



RAPORT

privind situația actuală a instituției de expediere a mărfurilor

Iulie 2019

DISCLAIMER This report is made possible by the generous support of the American people through the United States Agency for International Development (USAID). The contents are the responsibility of Nathan Associates Inc. and its subcontractors and do not necessarily reflect the views of USAID or the United States Government.

CUPRINS:

I.	DESCRIEREA CADRULUI NORMATIV CE REGLEMENTEAZĂ ACTIVITATEA INSTITUȚIEI DE EXPEDIERE A MĂRFURILOR	
1)	<i>Cadrul normativ ce reglementează expediția în Republica Moldova</i>	3
2)	<i>Cadrul normativ ce reglementează expediția în alte state</i>	7
a)	<i>România</i>	11
b)	<i>Federația Rusă</i>	14
c)	<i>Ucraina</i>	16
d)	<i>Spania</i>	17
e)	<i>Polonia</i>	19
II.	SITUAȚIA ACTUALĂ A INSTITUȚIEI DE EXPEDIERE A MĂRFURILOR	
1)	<i>Analiza decalajelor în cadrul normativ aferent expediției</i>	20
2)	<i>Recomandări privind îmbunătățirea cadrului normativ</i>	25
	BIBLIOGRAFIE	26

I. DESCRIEREA CADRULUI NORMATIV CE REGLEMENTEAZĂ ACTIVITATEA INSTITUȚIEI DE EXPEDIERE A MĂRFURILOR

1) Cadrul normativ ce reglementează expediția în Republica Moldova

Activitatea de transport presupune nu numai deplasarea mărfurilor, ci și o serie de activități conexe, precum încărcarea, descărcarea, asigurarea, depozitarea, perfectarea documentelor etc. Rolul principal al acestor operațiuni îl reprezintă transportul de mărfuri, iar pentru realizarea acestui obiectiv a luat naștere expediția de mărfuri. Or, acest fapt poate fi dedus și din prevederile art. 1531 din Codul civil care specifică că dacă destinatarul nu preia bunul la destinație sau dacă bunul nu poate fi livrat din alte motive, drepturile și obligațiile expeditorului se stabilesc conform normelor cu privire la contractul de transport.

Scopul expediției este de "a ușura" sarcinile transportatorului în legătură cu procesul de transport, prin îndeplinirea lucrărilor de ambalare, încărcare, descărcare, depozitare, curățare etc. În același timp drepturile și obligațiile expeditorului sînt diferite în raport cu cele ale transportatorului. Or, atunci cînd transportatorul preia și atribuțiile de expeditor, acesta nu mai poate solicita despăgubiri de la expeditor pentru deteriorarea mijlocului de transport la încărcarea/descărcarea mărfurilor expediate deoarece el însuși este expeditor. Similar și pentru situația cînd expeditorul efectuează transportul cu forțe proprii, acesta nu poate solicita despăgubiri pentru deteriorarea, furtul sau pierdereamărfurilor în timpul transportării deoarece el este transportator. În același timp, cadrul normativ conține obligativitatea existenței unei baze tehnico-materiale, a buneireputații, a capacității financiare, a competenței profesionale și a deținerii unui document permisiv numai pentru activitatea de transportator.

Sistemul unic de transporturi al Republicii Moldova include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban și transportul prin conducte potrivit art. 15 al **Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi**. Conform art. 17 al Legii nr.1194/1997, **însistemul transportului auto** intră întreprinderile transportului auto care efectuează transportul de călători și mărfuri, materialul rulant care le aparține, întreprinderile de reparație a automobilelor și de recondiționare a anvelopelor, **întreprinderile de transport și expediere**, precum și autogările și stațiile auto, organizațiile de reparație și construcție, instituțiile de învățămînt, obiectele de menire socială, alte întreprinderi și organizații care asigură funcționarea transportului auto. De menționat că, potrivit acestei legi, serviciile de transport și expediere se referă doar la transportul auto (nu se regăsesc la transportul feroviar, aerian, naval, electric urban sau transportul prin conducte). Conform art. 2 al Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi, activitatea întreprinderilor de transport se reglementează de prezenta lege, de codurile transportului feroviar, auto, aerian, naval, urban electric și transportului prin conducte, de alte acte normative și de acordurile internaționale la care Republica Moldova este parte.

Întru executarea Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi, Parlamentul a adoptat **Legea nr. 116/1998 pentru aprobarea Codului transporturilor auto** (în vigoare de la 1 octombrie 1998 pînă la 15 septembrie 2014, fiind abrogată ulterior prin Legea nr. 150/2014 - Codul transporturilor rutiere).

Legea nr. 116/1998 pentru aprobarea Codului transporturilor auto stabilea la art. 2 că ex-Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor va lua măsuri în vederea realizării prevederilor codului menționat. Drept urmare, în temeiul art. 2 lit. f) (codul constituia cadrul juridic pentru elaborarea Regulamentului de prestare a serviciilor de transport și expediție) și art. 54 alin. (2) ale Codului transporturilor auto, la 9 decembrie 1999 prin Ordinul ex-ministrului Transporturilor și Comunicațiilor a fost aprobat **Regulamentul prestării serviciilor de**

transport și expediție. Codul transporturilor auto definea serviciile de transport și expediție drept activitate de producție, care constă în organizarea transportării mărfurilor, asigurarea expedierii și primirii lor, executarea sau organizarea executării altor operațiuni aferente tuturor etapelor de transportare. Aceeași definiție se regăsește și în Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție. Tipurile de servicii de transport și expediție se regăsesc la pct. 5 din Regulament:

- ambalarea (despachetarea), marcarea, pachetarea, trierea și păstrarea mărfurilor;
- cîntărirea mărfurilor (sau) mijloacelor de transport;
- executarea lucrărilor de încărcare-descărcare;
- fixarea, acoperirea și legarea mărfurilor, punerea la dispoziție a dispozitivelor și materialelor necesare în aceste scopuri;
- alegerea schemei optimale de transportare conform condițiilor beneficiarului;
- recepționarea mărfurilor de la depozitul (terminalul) beneficiarului, de la transportator, transportarea și predarea mărfurilor la depozit (terminal), transportatorului pentru transportarea pînă la destinație;
- organizarea transportării mărfurilor de la locul de expediere pînă la locul de destinație;
- întocmirea documentelor de transport;
- însoțirea și paza mărfurilor pe parcurs;
- achitarea cu agentul transportator pentru transporturile efectuate;
- asigurarea mărfurilor;
- în cazul transporturilor internaționale - asigurarea formalităților vamale, asigurarea aplicării vizelor în pașapoarte;
- ținerea evidenței și întocmirea rapoartelor cu privire la transporturile de mărfuri;
- calcularea volumului optimal de încărcare a mijloacelor de transport, întocmirea schemelor de amplasare și fixare a mărfurilor;
- înștiințarea despre expediere, locul aflării și sosirii mărfurilor în punctul de destinație;
- informații despre tipurile de servicii, tarife și regimul de lucru al altor expeditori și altă informație operativă;
- consultații în problemele ce țin de deservirea de transport și expediție;
- alte servicii ce țin de transportarea mărfurilor.

Regulamentul în cauză conține următoarele compartimente:

- I. DISPOZIȚII GENERALE
- II. ORGANIZAREA DESERVIRII DE TRANSPORT ȘI EXPEDIȚIE
- III. CONTRACTUL DE TRANSPORT ȘI EXPEDIȚIE
- IV. DISPOZIȚIE DE EXPEDIERE
- V. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE EXPEDITORULUI
- VI. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE BENEFICIARULUI
- VII. RESPONSABILITĂȚILE PĂRȚILOR

și anexele în care se regăsesc modelul contractului de expediție și modelul dispoziției de expediție.

În același timp, deși ordinul ex-ministrului Transporturilor și Comunicațiilor prin care a fost aprobat Regulamentul prestării serviciilor de transport și expediție nu a fost abrogat, acesta și-a încetat acțiunea devenind desuet după modificarea art. 2 din Codul transporturilor auto la 30 mai 2008 (potrivit Legii nr. 280/2007, după cuvintele “transportul auto” se introduc cuvintele “**aprobat de Guvern**”) prin prisma prevederilor art. 74 alin. (1) lit. e) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. În consecință, după 30 mai 2008 Regulamentul de prestare a serviciilor de transport și expediție urma să fie aprobat prin hotărîre de Guvern.

Potrivit art. 6 din Codul transporturilor auto, activitățile de transport auto se efectuau pe bază de licențe acordate de organele abilitate în conformitate cu legislația, iar începînd cu 1 august 2003 pînă la 15 septembrie 2014, activitatea în domeniul transporturilor auto era supusă licențierii sau autorizării în conformitate cu legislația în vigoare.

Începînd cu 15 septembrie 2014 pînă la 27 octombrie 2017, potrivit art. 16 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, întreprinderea înregistrată în modul stabilit în

Republica Moldova care intenționează să desfășoare activitatea de operator de transport rutier **era licențiată** dacă îndeplinea cumulativ condițiile privind:

- a) existența unei baze tehnico-materiale;
- b) buna reputație;
- c) capacitatea financiară;
- d) competența profesională.

Prin urmare, conform modificărilor operate prin Legea nr. 185/2017 pentru modificarea și completarea unor acte legislative, din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 este exclusă licențierea.

Urmează a preciza și faptul că începând cu 15 septembrie 2014, după intrarea în vigoare a Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, din motive neclare, **contrar prevederilor art. 17 al Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi, în sistemul transportului auto/rutier nu se mai regăsesc întreprinderile de transport și expediție în calitate de activități conexe transportului.** În acest sens, potrivit prevederilor art. 85 din Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, activități conexe transportului rutier se consideră:

- a) activitatea de autogară;
- b) activitatea de autoservice;
- c) activitatea de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză;
- d) activitatea de cântărire a vehiculelor rutiere în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului rutier;
- e) activitatea de inspecție tehnică periodică.

Potrivit celor relatate, în prezent expediția este reglementată de normele *Capitolului XVI EXPEDIȚIA*, articolele 1525-1536 din Codul civil nr. 1107/2002 care descriu:

- Contractul de expediție,
- Diligența expeditorului,
- Obligațiile clientului,
- Verificarea sau transportarea bunului de către expeditor,
- Obligația de asigurare a bunului,
- Determinarea stării bunului la destinație,
- Aplicarea dispozițiilor cu privire la transport,
- Dreptul expeditorului de a efectua transportul cu forțe proprii,
- Răspunderea expeditorului,
- Dreptul de subrogare al clientului,
- Cauzarea prejudiciului de către un terț,
- Plata remunerației.

Prin contractul de expediție o parte (expeditor) se obligă, pe contul și în numele celeilalte părți (client) sau în nume propriu, să organizeze transportul de bunuri prin încheierea unui contract de transport și îndeplinirea altor acte necesare în vederea efectuării transportării, iar clientul se obligă să achite remunerația convenită (comision).

Contractul de expediție este:

- un contract **cu titlu oneros** (presupune achitarea remunerației),
- **consensual** (părțile convin prin consens că expeditorul se obligă să efectueze actele necesare pentru pregătirea transportării, iar clientul se obligă să achite o remunerație pentru aceasta),
- **sinalagmatic** (drepturile și obligațiile părților sînt corelative: expeditorul în schimbul remunerației se obligă să execute sau să organizeze executarea obligațiilor contractuale, iar clientul are dreptul de a cere serviciile respective, grație sumelor de bani pe care le achită),
- **comutativ** (drepturile și obligațiile părților sînt cunoscute de la momentul încheierii contractului),

- **cu executare succesivă** (acțiunile expeditorului nu pot fi realizate imediat, ele durează în timp, materializându-se prin căutarea transportatorilor, încheierea contractelor de transport în numele clientului, ambalarea, încărcarea mărfurilor ș.a.),

- **intuiții personale** (expeditorul se bucură, de regulă, de încrederea clientului său)
și

- **urmează a fi un contract public.**

În general, prin contracte publice se înțeleg acele contracte în care **persoana care face oferta publică de a presta anumite servicii este obligată să încheie contract cu oricine își manifestă acceptul de a beneficia de aceste servicii.**

Din legislația națională nu putem desprinde caracterul public al contractului de expediție. **Atâta timp cât expediția nu va fi o activitate pur profesională, prestată în baza unui act permisiv**(document care atestă dreptul unei întreprinderi de a efectua activități conexe transportului rutier pe perioada sa de valabilitate și în anumite condiții), **contractul de expediție nu va putea deveni contract public.**

2) Cadrul normativ ce reglementează expediția în alte state

Instituirea unei piețe unice europene a transporturilor rutiere nu este posibilă în lipsa armonizării dispozițiilor legale din statele membre. Măsurile adoptate de Uniunea Europeană sînt de natură fiscală, tehnică, administrativă și socială.

O politică comună a transportului rutier, inclusiv a expediției și companiilor de expediție de mărfuri, capabilă să mențină condiții de concurență echitabile și să asigure libertatea de a presta servicii, impune armonizarea dispozițiilor legale relevante aflate în vigoare în statele membre.

În calitate de exemplu, articolul 10 alineatul (3) din **Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului**, prevede faptul că întreprinderile pot răspunde pentru încălcările comise de conducătorii lor auto, chiar dacă respectiva încălcare a fost comisă pe teritoriul unui alt stat membru sau al unei țări terțe. În majoritatea statelor membre (Belgia, Bulgaria, Germania, Danemarca, Estonia, Grecia, Finlanda, Ungaria, Irlanda, Italia, Lituania, Letonia, Polonia, România, Slovenia, Slovacia, Suedia și Regatul Unit), legislația prevede sancțiuni diferite pentru conducătorii auto și pentru întreprinderi, sancțiunile pentru cele din urmă fiind mai mari și sau mai severe decît cele pentru conducătorii auto. **Articolul 10 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 specifică, de asemenea, faptul căexpeditorii, societățile de expediții de marfă, operatorii din turism/turistici, furnizorii principali de transport, subcontractanții și agențiile care utilizează conducători auto trebuie să se asigure că orarele de transport convenite prin contract sînt conforme cu dispozițiile privind duratele de conducere și perioadele de repaus.**

Cu toate acestea, numai în cîteva state membre legislația privind sancțiunile face trimitere la acești operatori din lanțul de transport (Danemarca, Estonia, Finlanda, Polonia și Suedia). Din păcate, analiza respectivelor dispoziții legislative nu arată cum sînt puse în practică sancțiunile în cauză. Articolul 19 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede că, statele membre se asigură că un sistem de sancțiuni proporționat, care poate include sancțiuni financiare, este aplicat în caz de încălcare a prezentului regulament sau a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 de către întreprinderi sau expeditori asociați, exportatori, operatori din turism, furnizori principali de transport, subcontractanți și agenții care utilizează conducători auto care le sînt asociați.

Alt exemplu servește **Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului - Cerințele pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier**. Potrivit art. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, întreprinderile care exercită ocupația de operator de transport rutier trebuie:

- a) să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru;**
- b) să aibă o bună reputație;**
- c) să aibă capacitatea financiară adecvată;**
- d) să aibă competența profesională necesară.**

Statele membre pot decide să impună cerințe suplimentare, care trebuie să fie proporționale și nediscriminatorii, pe care întreprinderile trebuie să le îndeplinească pentru a exercita ocupația de operator de transport rutier.

În același timp, **statele membre au reglementat ocupația de expediție a mărfurilor prin necesitatea respectării aceluiași reguli, dar cu majorarea cuantumuluicapitalului și rezervelor de care trebuie să dispună aceste întreprinderi.**

O întreprindere care exercită ocupația de operator de transport rutier desemnează cel puțin o persoană fizică, managerul detransport, care îndeplinește cerințele prevăzute și care:

- conduce permanent și efectiv activitățile de transport ale întreprinderii;
- are o legătură autentică cu întreprinderea, cum ar fi aceea de a fi un angajat, director, proprietar sau acționar al acesteia, administrează întreprinderea sau, în cazul întreprinderii persoană fizică, este însăși persoana respectivă; și
- este rezident în Comunitate.

În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională, autoritatea competentă poate să îi acorde autorizația de exercitare a ocupației de operator de transport, fără a fi desemnat un manager de transport, cu condiția ca:

a) întreprinderea să desemneze o persoană fizică rezidentă în Comunitate care îndeplinește cerințele stabilite și care este îndreptățită în temei contractual să îndeplinească, în numele întreprinderii, atribuții de manager de transport;

b) contractul dintre întreprindere și persoana menționată la litera a) să precizeze sarcinile pe care aceasta din urmă trebuie să le îndeplinească permanent și efectiv și să indice responsabilitățile care îi revin persoanei respective în calitate de manager de transport. Sarcinile care trebuie precizate includ, în special, coordonarea activităților de întreținere a vehiculelor, verificarea contractelor și a documentelor de transport, contabilitatea de bază, alocarea încărcăturilor sau a serviciilor pentru fiecare conducător auto și vehicul și verificarea

procedurilor de siguranță;

c) în calitate de manager de transport, persoana menționată la litera a) poate să conducă activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule. Statele membre pot decide să diminueze numărul întreprinderilor și/sau numărul total de vehicule din parcul gestionat de persoana respectivă; și

d) persoana menționată la litera a) îndeplinește sarcinile precizate în exclusivitate în interesul întreprinderii, iar responsabilitățile acesteia sunt exercitate în mod independent față de orice întreprindere pentru care întreprinderea în cauză efectuează operațiuni de transport.

Întreprinderea informează autoritatea competentă referitor la managerul (managerii) de transport desemnat (desemnați).

În vederea respectării **cerinței privind sediul**, o întreprindere trebuie, în statul membru în cauză:

a) să aibă un sediu, situat în respectivul stat membru, în incinta căruia își păstrează principalele documente de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente care trebuie să aibă acces la autoritatea competentă, în scopul verificării condițiilor prevăzute de prezentul regulament. Statele membre pot solicita ca întreprinderile stabilite pe teritoriul lor să aibă și alte documente disponibile oricând la sediile acestora;

b) odată ce autorizația este acordată, să dispună de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația din statul membru respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing;

c) să își desfășoare operațiunile referitoare la vehiculele menționate la litera b) permanent și efectiv, cu echipamentele administrative necesare și cu echipamentele și instalațiile tehnice corespunzătoare, într-un centru de exploatare situat în statul membru respectiv.

Statele membre stabilesc condițiile pe care o întreprindere sau un manager de transport trebuie să le îndeplinească pentru a se conforma cerinței privind **buna reputație**.

Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința respectivă, statele membre iau în considerare conduita întreprinderii, a managerilor de transport ai acesteia și a oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru. Orice referire la condamnări, sancțiuni sau încălcări include condamnările, sancțiunile sau încălcările întreprinderii înseși, ale managerilor de transport ai acesteia și ale oricărei alte persoane relevante, după cum poate fi stabilit de către statul membru.

Atunci cînd unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancțiune, în unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, autoritatea competentă a statului membru de stabilire aplică în mod corespunzător și întimp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate. Procedura stabilește dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată și justificată corespunzător.

Dacă autoritatea competentă constată că pierderea bunei reputații ar constitui o reacție disproporționată, aceasta poate decide că buna reputație nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul național.

Cu referire la **cerința privind capacitatea financiară**, o întreprindere trebuie să poată în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. În acest sens, întreprinderea trebuie să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9 000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat. Valoarea euro în monedele naționale ale statelor membre care nu participă la cea de-a treia etapă a uniunii economice și monetare se stabilește în fiecare an. Cursurile aplicate sînt cele obținute în prima zi lucrătoare din luna octombrie și publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Aceste cursuri intră în vigoare la data de 1 ianuarie din anul calendaristic următor. Autoritatea competentă poate accepta sau solicita ca o întreprindere să demonstreze capacitatea sa financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite. Conturile anuale menționate, precum și garanția bancară, care trebuie verificate, sînt cele ale entității economice stabilite pe teritoriul statului membru în care a fost solicitată eliberarea unei autorizații, și nu cele ale oricăror alte entități stabilite într-un alt stat membru.

Pentru respectarea condiției referitoare la **cerința privind competența profesională**, persoana sau persoanele vizate dispun de cunoștințele corespunzătoare. Aceste cunoștințe trebuie demonstrate prin susținerea unei examinări scrise obligatorii care poate fi completată printr-o examinare orală, dacă un stat membru decide astfel. Statele membre pot decide să impună formarea înaintea examinării.

Persoanele în cauză susțin examinarea în statul membru în care au reședința obișnuită sau în statul membru în care lucrează. Reședința obișnuită este locul în care o persoană locuiește în mod normal, adică timp de cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, datorită legăturilor de ordin personal care demonstrează existența unei legături strînse între acea persoană și locul unde locuiește.

Cu toate acestea, reședința obișnuită a unei persoane ale căreile legături de ordin profesional se află într-un alt loc decît cel al legăturilor sale de ordin personal și care, drept urmare, locuiește alternativ în locuri diferite situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul unde acea persoană are legături de ordin personal, cu condiția ca acea persoană să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este impusă în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru executarea unei misiuni cu durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau școală nu implică transferul reședinței obișnuite. Numai autoritățile sau organismele autorizate în acest sens de către un stat membru, conform unor criterii definite la nivel național, pot organiza și certifica examinările scrise și orale menționate. **Statele membre pot autoriza, conform unor criterii proprii, organisme care să asigure candidaților formare de înaltă calitate în vederea pregătirii pentru examinări, precum și formare continuă pentru managerii de transport în vederea actualizării cunoștințelor pe care aceștia le dețin, dacă doresc aceasta.** Statele membre respective verifică periodic dacă organismele în cauză continuă să îndeplinească criteriile pe baza cărora au obținut autorizarea și pot

promova formarea periodică la intervale de zece ani, pentru a garanta că managerii de transport sînt la curent cu evoluțiile din sector.

Statele membre pot solicita ca deținătorii de certificate de competență profesională, care nu au mai condus o întreprindere de transport rutier de marfă în ultimii cinci ani, să urmeze noi cursuri de formare profesională pentru a-și actualiza cunoștințele referitoare la evoluțiile actuale ale legislației.

Un stat membru poate excepta acele persoane care dețin anumite calificări din învățămîntul superior sau tehnic, eliberate în același stat membru sau poate excepta de la părțile specificate ale examinărilor pe titularii de certificate de competență profesională valabile pentru operațiuni de transport național în statul membru respectiv. Acesta se întocmește conform elementelor de siguranță și poartă ștampila autorității sau a organismului autorizat care l-a eliberat.

Condițiile care trebuie îndeplinite au fost implementate în legislațiile naționale ale statelor membre ale Uniunii Europene fiind aplicabile atît pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier cît și pentru activitățile conexe transportului rutier, condiționate de respectarea unor cerințe similare cu cele necesare pentru transportul public de mărfuri, cu adaptările stabilite prin reglementări naționale, avînd în vedere natura activității.

În calitate de exemple, pentru cerința privind capacitatea financiară pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier cît și pentru activitățile conexe transportului rutier putem menționa cadrul normativ din statele membre ale Uniunii Europene precum:

- **România.** Potrivit normelor art. 14 din Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii României nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, se consideră îndeplinită cerința privind capacitatea financiară, dacă întreprinderea demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, conform prevederilor legale, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Totodată, pentru activități conexe transportului rutier - activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost, condițiile de licențiere se regăsesc la art. 126 din Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii României nr. 980/2011 și actele permissive se eliberează operatorilor economici care dispun de un capital și rezerve în valoare de minim **50.000 euro**.

- **Spania.** Pentru asigurarea capacității financiare, potrivit prevederilor art. 40 din Regulamentul privind organizarea transportului terestru, aprobat prin Decretul regal nr. 1211/1990 din 28 septembrie 1990, companiile de transport trebuie să aibă un capital și rezerve de cel puțin 500.000 de pesetă (aproximativ 3000 euro) pentru un vehicul sau 25.000 de pesetă (aproximativ 150 euro) per tonă de greutate maximă autorizată a vehiculelor utilizate de societate, cu cea mai mică sumă aplicabilă, iar companiile de expediție trebuie să aibă un capital și rezerve de cel puțin 10.000.000 de pesetă (aproximativ **60 000 euro**).
- **Polonia.** Potrivit art. 5b – art. 5c ale Legii din 6 septembrie 2001 privind transportul rutier, se bucură de competență financiară care asigură începerea și desfășurarea activității în domeniul transportului rutier, definită de resursele financiare sau de activele disponibile, în valoare de:
 - a) 9.000 de euro - pentru primul vehicul utilizat pentru transportul rutier,
 - b) 5.000 de euro - pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat pentru transportul rutier;

Licența pentru intermedierea operațiunilor de transport de mărfuri, inclusiv pentru companiile de expediție, se acordă întreprinzătorului dacă se bucură de competență

financiară care asigură începerea și desfășurarea activității în domeniul transportului rutier, definită de resursele financiare disponibile sau activele în valoare de **50.000 euro**.

a) România

Prin comparație, cadrul normativ al statului vecin este asemănător în mai multe aspecte cu cel național. În România expediția este reglementată prin:

- Ordonanța Guvernului României nr. 19/1997 privind transporturile,
- Ordonanța Guvernului României nr. 27/2011 privind transporturile rutiere,
- Ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980 din 30 noiembrie 2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

Potrivit prevederilor art. 1 și art. 2 din **Ordonanța Guvernului României nr. 19/1997 privind transporturile** (act normativ ce ar putea fi comparat cu Legea Republicii Moldova nr. 1194/1997 cu privire la transporturi), prezenta ordonanță stabilește normele generale aplicabile modurilor de transport rutier, feroviar, naval și aerian din cadrul sistemului național de transport, precum și atribuțiile și răspunderile autorităților competente de reglementare, coordonare, control, inspecție și supraveghere cu privire la activitățile de transport și la mijloacele de transport. Dispozițiile prezentei ordonanțe constituie cadrul general aplicabil tuturor actelor normative specifice modurilor de transport **și activităților conexe acestora**. Sistemul de transport are caracter strategic, constituie parte integrantă a sistemului economic și social și are următoarele componente:

a) infrastructurile de transport rutier, feroviar, naval și aerian;

b) mijloacele de transport;

c) operatorii de transport și ai activităților conexe transporturilor.

Conform art. 9 și art. 14 din Ordonanța Guvernului României nr. 19/1997 privind transporturile, infrastructurile de transport sînt destinate desfășurării activităților de transport, activităților conexe transporturilor și activităților privind administrarea infrastructurilor respective. Infrastructurile destinate activităților de transport sînt rețelele de căi rutiere, feroviare, navale și aeriene. **Operatorii activităților conexe transporturilor sînt persoane fizice sau juridice care efectuează activitățile ce se desfășoară în legătură cu/sau în timpul transportului.** Regimul tarifelor percepute pentru eliberarea de autorizații și licențe și al redevențelor se stabilește prin hotărîre a Guvernului, iar regimul taxelor de acces la infrastructurile de transport de interes public, precum și cel al fondurilor speciale constituite din sume încasate cu titlu de taxe se stabilesc printr-o lege specială. Tarifele pentru cursurile de pregătire profesională și de examinare, în vederea obținerii certificatelor de capacitate, a licențelor și a brevetelor, se stabilesc de către Ministerul Transporturilor.

Cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării a fost adoptat de Guvernul României prin **Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere**. Prin prezenta ordonanță se creează cadrul legal general pentru aplicarea directă a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.

Transportul rutier și activitățile conexe acestuia se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind condițiile de lucru ale conducătorilor auto, condițiile de exploatare a vehiculelor rutiere și de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și condițiile privind siguranța circulației rutiere.

Potrivit art. 3 și art. 5 din Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (prin analogie ordonanța ar putea fi comparată cu Codul transporturilor rutiere al Republicii Moldova care reglementează același domeniu, dar în care nu se mai regăsesc întreprinderile de transport și expediere în calitate de activități conexe transportului sau de intermediere în transporturile rutiere). Potrivit cadrului normativ și experienței României, **intermedierea în transporturile rutiere semnifică activitatea unei întreprinderi cu scop patrimonial care constă în preluarea de la beneficiari a comenzilor de transport rutier național și/sau internațional, acestea urmînd a fi executate de intermediar, în numele său, prin intermediul unuia sau mai multor operatori de transport.** În sensul prezentei ordonanțe, activitățile conexe transporturilor rutiere se clasifică după cum urmează în:

- a) activitate de autogară;
- b) activitate de intermediere în transportul contra cost de mărfuri sau în transportul contra cost de persoane efectuat prin servicii ocazionale.

În România activitățile conexe transportului rutier se efectuează de către operatorii economici numai pe baza licenței pentru activități conexe transportului rutier, eliberată de către autoritatea competentă (a se vedea art. 54, CAPITOLUL IV Activități conexe transportului rutier din Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere).

Licența pentru activități conexe se eliberează pentru fiecare activitate conexă efectuată, perioada de valabilitate a acesteia fiind de 5 ani.

În vederea eliberării licenței pentru activități conexe transportului rutier - activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost, operatorul economic trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

- a) bază materială;
- b) competență profesională;
- c) onorabilitate;
- d) capacitate financiară.

În situația în care o activitate conexă transportului rutier se efectuează de către un operator pentru activități conexe transportului rutier în mai multe locații, autoritatea competentă eliberează câte o licență pentru activități conexe transportului rutier.

Pentru dezvoltarea acestor norme a fost emis **Ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980 din 30 noiembrie 2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.**

Potrivit normelor art. 14 din Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii României nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, se consideră îndeplinită cerința privind capacitatea financiară, dacă întreprinderea demonstrează, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, conform prevederilor legale, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat.

Condițiile de licențiere pentru activități conexe transportului rutier - activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost se regăsesc la art. 126 din Ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011, iar licența se eliberează operatorilor economici care îndeplinesc următoarele condiții:

- a) bază materială;
- b) competență profesională;

c) onorabilitate;

d) capacitate financiară.

a) Condiția de bază materială se consideră îndeplinită dacă operatorul economic face dovada deținerii cu orice titlu a unui spațiu pentru desfășurarea activității.

b) Condiția de competență profesională se consideră îndeplinită dacă operatorul economic are angajat un manager de transport care conduce activitatea de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost posesor al unui certificat de competență profesională prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009, valabil pentru tipul de transport intermediat, eliberat de Autoritatea Rutieră Română.

c) Condiția de onorabilitate se consideră îndeplinită dacă managerul de transport care conduce activitatea de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost desfășurată de operatorul economic nu se regăsește în una dintre următoarele situații:

1) a fost condamnat pentru infracțiuni în următoarele domenii:

- drept comercial;
- insolvență;
- condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei;
- circulația rutieră;
- răspunderea profesională;
- traficul cu ființe umane sau traficul de droguri;

2) dacă în ultimul an a îndeplinit această funcție la un operator economic care desfășoară activități conexe transportului rutier - activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost căreia i-a fost retrasă licența de activități conexe transportului rutier, din vina dovedită a acestuia.

d) Condiția de capacitate financiară se consideră îndeplinită dacă operatorul economic dispune de un capital și rezerve în valoare de minim 50.000 euro.

b) Federația Rusă

În Federația Rusă expediția este reglementată de:

- art. 801-806, Capitolul 41 Expediția în transport, Partea a doua din Codul civil al Federației Ruse nr. 14-Φ3 din 26 ianuarie 1996,
- Legea Federației Ruse nr. 87-Φ3 din 30 iunie 2003 cu privire la activitatea de expediție în transport,
- Hotărârea Guvernului Federației Ruse nr. 554 din 8 septembrie 2006 cu privire la aprobarea regulilor activității de expediție,
- Ordinul ministrului Transporturilor Federației Ruse nr. 23 din 11 februarie 2008Cu privire la aprobarea procedurii de înregistrare și a formularului documentelor de expediție.

Dacă comparăm reglementările expediției conținute în cele 12 articole din Codul civil al Republicii Moldova cu cele 6 articole din Codul civil al Federației Ruse, atunci putem afirma că pe lângă numărul dublu de articole conținute în legislația națională a Republicii Moldova și textul reglementării este mai amplu și bine structurat nefiind necesară adoptarea unei legi cu privire la activitatea de expediție pentru a repeta reglementările deja conținute în Codul civil al Republicii Moldova.

Potrivit prevederilor art. 801 din **Codul civil al Federației Ruse nr. 14-Φ3 din 26 ianuarie 1996**, condițiile contractului de expediție se stabilesc prin acordul părților dacă nu contravin prevederilor Legii cu privire la activitatea de expediție în transport sau altor acte normative.

Astfel, Codul civil al Federației Ruse, în care contractul de expediție este reglementat prin cele 6 articole, constituie cadrul juridic pentru elaborarea Legii Federației Ruse nr. 87-Φ3 din 30 iunie 2003 cu privire la activitatea de expediție în transport.

Legea Federației Ruse nr. 87-Φ3 din 30 iunie 2003 cu privire la activitatea de expediție în transport, este constituită din 14 articole și are următoarea structură:

- Dispoziții generale
 - Articolul 1. Obiectul de reglementare al legii Federale
 - Articolul 2. Regulile activității de expediție în transport
- Drepturile și obligațiile expeditorului și clientului
 - Articolul 3. Drepturile expeditorului și clientului
 - Articolul 4. Obligațiile expeditorului
 - Articolul 5. Obligațiile clientului
- Răspunderea expeditorului și clientului
 - Articolul 6. Dispoziții comune ale răspunderii
 - Articolul 7. Temeiurile și quantumul răspunderii expeditorului față de client pentru pierderea, lipsa sau deteriorarea (alterarea) mărfii
 - Articolul 8. Înștiințarea despre pierderea, lipsa sau deteriorarea (alterarea) mărfii
 - Articolul 9. Motivele și quantumul răspunderii expeditorului pentru încălcarea termenului de îndeplinire a obligațiilor din contractul de expediție
 - Articolul 10. Motivele și quantumul răspunderii clientului față de expeditor
 - Articolul 11. Acord despre modificarea quantumului răspunderii expeditorului
- Pretenții și acțiuni
 - Articolul 12. Pretenții și acțiuni înaintate expeditorului
 - Articolul 13. Termenul de prescripție
 - Articolul 14. Intrarea în vigoare a legii Federale.

În temeiul art. 2 din Legea Federației Ruse nr. 87-Φ3 din 30 iunie 2003 cu privire la activitatea de expediție în transport a fost aprobată **Hotărârea Guvernului Federației Ruse nr. 554 din 8 septembrie 2006 cu privire la aprobarea regulilor activității de expediție**.

În dependență de caracterul serviciilor de expediție și în cazul transportării mărfii peste hotare, părțile contractante pot stabili folosirea altor documente de expediție decât mandatul expeditorului, recipisa de expediție sau recipisa de depozit. Documentele de expediție se întocmesc în formă scrisă și sînt parte componentă a contractului de expediție.

Potrivit pct. 7 din Hotărîrea Guvernului Federației Ruse nr. 554 din 8 septembrie 2006 cu privire la aprobarea regulilor activității de expediție, modalitatea de întocmire și forma documentelor de expediție se aprobă de Ministerul Transporturilor Federației Ruse. În acest sens a fost aprobat **Ordinul ministrului Transporturilor Federației Ruse nr. 23 din 11 februarie 2008 Cu privire la aprobarea procedurii de înregistrare și a formularului documentelor de expediție** în care se regăsesc formularele tip și modalitatea de completare a acestora pentru mandatul expeditorului, recipisa de expediție sau recipisa de depozit.

Din cadrul normativ al Federației Ruse enumerat supra nu putem distinge obligativitatea deținerii unei licențe sau a unei autorizații pentru desfășurarea genului dat de activitate. Totuși, examinînd practica judiciară, în cadrul unor cauze examinate de justiția Federației Ruse se punctează că pentru asigurarea calității serviciilor prestate de expeditori este necesară intervenția statului prin licențierea sau autorizarea acestui gen de activitate.

c) Ucraina

În Ucraina expediția este reglementată asemănător practicii din Federația Rusă prin:

- Legea nr. 232/94-VR din 10 noiembrie 1994 cu privire la transporturi,
- art. 929 – art. 935, Capitolul 65 Expediția în transport, din Codul civil al Ucrainei nr. 435-IV din 16 ianuarie 2003,
- art. 306 – art. 316 din Codul comercial al Ucrainei nr. 436-IV din 16 ianuarie 2003,
- Legea nr. 1955-IV din 1 iulie 2004 cu privire la transport și expediție.

Potrivit art. 8 din Legea nr. 232/94-VR din 10 noiembrie 1994 cu privire la transporturi, autorizarea anumitor tipuri de activități în domeniul transporturilor se eliberează în condițiile legii și este introdusă în vederea:

- asigurării siguranței și fiabilității operațiunii de transport;
- restricționării monopolului și dezvoltării concurenței;
- creării condițiilor egale pentru dezvoltarea activității economice a întreprinderilor de transport.

În mare parte se atestă o asemănare cu legislația ce reglementează expediția în Federația Rusă. Pentru reglementarea expediției în Codul civil al Ucrainei se conțin 7 articole, iar Legea nr. 1955/2004 cu privire la transport și expediție conține 16 articole și are următoarea structură:

- Articolul 1. Definiția termenilor
- Articolul 2. Domeniul de aplicare al prezentei legi
- Articolul 3. Legislația privind activitățile de transport și expediție
- Articolul 4. Principiile activității expeditorului
- Articolul 5. Asocierea întreprinderilor de expediție
- Articolul 6. Reglementarea de stat a activității de expediție
- Articolul 7. Sprijinul statului pentru activitatea de expediție
- Articolul 8. Tipuri de servicii de transport și expediție
- Articolul 9. Contractul de expediție și executarea acestuia
- Articolul 10. Drepturile expeditorului și ale clientului
- Articolul 11. Obligațiile expeditorului
- Articolul 12. Obligațiile clientului
- Articolul 13. Asigurarea în activitățile de transport și expediție
- Articolul 14. Responsabilitatea transportatorului și a clientului
- Articolul 15. Litigiile în domeniul transporturilor și al activităților de expediție
- Articolul 16. Dispoziții finale

Această lege definește principiile juridice și organizatorice ale activității de transport și expediție în Ucraina și vizează crearea condițiilor pentru dezvoltarea și îmbunătățirea acesteia.

Din cadrul normativ al Ucrainei, similar Federației Ruse, nu putem distinge obligativitatea deținerii unei licențe sau a unei autorizații pentru activitatea de expediție.

Conform articolului 7 alin. (1) pct. 24) din Legea Ucrainei nr. 222-VIII din 2 martie 2015 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător, sînt supuse licențierii transportul de pasageri, mărfuri periculoase și deșeuri periculoase pe calea fluvială, maritimă, rutieră, feroviară și aeriană, transportul rutier internațional de călători și mărfuri. Condițiile de acordare a licențelor pentru desfășurarea activității de întreprinzător pentru transportul de pasageri, mărfuri periculoase și deșeuri periculoase prin transport auto, transport rutier internațional de călători și mărfuri au fost aprobate prin Hotărîrea Cabinetului de Miniștri al Ucrainei nr. 1001 din 2 decembrie 2015.

d) Spania

În Spania expediția este reglementată în special de:

- Legea nr. 16/1987 privind transporturile terestre (LOTT),
- Regulamentul privind organizarea transportului terestru, aprobat prin Decretul Regal nr. 1211/1990 din 28 septembrie 1990.

Activitățile auxiliare și complementare ale transportului, inclusiv expediția sînt reglementate de prevederile **Legii nr. 16/1987 privind transporturile terestre**. Această lege a înlocuit reglementările ce datau din 1947 pentru transportul rutier și cele din 1877 pentru transportul feroviar în scopul îmbunătățirii aspectelor tehnice, economice, sociale și politice în domeniul transportului terestru.

Potrivit *Titlului IV Activitățile auxiliare și complementare transportului rutier, Capitolul I Activități de intermediere, articolele 119-124 ale Legii nr. 16/1987 privind transporturile terestre*, **acordarea autorizației de operator de transport** este condiționată de respectarea unor cerințe similare cu cele necesare pentru transportul public de mărfuri, cu adaptările stabilite prin reglementări, avînd în vedere natura activității.

Pentru exercitarea activității de expediție, va fi necesar să se respecte cerințele de **competență profesională, capacitate financiară și bună reputație** reglementate în Titlul II Dispoziții generale aplicabile transportului rutier și activităților auxiliare și complementare (art. 33 – art. 40) din **Regulamentul privind organizarea transportului terestru, aprobat prin Decretul regal nr. 1211/1990 din 28 septembrie 1990**.

Conform art. 34 din Regulament, respectarea cerinței de **competență profesională** va fi recunoscută dacă personalul posedă cunoștințe necesare pentru a obține certificatul eliberat de Administrație. Pentru obținerea certificatului de formare profesională va fi necesar să se petreacă cel puțin o dată pe an testarea care, pentru a fi verificată în mod corespunzător și în conformitate cu cerințele stabilite în regulamentele Comunității Economice Europene, stabilesc în calitate de autoritate responsabilă Ministerul Transporturilor, Turismului și Comunicațiilor, iar cerințele pot fi diferite pentru fiecare tip de certificat. Cetățenii altor state ale Comunității Economice Europene care îndeplinesc condițiile prevăzute în regulamentele Comunității menționate pentru recunoașterea reciprocă între statele membre a formării profesionale sau a celor din alte state cu care există acestea nu efectuează testele menționate mai sus. Persoanele care dețin diplome sau profesii academice care justifică deținerea unor cunoștințe suficiente despre subiecții incluși în programele menționate supra pot fi, de asemenea, scutiți de efectuarea unor astfel de teste.

Pentru asigurarea **capacității financiare**, potrivit prevederilor art. 40 din Regulament, companiile de transport trebuie să aibă un capital și rezerve de cel puțin 500.000 de pesetă (aproximativ 3000 euro) pentru un vehicul sau 25.000 de pesetă (aproximativ 150 euro) per tonă de greutate maximă autorizată a vehiculelor utilizate de societate, cu cea mai mică sumă aplicabilă, iar companiile de expediție trebuie să aibă un capital și rezerve de cel puțin 10.000.000 de pesetă (aproximativ 60 000 euro). Respectarea cerinței de capacitate financiară poate fi cerută în momentul solicitării actelor permise, la acordarea acestora sau în data începerii exercitării efective a activității, în conformitate cu reglementările Ministrului Transporturilor, Turismului și Comunicațiilor în normele de reglementare caracteristice activităților de transport și celor auxiliare sau complementare de rigoare. Se poate accepta ca dovadă a capacității financiare adecvate a Companiei confirmarea sau garanția acordată în acest scop de instituția de credit/bancară cu care activează sau, după caz, de către Comitetul Transportului rutier național ori de către asociațiile de ramură. Ministrul Transporturilor, Turismului și Comunicațiilor poate stabili, de asemenea, condiții specifice de capacitate financiară, în principal numărul minim de vehicule, mijloacele materiale necesare, volumul sau capacitatea Companiei și garanția sau solvabilitatea

acestora. Ministrul poate stabili, de asemenea, cerința de a respecta alte condiții care sînt necesare, în conformitate cu reglementările Comunității Economice Europene.

e) Polonia

În Polonia, potrivit art. 5b – art. 5c ale **Legii din 6 septembrie 2001 privind transportul rutier**, începerea și efectuarea activității de transportator necesită obținerea unei licențe corespunzătoare. Licența menționată se acordă pentru o perioadă determinată, nu mai mică de 2 ani și nu mai mare de 50 de ani, ținând seama de cererea părții. Licența se acordă întreprinzătorului dacă:

- 1) membrii organului de conducere al unei persoane juridice, persoanele care administrează o societate comercială în nume colectiv sau o societate în comandită simplă și în cazul unui alt întreprinzător - persoanele care desfășoară activități economice se bucură de **reputație profesională**;
- 2) cel puțin unul dintre conducătorii societății sau conducătorul societății are **certificat de competență profesională**;
- 3) se bucură de **competență financiară** care asigură începerea și desfășurarea activității în domeniul transportului rutier, definită de resursele financiare sau de activele disponibile, în valoare de:
 - a) 9.000 de euro - pentru prima mașină folosită pentru transportul rutier,
 - b) 5.000 de euro - pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat pentru transportul rutier.

Licența pentru intermedierea operațiunilor de transport de mărfuri, inclusiv pentru companiile de expediție, se acordă întreprinzătorului dacă:

- 1) îndeplinește cerințele menționate la punctele 1) și 2) descrise supra;
- 2) se bucură de **competență financiară** care asigură începerea și desfășurarea activității în domeniul transportului rutier, definită de resursele financiare disponibile sau activele în valoare de **50.000 euro**. Cerința menționată se confirmă prin:
 - 1) raportul financiar anual;
 - 2) documente justificative:
 - a) extrasul din conturile bancare sau activele disponibile,
 - b) deținerea acțiunilor sau altor valori mobiliare,
 - c) acordarea de garanții bancare,
 - d) bunuri imobile. Atunci când se evaluează situația financiară, se aplică rata medie anunțată de Banca Națională a Poloniei, aplicabilă în ultima zi a anului precedent anului în care se face evaluarea.

II. SITUAȚIA ACTUALĂ A INSTITUȚIEI DE EXPEDIERE A MĂRFURILOR

a) Analiza decalajelor în cadrul normativ aferent expediției

Similar practicii mai multor state post sovietice, în Republica Moldova expediția în calitate de activitate de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost nu este condiționată de deținerea unui act permisiv (document care atestă dreptul unei întreprinderi de a efectua activități conexe transportului rutier pe perioada sa de valabilitate și în anumite condiții). În aceste împrejurări contractul de expediție nu poate deveni contract public, iar transportatorii și clienții vor invoca tot mai multe încălcări în acest domeniu. Cadrul normativ al Republicii Moldova nu conține cerințe obligatorii cu privire la testarea, instruirea, acreditarea, monitorizarea și obligativitatea deținerii unei autorizații pentru practicarea activității de expediție (desfășurarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost). În consecință, orice întreprinzător (persoană fizică sau persoană juridică) poate pretinde la desfășurarea activității de expediție, fără careva impedimente, iar acest fapt duce la scăderea calității serviciilor prestate de expeditori și apariția anumitor probleme de ordin juridic.

Scopul încheierii contractului de expediție constă în acordarea unui ajutor în legătură cu procesul de transportare, prin îndeplinirea lucrărilor de ambalare, încărcare, descărcare, depozitare, curățare etc. Dacă examinăm structura contractului, ajungem la concluzia că acesta nu are nimic al său, ci conține elemente preluate de la alte contracte civile, cum sînt: transport, antrepriză, depozit, mandat, comision etc. Spre exemplu, lucrările de încărcare-descărcare a mărfurilor se referă la contractul de antrepriză; transportul - la contractul de transport; păstrarea mărfurilor - la contractul de depozit etc.

Ceea ce deosebește contractul de expediție de alte contracte este legătura pe care o are cu transportul de mărfuri. Obiectul contractului de expediție se axează în întregime asupra organizării procesului de transport, fapt care dă posibilitatea de a delimita serviciile de expediție față de alte operațiuni și servicii.

Expediția nu trebuie confundată cu comisionul. Deosebirea dintre expediție și comision se rezumă la obiect, și anume: în calitate de obiect pentru contractul de comision servesc actele juridice, care pot fi de orice natură, pe cînd obiectul contractului de expediție îl constituie actele juridice și actele materiale cu referire la transport.

Delimitarea contractului de expediție față de contractul de depozit se face după scop și anume: scopul contractului de depozit constă în păstrarea mărfurilor, pe cînd scopul contractului de expediție constă în pregătirea mărfurilor pentru transport. Păstrarea mărfurilor în contractul de expediție nu reprezintă un scop în sine, ci este element secundar, alături de alte acțiuni - încărcarea, descărcarea, însoțirea mărfurilor etc. Mai mult, uneori se poate întîmpla ca în procesul de expediție păstrarea mărfurilor să nu fie necesară. Încheierea contractului de expediție se face doar cu titlu oneros, în timp ce încheierea unui contract de depozit poate fi făcută atît cu titlu oneros, cît și gratuit.

La prima vedere, contractul de expediție poate fi ușor confundat cu contractul de transport. În realitate, între expediție și transport sînt prezente deosebiri esențiale. Principala distincție constă în faptul că contractul de expediție are ca obiect efectuarea lucrărilor ajutătoare transportului, cum sînt încărcarea, descărcarea, paza mărfurilor ș.a., în timp ce obiectul contractului de transport constă în transportarea de fapt a mărfurilor. La etapa actuală, doctrina nu a ajuns la o părere unică în privința normelor juridice care urmează a fi aplicate raporturilor de expediție și celor de transport. În practică sînt posibile două situații:

În primul caz, transportatorul efectuează transportarea mărfii, preluând și funcțiile de expeditor. Pentru a evita situațiile de conflict, Codul civil stabilește că normele contractului de expediție se vor aplica și în cazul în care, în conformitate cu condițiile contractului de transport, obligațiile expeditorului le execută transportatorul (art. 1525 alin.(4) din Codul civil).

În doctrină s-a conturat o altă opinie: că asupra acestor relații trebuie aplicate normele contractului de transport sau cele cu privire la contractul de expediție. Se menționează și faptul că volumul de drepturi ce revin transportatorului care își asumă obligații de expeditor sînt mai reduse în comparație cu ale transportatorului care nu își asumă asemenea obligații. De exemplu, transportatorul care îndeplinește și obligații de expeditor nu poate solicita repararea prejudiciului provocat de deteriorarea autovehiculului la încărcare sau nu poate cere amendă pentru staționarea neproductivă a autovehiculului din cauza reținerii la încărcare, din motiv că funcțiile de expeditor le execută el însuși și nu se poate adresa cu acțiune împotriva sa.

La baza acestor relații stă contractul de transport, în temeiul căruia transportatorul își poate asuma și obligații de expeditor. Atîta timp cît la baza relațiilor se află contractul de transport, transportatorul nu poate fi numit expeditor. El poate îndeplini obligații de expeditor, dar tot timpul rămîne a fi transportator. Cînd funcțiile de expediție le execută companiile de transport, se aplică cu preponderență normele ce reglementează transportul de bunuri.

Al doilea caz se referă la situația inversă celei dintîi, cînd expeditorul, pe lîngă acțiunile ce țîn de expediție, realizează și transportul mărfurilor. În acest caz, contractul de expediție este pe planul întîi, iar contractul de transport - pe planul doi. Expeditorul rămîne a fi expeditor, chiar și atunci cînd va efectua transportarea mărfurilor.

Generalizînd cele expuse, ajungem la concluzia că contractul de transport și contractul de expediție sînt două contracte diferite unul de celălalt. În Codul civil contractul de transport este reglementat la Capitolul XII TRANSPORTUL, articolele 1411-1471, iar contractul de expediție - în Capitolul XVI EXPEDIȚIA, art.1525-1536.

Transportul mărfurilor constituie obiectul contractului de transport, în timp ce obiectul contractului de expediție constă în efectuarea lucrărilor ajutătoare procesului de transport. Dacă expeditorul își asumă pe lîngă obligația de expediție și pe cea de transport, atunci obiectul expediției va fi unul mai larg. Același lucru îl avem și pentru transportator dacă pe lîngă obligația de transport preia și obligația de expediție a mărfurilor.

Practica Curții Supreme de Justiție conține pe pagina sa oficială mai multe cauze/spete relevante expediției. În calitate de exemplu este descrisă una din cauze în cele ce urmează.

La data de 07 aprilie 2015 **expeditorul** (reclamant) a depus cerere de chemare în judecată împotriva **asiguratorului și transportatorului** (pîrîți), intervenienți accesorii CA „Asterra Grup” SA, **clientul** (potrivit contractului de expediție), BA „Procredo Grup” SRL cu privire la încasarea prejudiciului. Ulterior, prin încheierea protocolară a instanței de judecată din 12.10.2016 în calitate de intervenient accesoriu în proces a fost atrasă „Procter&Gamble International Operations” SA.

În motivarea acțiunii a indicat că, la 13 iulie 2014 între asigurator și expeditor în calitate de asigurat a fost încheiat Contractul de asigurare facultativă a răspunderii cărăușului. În baza contractului cadru de transport nr. 797 din 09.10.2013, comenzilor nr. 009314 din 11.09.2014 și nr.09315 din 11.09.2014 expeditorul s-a obligat față de client să presteze două comenzi de **servicii de transport/expediție a mărfurilor** - șampoane de marcă Pantene, Head&Shoulders, Washa&Go, din România în Republica Azerbaidjan, în valoarea de X Euro și XX Euro, iar în total XXX Euro.

Întru executarea acestor două obligații expeditorul în temeiul contractului de transport încheiat cu transportatorul la 05.01.2008 a încredințat acestuia executarea comenzii de transport nr. 00180 din 11.09.2014 privind transportarea mărfii în valoare de X Euro, cu mijlocul de transport XXXX xxx/XXXXXXXX, conform CMR nr. 003215, pe ruta Urlați, Prahova, România - Baku, Azerbaidjan și comanda de transport nr. 00181 din 11.09.2014

privind transportarea mărfii în valoare de XX Euro, cu mijlocul de transport XXXXXXXX/XXXXXXX, conform CMR 0032M, pe ruta Urlați, Prahova, România - Baku, Azerbaidjan.

În timpul efectuării transportului de către transportator, marfa a fost furată/delapidată. În rezultatul controlului efectuat s-a constatat că, la finele lunii septembrie 2014, cetățeanul RM XXXX XXXXX, la transportarea cu camioanele cu n/î XX XX xxx și n/î XX XX xxx a șampoanelor de marcă Pantene, Head&Shoulders, Washa&Go, din România în Republica Azerbaidjan, prin inducere în eroare, înșelăciune și abuz de încredere, comunicând că marfa susmenționată îi aparține cu drept de proprietate, a vândut-o în s. Novogagatli, raionul Hasaviurt, după ce a plecat în direcție necunoscută. În cadrul desfășurării măsurilor operative au fost descoperite camioanele cu n/î XX XX xxx și n/î XX XX xxx, însă șampoane de marcă Pantene, Head&Shoulders, Washa&Go în ele nu au fost depistate, nu au putut fi descoperite și actele de însoțire, iar pe faptul dat, la 17.11.2014 a fost pornită urmărirea penală pe infracțiunea „escrocherie”. Astfel, s-a constatat că marfa a fost furată/delapidată, la fel ca și o parte din acte aferente transportului.

Deoarece marfa în sumă de X Euro și XX Euro așa și nu a ajuns la destinație, la data de 08 octombrie 2014 **clientul** s-a adresat către **expeditorul** reclamant cu o somație prin care a solicitat repararea prejudiciului cauzat prin neajungerea mărfii la destinație, și anume restituirea contravalorii mărfii pentru două comenzi de transport în sumă totală de XXX Euro. După constatarea delapidării/furtului mărfii expeditorul imediat a notificat brokerul de asigurare BA „Procredo Grup” SRL despre producerea cazului asigurat și asiguratorul.

Prin certificatul nr. 06.01.2015 pîrîtul asiguratorul a confirmat primirea cererii și actelor privind cazul asigurat, însă, sub pretextul „desfășurării propriei anchete” nu a informat asiguratul despre decizia sa pe marginea cererii de achitare a despăgubirii de asigurare. La data de 23 ianuarie 2015 prin scrisoarea nr. 4415 asiguratorul a solicitat expeditorului prezentarea informației și documentelor suplimentare pentru examinarea cazului asigurat, iar după primirea acestora așa și nu a notificat asiguratul despre decizia adoptată. Invocă, că prin scrisoarea nr. 14 din 10.02.2015 a comunicat asiguratorului că Contractul de asigurare prevede două tipuri de acte care trebuie prezentate companiei de asigurare în cazul producerii riscului asigurat și anume: **documentele care asiguratul le prezintă dacă a efectuat transportul în calitate de Expeditor** (pct. 11.1.1. din Contractul de asigurare) și **documentele care asiguratul le prezintă dacă a efectuat transportul în calitate de Căraș/Transportator** (pct. 11.1.2. din Contractul de asigurare).

Astfel, **expeditorul** a prezentat asiguratorului toate actele necesare examinării cazului asigurat: cererea de plată a despăgubirii, polița de asigurare, contractul de transport încheiat cu clientul și comenzile de transport, contractul de transport încheiat cu transportatorul și comenzile de transport, somația de plată de la client către reclamantul expeditor, polița CMR a transportatorului, factura eliberată de client, confirmarea de la organele de poliție din Rusia, Actul vamal despre avarie, ordonanța de pornire a urmării penale, pretenția expeditorului către transportator, factura de transport CMR pentru ambele camioane. Restul actelor solicitate de asiguratorul pîrît se referă la informația/documentele pe care o poate deține doar transportatorul, care a efectuat nemijlocit transportul mărfii și nu expeditorul care nu a deținut marfa sub controlul său. Deși expeditorul nu era obligat să prezinte acte suplimentare deoarece acestea exced limitele prevăzute de pct. 11.1.1. din contract, reclamantul expeditor a prezentat asiguratorului informațiile suplimentare, de care dispunea. Nici de această dată compania de asigurare nu a răspuns, motiv pentru care expeditorul i-a adresat reclamația de plată a despăgubirii de asigurare din 17.03.2015 prin care i-a solicitat, în termen de 7 zile din momentul recepționării reclamației să prezinte decizia asiguratorului pe marginea celor două cazuri asigurate și să achite în beneficiul expeditorului despăgubire de asigurare în sumă de X Euro și XX Euro, în total XXX Euro.

La data de 26 martie 2015 asiguratorul pîrîta răspuns la reclamația expeditorului, invocând că **„nu poate admite sau respinge reclamația” deoarece efectuează acțiuni proprii de investigație a incidentului și „nu a fost recepționată informația suplimentară solicitată”**.

Prin scrisoarea nr. 33 expeditorul a prezentat documentele suplimentare solicitate pe care le-a găsit și anume: declarația vamală de export nr. E0171907 din 18.09.2014, declarația vamală de export nr. E0171 840 din 18.09.2014, copiile carnetelor TIR nr. XF 75367894 și nr. XF 75367893.

Reieșind din condițiile contractuale și condițiile de asigurare ale asiguratorului, expeditorul a prezentat companiei de asigurare actele necesare pentru luarea deciziei privind plata despăgubirii de asigurare și anume: acte ce confirmă interesul său față de bunurile asigurate (contractele de transport, comenzile de transport, facturile, CMR); acte ce confirmă existența cazului asigurat (acte oficiale de la organele competente ale Federației Ruse care atestă pornirea urmăririi penale pe furtul mărfii, actele întocmite de organele vamale privind lipsa mărfii, etc.) și acte ce confirmă mărimea pretenției sale asupra pierderilor (Actele de justificare a valorii mărfii CMR, factura privind valoarea mărfii, somația, etc).

Expeditorul consideră că asiguratorul este obligat să achite penalitatea legală în sumă de X Euro și dobânda de întârziere în sumă de XX Euro. Totodată, consideră că pretențiile sale față de transportator sunt alternative pretențiilor înaintate față de asigurator, or, reclamantul este silit să înainteze acțiune în judecată împotriva transportatorului care este persoana răspunzătoare de cauzarea prejudiciului pentru a nu omite termenul de prescripție.

Expeditorul nu poate miza pe achitarea benevolă a despăgubirii de asigurare de asigurator, iar litigiul în judecată poate dura mai mult decât termenul de prescripție de un an oferit de legiuitor pentru litigiile din domeniul transportului. Expeditorul poartă răspundere civilă față de client pentru compensarea valorii a două transporturi de X Euro și XX Euro, în total XXX Euro. Răspunderea sa civilă este asigurată de asigurator, deci, indiferent de existența inovăției transportatorului, care este răspunzător în fața expeditorului pentru pierderea mărfii, răspunderea acestuia nu poate prevala obligației companiei de asigurare de a despăgubi asiguratul expeditor or, asiguratorul a asigurat răspunderea civilă reclamantului față de terțe persoane, astfel, este ținut să achite despăgubire de asigurare. După achitarea despăgubirii de asigurare, acesta va fi în drept să se adreseze în ordine de regres față de persoana răspunzătoare de prejudiciu - transportator. Însă, ca pretenție alternativă, condițiile de răspundere civilă a transportatorului față de expeditor au fost îndeplinite.

În urma concretizării pretențiilor prin cererile din 04.05.2015 și 05.02.2016 reclamantul expeditor a solicitat: încasarea din contul pîrîtului asigurator sau din contul pîrîtului transportator în beneficiul său a sumelor de X Euro și XX Euro, în total XXX Euro; încasarea din contul pîrîtului asigurator în beneficiul său a dobînzii de întârziere în sumă de X Euro și a penalității legale în suma de X Euro, în total XX Euro; încasarea din contul pîrîtului asigurator și din contul pîrîtului transportator în beneficiul reclamantului expeditor a cheltuielilor de judecată, inclusiv a taxei de stat în sumă de X lei.

Prin hotărîrea Judecătoriai Botanica mun. Chișinău din 25 mai 2016 cererea de chemare în judecată a fost admisă parțial:

- s-a încasat din contul asiguratorului în beneficiul expeditorului suma prejudiciului în mărime de X Euro, dobînda de întârziere în mărime de X Euro și penalitate în mărime de X Euro, în total suma de XX Euro și cheltuielile pentru taxa de stat în mărime de X lei. În rest cererea de chemare în judecată a fost respinsă ca neîntemeiată (f.d.230 volumul I, f.d.8-17, volumul II).

Prin încheierea Judecătoriai Chișinău, sediul Centru din 02 februarie 2017 a fost respinsă cererea reprezentantului asiguratorului din 04 noiembrie 2016 privind emiterea unei hotărîri suplimentare în conformitate cu prevederile art. 250 din Codul de procedură civilă (f.d.152, volumul II).

Prin decizia Curții de Apel Chișinău din 04 iulie 2017 (f.d.207-208, f.d.225, volumul II):

- s-a respins ca neîntemeiată cererea de apel a expeditorului împotriva hotărîrii Judecătoriai Botanica, mun. Chișinău din 25.05.2016 și cererea de recurs a asiguratorului împotriva încheierii Judecătoriai Chișinău (sediul central) din 02.02.2017;
- s-a admis cererea de apel a asiguratorului;

- s-a casat hotărîrea Judecătorei Botanica, mun. Chişinău din 25 mai 2016, în cauza civilă la cererea de chemare în judecată a expeditorului împotriva asiguratorului și transportatorului, intervenienți accesorii CA „Asterra Grup” SA, „International Business Transport” SA, BA „Procredo Grup” SRL și „Procter&Gamble International Operations” SA cu privire la încasarea prejudiciului, dobânzii de întârziere și a penalității, în partea admiterii cererii de chemare în judecată față de asigurator, încasării sumelor și a cheltuielilor de judecată, cu emiterea în această parte a hotărîrii noi prin care:
 - s-a respins ca neîntemeiată cererea de chemare în judecată a expeditorului împotriva asiguratorului privind încasarea prejudiciului, dobânzii de întârziere și a penalității;
 - s-a încasat de la expeditor în beneficiul asiguratorului cheltuielile de judecată în sumă de X lei;
 - în rest hotărîre Judecătorei Botanica, mun. Chişinău din 25.05.2016 s-a menținut;
 - s-a dispus restituirea către expeditora taxei de stat achitate în plus la depunerea cererii de apel, în suma de X lei.

Nefiind de acord cu decizia menționată, **la 18 octombrie 2017 expeditorul a declarat recurs, solicitând** admiterea recursului, casarea deciziei Curții de Apel Chişinău din 04 iulie 2017 în partea admiterii apelului declarat de asigurator cu menținerea hotărîrii Judecătorei Botanica, mun. Chişinău din 25 mai 2016, menținerea deciziei Curții de Apel Chişinău în partea restituirii taxei de stat achitate în plus, și **pronunțarea deciziei suplimentare privind admiterea cerințelor suplimentare cu privire la încasarea de la asigurator în beneficiul expeditorului a penalității în sumă de X Euro și dobânzii de întârziere în sumă de XX Euro, în total XX Euro și cheltuielile cu titlu de taxa de stat achitată pentru examinarea apelului și recursului.**

Colegiului civil, comercial și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție ajuns la concluzia de a considera recursul declarat de expeditor ca fiind inadmisibil.

*În concluzie, **clientul** a fost în cele din urmă cel păgubit deoarece urma să-și primească de la **expeditor** banii înapoi imediat ce marfa nu a ajuns la destinație în termen. Expeditorul și-a primit ulterior banii de la transportatorul care avea capacitatea financiară impusă prin norma legală din Codul transporturilor rutiere și asigurarea potrivit Convenției vamale relativ la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, iar clientul a trebuit să aștepte în tot acest timp.*

În aceste circumstanțe se impune completarea cadrului normativ în sensul asigurării capacității financiare a expeditorului pentru asigurarea despăgubirii clienților în caz de necesitate, inclusiv prin folosirea tipizatelor FIATA în acest sens (in French "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés", in English "International Federation of Freight Forwarders Associations", in German "Internationale Föderation der Spediteurorganisationen", was founded in Vienna/Austria on May 31, 1926).

b) Recomandări privind îmbunătățirea cadrului normativ

Domeniul transporturilor rutiere reglementat prin Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014, cu modificările și completările ulterioare, nu conține normele necesare unui sistem adecvat de testare, instruire, autorizare, acreditare și monitorizare a expeditorilor.

Se propune preluarea experienței statelor Uniunii Europene, în special a României, prin completarea cadrului normativ existent cu prevederi noi referitoare la instruirea expeditorilor și obligația obținerii certificatului de competență profesională pentru a putea activa în întreprinderi de expediție, dispunerea de capital social și suplimentar, rezerve și total active imobilizate, garanție bancară pentru desfășurarea genului dat de activitate sau tipizate FIATA.

În acest scop, se propune modificarea art. 17 al Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi prin substituirea textului ”întreprinderile de transport și expediere” cu textul ”**întreprinderile ce desfășoară activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost**” și a Legii nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător în partea ce ține de autorizarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost.

Totodată, Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 urmează să fie modificat:

- la art. 3 prin completarea cu lit. k) cu următorul cuprins:

”k) Regulamentul privind desfășurarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost.”,

- la art. 85 prin completarea cu lit. f) cu următorul cuprins:

”f) activitate de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost.”, pentru a corespunde prevederilor art. 17 al Legii nr. 1194/1997 cu privire la transporturi, conform cărora în calitate de activități conexe transportului în sistemul transportului auto/rutier se regăsesc întreprinderile ce prestează acest gen de activitate,

- la Titlul V după capitolul VI se propune completarea cu Capitolul VII cu art. 136¹-136⁸ care vor reglementa activitatea de expediție. În special se pune accentul pe respectarea și descrierea condițiilor de bază pentru obținerea autorizației pentru desfășurarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost precum:

a) existența unei baze tehnico-materiale;

b) buna reputație;

c) capacitatea financiară;

d) competența profesională.

- După anexa nr. 4 se propune completarea cu anexa nr. 5 care va conține modelul autorizației pentru desfășurarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost.

După modificările propuse va urma cea de-a doua etapă pentru a asigura elaborarea și adoptarea Regulamentului privind desfășurarea activității de intermediere a operațiunilor de transport rutier contra cost.

BIBLIOGRAFIE

1. Codul transporturilor rutiere al RM nr. 150/2014.
2. Codul civil Capitolul XIV Expediția.
3. Analiza juridică a contractului de expediție – <http://law.md/domenii/transport-law/analiza-juridica-a-contractului-de-expeditie>.
4. Programul de dezvoltare strategică a Agenției Naționale Transport Auto pentru anii 2018-2020 –
<https://anta.gov.md/sites/default/files/document/attachments/PROGRAMUL%20DE%20DEZVOLATRE%20STRATEGIC%C4%82%20A%20AGEN%C5%A2IEI%20NA%C5%A2IONALE%20TRANSPORT%20AUTO%20PENTRU%20ANII%202018-2020.pdf>
5. REGULAMENTUL (CE) nr. 1071/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului –
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX:32009R1071>
6. Ordonanța Guvernului României nr. 19/1997 privind transporturile –
<https://lege5.ro/Gratuit/geztanjz/ordonanta-nr-19-1997-privind-transporturile>
7. Ordonanța Guvernului României nr. 27/2011 privind transporturile rutiere –
<https://lege5.ro/Gratuit/gi3danzwga/ordonanta-nr-27-2011-privind-transporturile-rutiere>
8. Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii României nr. 980 din 30 noiembrie 2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere <http://www.monitoruljuridic.ro/act/norme-metodologice-din-30-noiembrie-2011-privind-aplicarea-prevederilor-referitoare-la-organizarea-si-efectuarea-transporturilor-rutiere-si-a-activitatilor-conexe-acestora-stabilite-prin-ordonanta-guvernului-nr-27-2011-privind-transporturile-133843.html>
9. REVISTA NAȚIONALĂ DE DREPT Nr. 10, 2012, Contractul de transport multimodal internațional de mărfuri, Lilia Gribincea, doctor în drept –
https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/18_21_Contractul%20de%20transport%20multimodal%20international%20de%20marfuri.pdf
10. Конференция Организации Объединенных Наций по Конвенции о международных смешанных перевозках –
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdmtconf17_ru.pdf
11. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods Geneva, 24 May 1980 –
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en
12. Hotărârea nr. 361/2018 privind aprobarea procedurilor pentru acordarea licențelor în domeniul transportului feroviar – <https://lege5.ro/Gratuit/gi4dimryha3a/hotararea-nr-361-2018-privind-aprobarea-procedurilor-pentru-acordarea-licentelor-in-domeniul-transportului-feroviar>
13. Procedura pentru acordarea licenței de intermediere a activității de transport pe calea ferată din 24.05.2018 – <https://lege5.ro/Gratuit/gi4dimryheya/procedura-pentru->

[acordarea-licentei-de-intermediere-a-activitatii-de-transport-pe-calea-ferata-din-24052018?d=2019-05-10](#)

14. Федеральный Закон О транспортно-экспедиционной деятельности (с изменениями на 6 июля 2016 года) – <http://docs.cntd.ru/document/901866414>
15. Proiectul de lege federală și nota informativă din arhiva Dumei de Stat a Federației Ruse № 222764-3 О транспортно-экспедиционной деятельности – <https://sozd.duma.gov.ru/bill/222764-3>
16. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.) – <http://base.garant.ru/71837310/#ixzz5nWyafEPF>
17. ПОСТАТЕЙНЫЙ КОММЕНТАРИЙ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ ЗАКОНУ "О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ", Парций Я.Е., заслуженный юрист РФ – http://www.far-aerf.ru/for_MP/russkie/teo/kommentariy_k_federal_zakonu_o_ted.htm
18. Legea nr. 232/94-VR din 10 noiembrie 1994 cu privire la transporturi – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
19. Codul civil al Ucrainei nr. 435-IV din 16 ianuarie 2003, Capitolul 65 Expediția în transport, art. 929 – art. 935 – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
20. Codul comercial al Ucrainei nr. 436-IV din 16 ianuarie 2003, art. 306 – art. 316 – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
21. Legea nr. 1955-IV din 1 iulie 2004 cu privire la transport și expediție – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>
22. Legea Ucrainei nr. 222-VIII din 2 martie 2015 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/222-19>
23. Hotărârea Cabinetului de Miniștri al Ucrainei nr. 1001 din 2 decembrie 2015 – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#n16>
24. Legea Spaniei nr. 16/1987 privind transporturile terestre – <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803>
25. Regulamentul privind organizarea transportului terestru, aprobat prin Decretul regal nr. 1211/1990 din 28 septembrie 1990 – <https://www.boe.es/eli/es/rd/1990/09/28/1211>
26. Legea Poloniei din 6 septembrie 2001 privind transportul rutier – <https://www.portalkadrowy.pl/kierowcy/ustawa-z-6-wrzesnia-2001-r.-o-transporcie-drogowym-tekst-jedn.-dz.u.-z-2019-r.-poz.-58-6833.html>
27. Delimitarea contractului de expediție de alte contracte juridico-civile, Iurie MIHALACHE, doctor în drept, lector universitar (USM) - https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/Delimitarea%20contractului%20de%20expeditie%2015_19.pdf
28. Cauza civilă la cererea de chemare în judecată depusă de Întreprinderea mixtă „M.D.-Trans” Societatea cu răspundere limitată împotriva Societății pe acțiuni „Acord Grup” și Societății cu răspundere limitată „Sersorol” – http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=42278
29. Cauza civilă la cererea de chemare în judecată depusă de SC „Tircom Service” SRL împotriva SRL „Sebeteh” cu privire la încasarea datoriei, a penalității și a cheltuielilor de judecată – http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=16797