de către acesta. La fel, nu poate fi luată în considerație lămurirea șoferului precum că cei 6 călători nu dispuneau de bilete dat fiind faptul că au fost îmbarcați pe traseu dintr-un autocar defectat. Or, declarațiile date conform pct.84 din Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006, urmau a fi prezentate în scris la momentul controlului operativ și nu după ce controlul a fost efectuat deja. Din aceste considerente Curtea Supremă de Justiție ajunge la concluzia de a menține decizia de aplicare a amenzii în sumă de 6000 lei .

Concluzii și recomandări:

1. Practica judiciară cu privire la cauzele de contencios administrativ din transportul auto de călători este foarte diferită, chiar și la examinarea unor cauze asemănătoare. În majoritatea dosarelor de acest fel reclamanți sunt agenții transportatori, iar pârât este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor. De regulă, printre motivele adresării în instanța de judecată transportatorii invocă: a) refuzul MTID de a deschide rute (curse) noi; b) acordarea dreptului de deservire a aceleiași rute mai multor transportatori; în consecință, capacitatea de îmbarcare a autobuzelor este mică, astfel încât transportatorii sunt în pierdere; c) caracterul ilegal al deciziilor luate de MTID în privința retragerii dreptului de deservire a rutelor; deseori, parte la proces este și Camera de Licențiere, care retrage licența de activitate transportatorilor ce încalcă dispozițiile Legii privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător nr.451 din 2001 .

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

3. Practica judecătorească neuniformă se datorează și imperfecțiunii legislației din transport. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 care se aplică în prezent nu reglementează pe deplin relațiile ce apar în legătură cu deschiderea și închiderea rutelor (curselor), astfel încât MTID adeseori emite decizii contradictorii, fapt ce provoacă nemulțumiri în rândul agenților transportatori și numeroase adresări în instanțele de judecată. Considerăm că prin adoptarea Codului transporturilor rutiere, care la moment se află sub formă de proiect de lege în Parlament, va determina soluționarea problemei de reglementare.

4. Spre deosebire de alte state (Franța, Germania, România), în care transportul public este prestat de câteva-i întreprinderi mari, în Republica Moldova orice agent economic poate deveni transportator, chiar dacă nu deține în proprietate nici o unitate de transport. Ca rezultat, situația actuală din transportul

public de călători a devenit deplorabilă, 40% din transport este ilicit, iar principala cauză rezidă în legislația imperfectă și foarte permisivă la acest capitol. În contextul celor menționate, propunem completarea Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje nr.854/2006 cu o normă potrivit căreia pe viitor, rutele noi să fie acordate unui număr limitat de transportatori, care au o experiență de lucru în transportul auto de călători de cel puțin 7 ani și dispun de bază tehnico-materială. Transportatorii ce nu corespund acestor exigențe, li se recomandă să încheie contracte de colaborare cu transportatorii care dispun de bază tehnico-materială și sub denumirea lor de firmă, să efectueze transporturile de călători. Schema dată funcționează eficient în Uniunea Europeană, unde rețeaua transporturilor auto de călători este deținută de companii notorii, cum sunt "Eurolines", "Deutsche Touring", "Atlassib" etc. În așa mod, în R.Moldova ar apărea transportatori profesioniști, fapt ce va contribui la micșorarea numărului de litigii în instanțele de judecată.

5. Recomandăm ca Plenul Curții Supreme de Justiție să emită o hotărâre explicativă cu titlu "Hotărârea explicativă privind examinarea cauzelor de contencios administrativ din sfera transporturilor", în care să fie abordat modul de examinare a cauzelor cu privire la deschiderea, închiderea și suspendarea rutelor auto de călători de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al R.Moldova. În așa mod ar fi posibilă uniformizarea și sistematizarea practicii judiciare în domeniu, respectiv se va reduce numărul dosarelor controversate judecate până în prezent, în care hotărârile luate de instanțele de fond sunt casate și emise noi hotărâri.