



Finanțat de
Uniunea Europeană

MOV
IT LIKE *Jublin*
CHISINAU Transport Development Initiative

INIȚIATIVĂ DE DEZVOLTARE DURABILĂ A TRANSPORTULUI PUBLIC DIN CHIȘINĂU



ANALIZA IMPLEMENTĂRII PREVEDERILOR PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC DIN ACORDUL DE ASOCIERE UE-MOLDOVA

Document deținut de:



Consulanți care au contribuit la dezvoltarea documentului:



“CRAYS Consulting” SRL

mun. Chisinau, sec. Centru, str.
Mălina Mică, 20

Acronime și abrevieri

AA	Acordul de Asociere UE – Republica Moldova
CoUE	Consiliul Uniunii Europene
CEE	Comisia Europeană
CS	Caiet de Sarcini
CMC	Consiliul Municipal Chișinău
DGTPCC	Direcția generală transport public și căi de comunicație
DCFTA	Zonă de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător
DGAURF	Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare
HG	Hotărâre de Guvern
KE	Expert cheie
PMU	Plan de Mobilitate Urbană
PNAAA	Plan Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere
UE	Uniunea Europeană

CUPRINS

1	Introducere.....	4
	1.1. Fundamentare.....	4
	1.2. Structura Raportului	5
2	Date colectate. Rezultatele analizei	6
	2.1. Acordul de Asociere UE – Republica Moldova	6
	2.1.2. Condiții de siguranță.....	9
	2.1.3. Condiții sociale	11
	2.1.4. Condiții fiscale	13
	2.2. Legislația Europeană aferentă mobilității urbane și transportului public.....	13
	2.2.1. Mobilitatea	15
	2.2.2. Transportul (public) de pasageri.....	15
	2.3. Situația instituțională și gestionarea sectorului transporturilor	16
	2.3.1. Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație.....	17
	2.3.2. Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații Funciare.....	20
	2.3.3. Alte autorități și instituții implicate.....	21
	2.3.4. Întâlniri și date colectate	21
3.	Constatări și constrângeri	23
	3.1. Acordul de Asociere, mobilitatea urbană și cadrul legal UE.....	23
	3.2. Planificarea mobilității urbane – bune practici	23
	3.2.1. Concluzii și recomandări pentru mobilitatea urbană	25
	3.3. Constatări (constrângeri) principale	25
4.	Concluzii, recomandări și argumente pentru implementare	29

1 Introducere

1.1. Fundamentare

Asigurarea cu transport public calitativ, eficient și efectiv este una dintre cele mai mari provocări pentru autoritățile publice locale din toate țările, iar Chișinăul nu face excepție în acest sens. De calitatea și managementul operațional al transportului public într-un oraș modern, depind în mare măsură calitatea mobilității urbane, respectiv, satisfacția și comoditatea pentru utilizatorii de drumuri și străzi, inclusiv conducătorii auto. Aspectul economic, de asemenea, este un element care nu poate fi neglijat.

Conform CS al misiunii, cadrul juridic existent la nivel național nu este suficient de clar, previzibil și de exhaustiv din perspectiva reglementărilor legale cu privire la opțiunile de organizare și gestionare a sistemului de mobilitate urbană. Cadrul de reglementare este afectat de lipsa unor dispoziții specifice funcționării transportului urban și a mecanismelor de asigurare a respectării legislației, precum și de lipsa politicilor de dezvoltare durabilă a transportului public.

Pe de altă parte, rețeaua urbană de drumuri și străzi a mun. Chișinău s-a format prin prisma conceptului radial de dezvoltare, conform căreia centrul se conectează la periferii prin mai multe artere, fără a se lua în considerație ierarhizarea funcțională a rețelei, iar legătura dintre zonele învecinate a rămas slab dezvoltată.

Urmare trendului ascendent de creștere a numărului de vehicule înmatriculate în zona metropolitană, dar și a celor, care zilnic penetrează sau circulă prin oraș, nivelul de congestie a rețelei crește semnificativ, iar careva măsuri structurale, conceptuale și cel mai important, sustenabile, nu sunt aplicate, cu excepția de proiecte cu caracter local, care de multe ori doar transferă probleme sectorial. Astfel, situația de aglomerare a traficului este foarte acută și necesită eforturi considerabile și concentrate pentru a fi rezolvată.

Unul din aspectele importante pentru îmbunătățirea lucrurilor în gestionarea mobilității urbane și a transportului public este preluarea bunelor practici, iar Acordul de Asociere UE – Republica Moldova (AA) este foaia de turnesol.

Prezentul Raport a fost produs în conformitate cu Caietul de Sarcini al achiziției nr. 85312320-8 (în continuare - CS) și în conformitate cu cerințele de raportare ale contractului nr. MILL/S/AA/01/2021/75-C/21, semnat între Primăria mun. Chișinău (în continuare - Autoritate contractantă) și CRAYS Consulting SRL (în continuare - Consultant), semnat pe 15 iulie 2021.

Obiectivul principal al acestui Raport a rezidat în prezentarea datelor colectate aferente transportului public și mobilității urbane la nivel european și UE și analizarea acestora cu stabilirea unor concluzii (constatări) cheie, dar și a constrângerilor principale identificate pentru dezvoltarea transportului public și mobilității urbane în mun. Chișinău, care urmau să circumscrie anumite recomandări de dezvoltare durabilă a transportului public.

Ca rezultat, Consultantul a livrat un raport de progres privind implementarea tuturor angajamentelor referitoare la transportul public din Acordul de Asociere UE-Moldova, precum și recomandări de transpunere a prevederilor legislației comunitare în cea națională.

În acest sens, sarcinile Consultantului stabilite de Autoritatea contractantă au fost următoarele:

- analiza progresului în ceea ce privește transpunerea prevederilor Acordului de asociere UE – Moldova (în continuare - AA) referitoare la transportul public, inclusiv analiza planurilor naționale de acțiuni triennale (PNA), din 2014 până în prezent. Analiza impune și practicile de

politici legate de transportul public și mobilitatea urbană, standardele și condițiile de operare a transportului, prevederile pentru integrarea altor moduri de transport, precum și pentru aplicarea normelor de circulație, drepturile și obligațiile autorităților locale, poliției și altor părți;

- analiza și propunerea de acțiuni suplimentare în conformitate cu obiectivele proiectului pentru punerea în aplicare a prevederilor legale din AA, alte linii directoare (instrucțiuni) relevante ale UE și rapoarte de politică internațională privind transportul public și mobilitatea urbană.
- analiza și recomandări asupra limitărilor și riscurilor legale existente sau potențiale, acoperind restructurarea sistemului de transport public al municipiului Chișinău și măsurile de aplicare a politicii de transport.

Pentru realizarea scopului preconizat, grupurile țintă includ Primăria mun. Chișinău și structurile sale relevante, Unitatea de Implementare a Proiectului, ministerele și alte autoritățile relevante ale Guvernului, societatea civilă, companiile din domeniul de interes și alte părți interesate, cu care Consultantul s-a întrunit în întâlniri și discuții pe subiectul scopului și obiectivelor enunțate.

1.2. Structura Raportului

Obiectivul general al proiectului din care va face parte prezentul contract este îmbunătățirea sistemului de transport public din mun. Chișinău.

Prezentul Raport este organizat în patru capitole, după cum urmează:

- Introducere în capitolul 1, care include o descriere succintă ale principalelor sarcini și caracteristici ale misiunii și o introducere în subiectul de studiu;
- Capitolul 2 prezintă datele colectate de Consultant, aferente Acordului de Asociere și analiza prevederilor acestuia cu referire la scopul și obiectivele misiunii;
- În Capitolul 3 Consultantul a prezentat constatările sale, drept concluzii și abordări de evaluare;
- În capitolul 4 sunt prezentate concluziile, recomandările și modul de implementare a acestora.

2 Date colectate. Rezultatele analizei

2.1. Acordul de Asociere UE – Republica Moldova

Retrospectiv, amintim că, la 27 iunie 2014 Republica Moldova a semnat Acordul de Asociere cu Uniunea Europeană (AA), iar pe 28 iunie Guvernul a aprobat proiectul de lege pentru ratificarea AA, iar în data de 02 iulie 2014 Parlamentul a ratificat acordul cu majoritatea de voturi.

Ulterior, la ședința plenară a Parlamentului European din 13 noiembrie 2014 s-a votat în favoarea ratificării acestui document de către deputații europeni, Republica Moldova și Uniunea Europeană angajându-se în negocierea acestui document ambițios la 12 ianuarie 2010, AA urmând să înlocuiască vechiul Acord de Parteneriat și Cooperare. În același timp, la finele anului 2010 a fost definitivat Planul de Acțiuni în domeniul liberalizării regimului de vize. AA a fost aplicat provizoriu de la 01 septembrie 2014 și a intrat în vigoare la 01 iulie 2016.

Prin acest document s-a instituit un nou cadru juridic, stabilit pentru avansarea relațiilor dintre Republica Moldova și UE în toate sectoarele de interes și include crearea unei Zone de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător (DCFTA), care are obiectivul de a stimula integrarea economică și asocierea politică dintre Republica Moldova și UE.

AA constituie principalul reper în promovarea proceselor de reformă și consolidare a statului de drept, a democrației și economiei de piață. Prevederile AA sunt transpuse în acțiuni concrete care au fost incluse în Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNAAA) pentru 2017-2019, adoptat prin Hotărârea Guvernului (HG) nr. 1472 din 30 decembrie 2016. Planul a fost supus revizuirii și completării după aprobarea la 04 august 2017 a noii Agende de Asociere RM-UE în perioada 2017-2019 și implementarea reformei administrației publice centrale în vederea asigurării realizării eficiente a tuturor angajamentelor asumate de Republica Moldova (a se vedea HG nr. 592 din 23 iunie 2018).

Notabil este faptul că, obligațiile derivate din AA implică și îmbunătățirea cadrului legal/regulatoriu existent prin promovarea de acte normative, prin care să fie transpuse directivele și regulamentele europene relevante fiecărui sector vizat de AA. Prin urmare, autoritățile naționale competente (Parlament, Guvern, Ministere, Agenții/organe de specialitate) au responsabilitatea de a asigura conformitatea legislației în vigoare cu rigorile și standardele Acquis-lui comunitar. În procesul de raportare privind rezultatele realizării PNAAA se reflectă și nivelul de implementare a angajamentelor ce țin de transpunerea actelor juridice UE.

Astfel, din perspectiva realizării unui screening legal al transunerii, armonizării și/sau, după caz, aproximării standardelor internaționale/regionale în domeniul mobilității urbane, și în special - al transportului public, inclusiv, în contextul angajamentelor asumate de autoritățile naționale potrivit AA, s-a analizat cadrul de reglementare relevant în vigoare la momentul realizării cercetării. De interes particular din cele 7 Titluri ale AA pentru analiza efectuată este Titlul IV “Cooperarea economică și alte tipuri de cooperare sectorială” și, respectiv, Capitolul 15 “Transporturi”.

Capitolul 15 “Transporturi” din AA dispune liniile directe, care urmează să stea la baza extinderii și consolidării cooperării în domeniul transporturilor cu sisteme și operațiuni de transport durabile, eficiente, desfășurate în condiții de siguranță și securitate, asigurând intermodalitatea și interoperabilitatea sistemelor de transport (a se vedea art. 80).

Cooperarea include, *inter alia*, elaborarea de politici naționale durabile în domeniul transporturilor (global) și de strategii (sectorial), în speță - rutier, unde să se regăsească cerințele legale conforme

celor mai înalte standarde internaționale/regionale, condițiile și termenii de punere în aplicare, responsabilitățile administrative și resursele financiare necesare (primare/adiacente).

Nu în ultimul rând, potrivit AA, un accent sporit urmează să se pună pe o mai bună identificare și evaluare a proiectelor de infrastructură pentru modurile de transport, promovarea utilizării și punerea în aplicare a sistemelor inteligente de transport. Este încurajată sprijinirea intermodalității și a cooperării în utilizarea tehnologiei informației, a sistemelor spațiale și aplicațiilor comerciale care facilitează transportul (a se vedea art. 81). Totodată, eforturi conjugate se solicită în vederea îmbunătățirii circulației pasagerilor și a bunurilor [...] prin eliminarea obstacolelor administrative, tehnice și de alt tip, îmbunătățirea rețelelor de transport și modernizarea infrastructurii în special pe axele principale care leagă părțile (a se vedea art. 82, 83 și 84, Anexa IX).

Angajamentul asumat de Republica Moldova în partea ce ține de apropierea legislației naționale de actele normative ale UE, în special, de instrumentele internaționale menționate în Anexa la AA (art. 85) urmează să se materializeze prin modificările sau completările de cadru legal în domeniul transportului public în conformitate cu standardele de referință. Acțiunile realizate trebuie să reflecte totodată impactul inițiativelor asupra mediului, precum și respectarea standardelor relevante potrivit actelor legislative ale UE în materie de mediu și calitatea aerului.

Potrivit Anexei X la Capitolul 15, Titlul IV din AA, Republica Moldova s-a angajat să își apropie progresiv legislația de următoarea legislație a UE și de următoarele instrumente legale internaționale în termenele stipulate.

2.1.1. Transport Rutier

Condiții tehnice

Analiza cadrului UE, inclus în AA, a fost realizată prin evaluarea legală/regulatorie, prezentând constatările pe două direcții de cercetare:

- A. Succese vs. Lacune constatate în procesul transpunerii, armonizării și/sau, după caz, aproximării standardelor internaționale/regionale în domeniul transportului public potrivit angajamentelor asumate în contextul AA;
- B. Analiza prevederilor AA cu privire la transportul public și mobilitatea urbană din perspectiva actualității dezvoltării cadrului legal/regulatoriu prin a se extinde limitele circumscrise de AA, reieșind din necesitățile constatate de autoritățile naționale.

Este important de relevat faptul că transpunerea nu presupune neapărat un exercițiu de preluare automată a dispozițiilor actelor juridice UE în cadrul legal național; întotdeauna se ține cont de relevanța, oportunitatea și actualitatea modificărilor/completărilor propuse și, eventual, operate legislației Republicii Moldova prin a se raporta la particularitățile naționale. În asemenea circumstanțe vorbim inclusiv de recurgerea la procesele/procedeele de armonizare și aproximare.

În speță, în urma analizei legislației/actelor normative naționale de nivel primar și secundar au fost formulate următoarele constatări, reieșind din prevederile AA la capitolul **Transport Rutier**, cu referire la gradul de transpunere/armonizare/aproximare a Directivelor/Regulamentelor UE de referință, potrivit următoarelor segmente:

1. Directiva nr. 92/6/CEE din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității. Prin această directivă s-a urmărit reglementarea instalării și utilizării în mod obișnuit a dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din perspectiva protecției mediului înconjurător și

eficientizării consumului de energie, cât și a uzurii motorului și a cauciucurilor, precum și în vederea sporirii siguranței rutiere.

Necesitatea transpunerii acestei directive a fost prevăzută prin HG nr. 16 din 26 februarie 2015 cu privire la aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor fiind desemnat drept instituție responsabilă, prin a se face totodată referință expresă la dispozițiile AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X).

Directiva a fost transpusă prin HG nr. 475 din 20 aprilie 2016 pentru aprobarea Regulamentului privind condițiile de montare, reparare și verificare a tahografelor și a limitatoarelor de viteză, modificată; prin această HG s-a transpus parțial și Regulamentul (UE) nr.165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 04 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier), dar și prin HG 437/2016 pentru aprobarea Regulamentului privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice.

2. Directiva nr. 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional. Prin această directivă s-a urmărit crearea unui cadru unic standardizat pe termen lung al dimensiunilor/greutății maxime autorizate în traficul național/internațional având drept scop excluderea potențialului efect negativ al diferitor standarde asupra concurenței, constituind un obstacol pentru traficul dintre state, urmărind deci asigurarea unui echilibru între utilizarea rațională și economică a vehiculelor rutiere comerciale și cerințele întreținerii infrastructurii, siguranței rutiere, protecției mediului și a structurii încărcăturii utile.

Necesitatea transpunerii acestei directive a fost prevăzută inițial prin HG nr 16 din 26 februarie 2015 privind la aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor fiind desemnat drept instituție responsabilă, prin a se face totodată referință expresă la dispozițiile AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X).

Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNAAA) pentru 2017-2019, adoptat prin HG nr. 1472 din 30 decembrie 2016, reiterează angajamentul de a transpune directiva în legislația națională, Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ fiind desemnat drept instituție responsabilă.

În vederea transpunerii acestei directive, a fost elaborat proiectul HG pentru aprobarea Regulamentului cu privire la efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc limitele maxime admise și transmis spre avizare², care însă încă nu a fost aprobat, astfel, această Directivă a rămas netranspusă în formula sa globală.

Este necesar de reținut, că Directiva 96/53/CE a fost transpusă parțial, în special, parametrii tehnici din Anexa I care sunt în vigoare până în prezent, prin a se regăsi în Anexa nr. 2 la Legea drumurilor nr. 590-XIII din 22 iunie 1995, modificată prin Legea nr. 85/2011.

¹ Ministerul Economiei și Infrastructurii a fost succesorul de drept al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, după reforma Guvernului, care s-a produs în anul 2016.

² <https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/document/attachments/927.pdf>, accesat în data de 26.08.2021.

În prezent, sunt în vigoare dispozițiile HG nr. 1073 din 01 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise, modificată prin HG nr. 979/2010, urmând a fi abrogate odată cu aprobarea Regulamentului menționat mai sus.

3. Directiva nr. 2009/40/CE din 06 mai 2009 privind inspecția tehnică auto pentru autovehiculele și remorcile acestora, între timp abrogată prin Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 03 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora. Prezenta directivă instituie cerințele minime privind sistemul de inspecție tehnică periodică a vehiculelor care circulă pe drumurile publice.

Necesitatea transunerii acestei directive a fost prevăzută prin HG nr 16 din 26 februarie 2015 privind la aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor fiind desemnat drept instituție responsabilă, prin a se face totodată referință expresă la dispozițiile AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X).

Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNA) pentru 2017-2019, adoptat prin HG nr. 1472 din 30 decembrie 2016, reiterează angajamentul de a transpune directiva în legislația națională, Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ fiind desemnat drept instituție responsabilă.

Directiva a fost transpusă parțial prin HG nr. 1047 din 08 noiembrie 1999 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora. În particular, este vorba despre transpunerea condițiilor privind inspecția tehnică a vehiculelor, utilizarea standardului aplicabil ecusonului de inspecție tehnică periodică, etc. HG în cauză a fost modificată pe parcursul anilor prin a fi operate completări și actualizări în contextul cerințelor tehnice referitoare la siguranța vehiculelor, cele mai recente fiind din ianuarie 2020. Prin HG nr. 814 din 11 noiembrie 2020 a fost transpusă secțiunea 0 din Anexa I la Directiva 2014/45/UE.

Totuși, trebuie de reținut că prezenta Directivă, în condițiile AA, nu a fost transpusă, chiar dacă în anul 2017, un proiect de HG pentru aprobarea Regulamentului cu privire la inspecția tehnică periodică a vehiculelor rutiere a fost propus spre consultare publică³.

2.1.2. Condiții de siguranță

1. Directiva nr. 91/439/CE din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere / Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere. Prin această directivă se reglementează normele unice privind permisele de conducere, modelul, recunoașterea acestora, perioada de valabilitate, periodicitatea reînnoirii permiselor și categoriile de vehicule, cerințele minime pentru eliberarea unui permis de conducere, normele privind examenele de conducere și de eliberare a permisului.

³ <http://www.old.mtid.gov.md/ro/content/consultarea-public%C4%83-proiectului-hg-pentru-aprobarea-regulamentului-cu-privire-la-inspec%C8%9Bia>, accesat la 26.08.2021.

Necesitatea transpunerii acestui regulament este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Ministerul de profil - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor/Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ - fiind desemnată drept instituție responsabilă.

Directiva 2006/126/CE a fost pusă în aplicare prin HG nr. 1452 din 24 decembrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, cele mai recente modificări fiind din luna iunie 2020.

Este important de relevat faptul că transpunerea acestei directive a avut *ex ante* semnării AA, în textul HG fiind indicat expres textul: *“Prezenta hotărâre de Guvern creează cadrul necesar aplicării directivei Parlamentului și Consiliului Uniunii Europene nr.2006/126/CE din 20 decembrie 2006 cu privire la permisul de conducere, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L403/18 din 30 decembrie 2006.”* Totodată, este important de notat că în anul 2020 a fost propus spre aprobare proiectul HG pentru aprobarea Regulamentului privind procedura de examinare pentru obținerea dreptului de a conduce vehicule, emiterea și valabilitatea permisului de conducere, prin care HG 1452 urmează să fie abrogată⁴.

2. Directiva nr. 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri. Prin această directivă s-a stabilit un regim comun care acoperă toate aspecte transportului rutier, feroviar sau pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase, inclusiv activitățile de încărcare și descărcare, transferul dinspre sau înspre alt mod de transport, precum și staționările impuse de circumstanțele de transport, sub rezerva excepțiilor reglementate. Toate măsurile trebuie luate pentru a se asigura realizarea acestui transport în cele mai bune condiții de siguranță posibile.

Necesitatea transpunerii acestei directive a fost prevăzută prin HG nr 16 din 26 februarie 2015 privind aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor fiind desemnat drept instituție responsabilă, prin a se face totodată referință expresă la dispozițiile AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X).

Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNA) pentru 2017-2019, adoptat prin HG nr. 1472 din 30 decembrie 2016, reiterează angajamentul de a transpune directiva în legislația națională, Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ fiind desemnată drept instituție responsabilă.

Prevederile Directivei a fost transpuse parțial prin HG nr. 143 din 18 februarie 2016 pentru aprobarea Regulamentului privind transportul interior de mărfuri periculoase, modificată în iulie 2018. În HG se face referire expresă la transpunerea directivei, în speță, fiind realizată transpunerea pe toate segmentele - rutier, feroviar sau pe căi navigabile interioare - în condițiile mai multor derogări și dispoziții tranzitorii. Totodată, anumite așteptări suplimentare pe partea transpunerii sunt identificate în legătură cu modificarea Legii nr. 176 din 12 iulie 2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova.

⁴ https://cancelaria.gov.md/sites/default/files/document/attachments/proiectul_817.pdf, accesat la 26.08.2021.

2.1.3. Condiții sociale

1. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere. Prin regulament se stabilesc normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. În același timp, regulamentul prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către state și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.

Necesitatea transunerii acestui regulament este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Ministerul de profil - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor/Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ - fiind desemnat drept instituție responsabilă.

Regulamentul a fost transpus parțial de HG nr. 437 din 12 aprilie 2016 pentru aprobarea Regulamentului privind eliberarea, înlocuirea, schimbarea și înnoirea cartelelor tahografice, descărcarea și stocarea datelor din tahografe și cartelele tahografice, modificată în iulie 2018. Prin această HG s-a transpus parțial inclusiv - Regulamentul (UE) nr.165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 04 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier și Regulamentul (UE) nr. 581/2010 al Comisiei din 01 iulie 2010 privind termenele maxime pentru descărcarea datelor relevante din unitățile montate pe vehicule și din cardurile conducătorilor auto). Transpunerea vizează componentele ce țin de înregistrarea timpului de muncă și odihnă a echipajelor antrenate la efectuarea operațiunilor de transport, de duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.

Totodată, trebuie de menționat că, în cadrul *Proiectului UE de asistență tehnică "Support to Reform of the Transport Sector in the Republic of Moldova - EuropeAid/139029/DH/SER/MD"*, în anul 2019 a fost elaborat proiectul HG de aprobare a Regulamentului privind procedurile de control al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto.

2. Directiva nr. 2006/22/CE din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier. Directiva asigură cadrul pentru aplicarea corespunzătoare și interpretarea armonizată a normelor sociale cu privire la transportul rutier prin stabilirea unor cerințe minime pentru verificarea uniformă și eficientă de către state a respectării dispozițiilor din domeniu. Controalele organizate ar trebui să servească la reducerea și prevenirea încălcărilor acestor dispoziții.

Necesitatea transunerii acestei directive a fost prevăzută în Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNAAA) pentru 2017-2019, adoptat prin HG nr. 1472 din 30 decembrie 2016, Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ fiind desemnat drept instituție responsabilă.

Directiva a fost transpusă prin modificările/completările operate Codului Transporturilor Rutiere nr. 150 din 17 iulie 2014, cele mai recente datând cu luna septembrie 2020, și Legii nr. 131 din 07 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier, republicată, cele mai recente datând cu luna noiembrie 2018.

Este necesar de notat că transpunerea s-a realizat potrivit cerinței identificate în PNAAA prin *Proiect de lege privind modificarea Codului transporturilor rutiere.*

Suplimentar, menționăm că, în cadrul *Proiectului UE de asistență tehnică “ Support to Reform of the Transport Sector in the Republic of Moldova - EuropeAid/139029/DH/SER/MD”*, în anul 2019 a fost elaborat proiectul HG de aprobare a Regulamentului privind procedurile de control al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto.

3. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier. Prezentul regulament reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și exercitarea respectivei ocupații.

Necesitatea transunerii acestei directive a fost prevăzută prin HG nr 16 din 26 februarie 2015 privind la aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2015, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor¹ fiind desemnată drept instituție responsabilă, prin a se face totodată referință expresă la dispozițiile AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X).

Regulamentul a fost transpus parțial prin completările/modificările operate Codului Transporturilor Rutiere nr.150 din 17 iulie 2014, cele mai recente datând cu luna septembrie 2020, și HG nr. 854 din 28 iulie 2006 cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, cele mai recente datând cu luna iulie 2017. În context, se vorbește despre armonizarea prevederilor naționale cu dispozițiile regulamentului referitoare la condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier.

4. Directiva nr. 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Această directivă stabilește normele minime pentru organizarea timpului de lucru al conducătorilor auto, completând Regulamentul (CE) 561/2006, care stabilește norme comune referitoare la timpul de conducere auto și la perioadele de odihnă ale conducătorilor auto.

Necesitatea transunerii acestei directive a fost prevăzută în Planul Național de Acțiuni de Implementare a Acordului de Asociere (PNAAA) pentru 2017-2019, adoptat prin HG nr. 1472 din 30 decembrie 2016, Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ fiind desemnată drept instituție responsabilă.

Directiva a fost transpusă prin modificările/completările operate Codului Transporturilor Rutiere nr. 150 din 14 iulie 2014, cele mai recente datând cu luna septembrie 2020.

Este necesar de notat că transpunerea s-a realizat potrivit cerinței identificate în PNAAA prin *Proiect de lege privind modificarea Codului Transporturilor Rutiere*.

5. Directiva nr. 2003/59/CE din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri. Prin această directivă se urmărește ca, prin calificare inițială și formare periodică, conducătorul auto să se încadreze într-un standard unic datorită căruia să aibă acces și să efectueze activitatea de conducere auto, având drept finalitate îmbunătățirea siguranței rutiere și a siguranței conducătorului auto, inclusiv în timpul operațiilor efectuate de conducătorul auto atunci când vehiculul este oprit.

Necesitatea transunerii acestui regulament este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Ministerul de profil - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor/Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ - fiind desemnat drept instituție responsabilă; în speță, cu concursul Ministerului Educației și Cercetării Științifice/Ministerului Educației, Culturii și Cercetării.

Directiva a fost transpusă (nu în formă clasică 1:1) prin mai multe instrumente legale naționale, precum: Codul Educației nr. 152/2014, Codul Transporturilor Rutiere nr. 150/2014, Codul Muncii nr. 154/2003, cu modificările/completările ulterioare; Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier, modificată; HG nr. 357/2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, modificată; HG nr. 539/2008 cu privire la crearea Instituției publice “Agenția Națională Transport Auto”, modificată; HG nr. 1452/2007 cu privire la aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, modificată; HG nr. 193/2017 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la formarea continuă a adulților, modificată; HG nr. 827/2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022; HG nr. 1016/2017 cu privire la aprobarea Cadrului Național al Calificărilor din Republica Moldova, modificată; HG nr. 425/2015 cu privire la Nomenclatorul domeniilor de formare profesională și al meseriilor/profesiilor, modificată; Clasificatorul ocupațiilor din Republica Moldova, aprobat prin Ordinul MMPSF nr. 22 din 03 martie 2014, modificat, Ordinul MTID nr.9 din 10 februarie 2015 cu privire la elaborarea Programelor de formare profesională continuă, etc.

Este necesar de relevat că, în cadrul *Proiectului UE de asistenta tehnica “ Support to Reform of the Transport Sector in the Republic of Moldova - EuropeAid/139029/DH/SER/MD”*, în anul 2019 s-a realizat un exercițiu complex de compatibilitate a cadrului legal național cu dispozițiile Directivei nr. 2003/59/CE. Concluzia principală degajată: *Cadrul legal național relevă lipsa unei abordări sistemice. În speță, calificarea și formarea periodică a categoriilor de conducători auto identificate de prevederile Directivei 2003/59/CE este reglementată de un spectru larg de acte legale și regulatorii.* Recomandarea de bază a fost asupra necesității unei reglementări unice în domeniu.

2.1.4. Condiții fiscale

Directiva nr. 1999/62/CE din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Prin această directivă s-a reglementat cadrul de armonizare a sistemelor de taxare și de stabilire a unor mecanisme corecte pentru impunerea costurilor de infrastructură asupra transportatorilor. Pentru a se asigura o aplicare omogenă a taxelor de trecere și de utilizare, prin directivă se instituie obligația de stabilire a anumitor norme pentru a determina modul în care sunt aplicate acestea, valorile maxime ale anumitor tarife și alte condiții generale care trebuie respectate.

Necesitatea transpunerii acestui regulament este dispusă de AA (Titlul IV, Capitolul 15, Anexa X). Ministerul de profil - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor/Ministerul Economiei și Infrastructurii¹ - fiind desemnată drept instituție responsabilă; în speță, cu concursul Ministerului Finanțelor.

Directiva a fost transpusă parțial în Titlul IX. Taxele Rutiere, Codul Fiscal nr. 1163-XIII din 24 aprilie 1997, republicat, cu modificările/completările ulterioare; HG nr. 1073/2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise, modificată.

2.2. Legislația Europeană aferentă mobilității urbane și transportului public

Mobilitatea urbană este un concept de asigurare a nevoilor de mobilitate ale oamenilor și întreprinderilor din orașe și din împrejurimile lor pentru o calitate mai bună a vieții. Acest concept se

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

bazează pe practicile de planificare existente și ia în considerare în mod corespunzător principiile de integrare, participare și evaluare. Pentru a fi sustenabilă și durabilă, mobilitatea urbană trebuie să se desfășoare în conformitate cu un plan de mobilitate urbană durabilă, care este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate. În acest context trebuie de menționat că mun. Chișinău nu are elaborat și aprobat un Plan de Mobilitate Urbană (PMU).

Comisia Europeană (CEE) lucrează pentru a îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor și a consolida economia, promovând o mobilitate urbană durabilă și o utilizare sporită a vehiculelor curate și eficiente din punct de vedere energetic prin legislație specifică, care nu a fost inclusă și nu face parte din AA.

În ultimii ani au apărut noi provocări politice la nivelul UE, referitoare la schimbările climatice, politica energetică, legislația privind calitatea aerului și dificultățile de abordare a congestiei, etc. Obiectivul actual este de a spori mobilitatea, reducând în același timp congestia, accidentele rutiere și poluarea din orașele europene.

CEE lucrează la un nou cadru de mobilitate urbană al UE pentru a sprijini statele membre, regiunile și orașele, pe măsură ce acestea dezvoltă o mobilitate urbană sigură, accesibilă, incluzivă, inteligentă, rezistentă și cu emisii zero. Toți trebuie să contribuie la obiectivele și obiectivele politicii UE privind clima și transporturile, așa cum sunt stabilite în Acordul verde european și în Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă. Acțiunile vor include consolidarea rolului nodurilor rutiere urbane în rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) ca facilitatori ai transportului durabil, eficient și multimodal.

Transportul public este o modalitate bună de a reduce congestia, mediul și emisiile dăunătoare sănătății în zonele urbane, mai ales atunci când acestea folosesc combustibili alternativi și mai curați. CEE încurajează utilizarea transportului public, ca parte a numărului de moduri, pe care le poate folosi fiecare persoană care trăiește sau lucrează într-un oraș. De exemplu, parcarea mașinii în afara centrului orașului la o gară sau o stație de transport public.

Ca parte a responsabilităților sale pentru dezvoltarea politicilor și gestionarea instrumentelor de finanțare, Comisia Europeană abordează transportul public urban pe mai multe dimensiuni⁵:

- colaborarea cu părțile interesate-cheie,
- promovarea schimbului de bune practici,
- producerea de studii pe teme specifice,
- reglementarea pieței transportului de călători cu autocare și autobuze,
- finanțarea de investiții europene.

Informații desfășurate la acest subiect pot fi obținute pe paginile de internet a CEE, dar și a proiectelor ELTIS⁶ și CIVITAS⁷.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/public_transport_en, accesat la 18.08.2021.

⁶ <https://www.eltis.org/>

⁷ <https://civitas-initiative.eu/>

2.2.1. Mobilitatea

1. Comunicarea CEE către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele” (COM/2013/0913 final)⁸.

Prezentare: Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate. Documentul cere dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Sustenabile.

Constatare: Nu este aplicat.

2. Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa.

Prezentare: Directiva stabilește necesitatea pentru a proteja sănătatea umană și mediul ca întreg, fiind deosebit de important să fie combătute la sursă emisiile de poluanți și să fie identificate și puse în aplicare cele mai eficiente măsuri de reducere a emisiilor pe plan local, național și comunitar. În consecință, emisiile de poluanți atmosferici nocivi ar trebui evitate, combătute sau reduse și ar trebui stabilite obiective corespunzătoare pentru calitatea aerului înconjurător, luându-se în considerare standardele, ghidurile și programele Organizației Mondiale a Sănătății.

Constatare: Nu este transpusă.

3. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, modificată și completată prin Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 (Text consolidat).

Prezentare: Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre.

Directiva se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.

Constatare: Nu există vreun angajament, chiar dacă Legea 131/2007 include careva prevederi.

2.2.2. Transportul (public) de pasageri

1. Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 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 (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE).

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:52013DC0913>, accesat la 19.08.2021.

Prezentare: Prezentul Regulament înlocuiește Regulamentul (CEE) 684/92 și Regulamentul (CE) nr. 12/98. Cea mai recentă reglementare face regulile clare și mai puțin complexe, îmbunătățește aplicarea și evită sarcina administrativă inutilă.

Transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul este condiționat de deținerea unei licențe comunitare. Orice operator de transport rutier de călători care deține o licență comunitară valabilă, emisă de statul membru de origine, are acces gratuit la întreaga piață internațională a transportului rutier din UE.

Constatare: Nu este aplicat.

2. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Prezentare: Prezentul Regulament urmărește să ofere ghidare cu privire la modul în care autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta furnizarea acestui serviciu de interes general. De asemenea, reglementează modul în care ar trebui organizate achizițiile publice.

La 1 decembrie 2010, Parlamentul European și Consiliul au ajuns la un acord⁹ privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul; este vorba despre un set de drepturi¹⁰ de bază ale pasagerilor, inclusiv nediscriminarea, informații adecvate pentru pasageri, în special pentru cei cu mobilitate redusă, care se aplică tuturor pasagerilor.

Constatare: Nu este aplicat.

2.3. Situația instituțională și gestionarea sectorului transporturilor

Primăria mun. Chișinău este autoritate a administrației publice locale de nivelul al doilea, conform prevederilor Legii nr. 436/2006 privind administrația publică locală – ca autoritate publică, luată în ansamblu, care este constituită și activează pe teritoriul municipiului Chișinău, cu statut juridic special, pentru promovarea intereselor și soluționarea problemelor populației unității administrativ-teritoriale respective.

În acest sens, Primăria mun. Chișinău este structură funcțională, care asistă primarul în exercitarea atribuțiilor sale legale, asistată de consiliu local – autoritate reprezentativă și deliberativă a populației municipiului, aleasă în vederea soluționării problemelor de interes local.

Conform art. 3 din Legea nr. 436/2006, administrarea publică în unitățile administrativ-teritoriale se întemeiază pe principiile autonomiei locale, descentralizării serviciilor publice, eligibilității autorităților publice locale și consultării cetățenilor în probleme locale de interes deosebit. Astfel, autoritățile administrației publice locale beneficiază de autonomie decizională, organizațională, gestionară și financiară, au dreptul la inițiativă în tot ceea ce privește administrarea treburilor publice locale, exercitându-și, în condițiile legii, autoritatea în limitele teritoriului administrat.

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_10_1639, accesat la 15.08.2021.

¹⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/road_en, accesat la 15.08.2021.

Municipiul Chișinău este capitala Republicii Moldova, iar prin Legea nr. 136/2016 cu modificările și completările ulterioare a fost aprobat statutul mun. Chișinău, care reglementează particularitățile specifice organizării și funcționării autorităților administrației publice în municipiu. În conformitate cu art. 4 (1) din Legea nr. 136/2016, în realizarea competențelor sale, autoritățile administrației publice ale municipiului Chișinău dispun de autonomie, consfințită și garantată prin Constituția Republicii Moldova și prin alte acte legislative, iar art. 6, prin stabilirea competențelor Consiliului municipal, oferă acestui organ competența de aprobare, la propunerea primarului general, a efectivului-limită de personal și organigrama primăriei municipiului, ale subdiviziunilor administrației publice municipale (...), și reglementările de funcționare a subdiviziunilor Primăriei, (...) și decide asupra administrării și gestionării bunurilor, inclusiv a rețelei de drumuri și străzi, planificarea, proiectarea, construcția, exploatarea și mentenanța acesteia, dar și a domeniului public de transport.

Structura Primăriei mun. Chișinău este aprobată prin Decizia Consiliului Municipal Chișinău (CMC) nr. 50/2 din 29.06.2006, iar prin dispoziția primarului general al mun. Chișinău sunt aprobate Regulamentele de activitate ale subdiviziunilor Primăriei, în care intră 14 direcții generale, inclusiv, Direcția Generală Transport Public Și Căi de Comunicație (DGTPCC), cu un număr de 57 angajați. Pe partea de transport și mobilitate urbană, funcții de gestionare și control mai sunt executate de Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare, cu un număr de 128 angajați¹¹.

2.3.1. Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație

În conformitate cu statele de funcții, publicate pe pagina de internet a Primăriei mun. Chișinău, DGTPCC este condusă de șeful DGTPCC, asistat de doi șefi-adjuncți, care promovează și execută următoarele sarcini:

- Promovarea politicii unice și strategiei de dezvoltare în domeniul activității complexului de transport public și căi de comunicație;
- Coordonarea activității întreprinderilor implicate în întreținerea și dezvoltarea căilor de comunicație, tuturor genurilor de transport, indiferent de tipul de proprietate și formă organizatorico-juridică, în domeniul deservirii călătorilor, organizării și dirijării circulației rutiere, rețelelor electrice de iluminat, parcurilor și parkingurilor în municipiul Chișinău.

DGTPCC este constituită din:

- Direcția implementare și supervizare a proiectelor;
- Direcția lucrări edilitare;
- Direcția management în transport;
 - Secția transport public municipal;
 - Secția transport public privat;
 - Serviciul securitatea circulației rutiere.
- Direcția economico-financiară;
- Direcția marketing și achiziții publice;

¹¹ https://www.chisinau.md/public/files/anul_2018/audit_intern/Prezentarea_Structura_AAPM_29.pdf, accesat la 30.11.2021.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

- Serviciul implementarea proiectelor.
- Secția resurse umane;
- Serviciul analiză și sinteză;
- Secția deservire tehnică.

În conformitate cu informația publică de pe pagina web Primăriei mun. Chișinău ¹², DGTPCC are în subordine următoarele întreprinderi municipale din domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor:

- Regia de exploatare a drumurilor și podurilor "ExDrupo"
- Societatea pe acțiuni "Firma de construcție a drumurilor "Edilitate";
- Regia transport electric Chișinău;
- Parcul urban de autobuze.

În luna august a anului 2020, o echipă de consultanți naționali ai Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare a prezentat raportul "Evaluarea eficienței activității DGTPCC"¹³, inclusiv a întreprinderilor municipale subordonate, dar și evaluarea capacității acestora de a oferi servicii calitative de planificare a transportului și căilor de comunicație și de mentenanța serviciilor aferente, aliniate la standardele internaționale și naționale și obiectivele strategice municipale (de exemplu, Strategia de dezvoltare a transportului public pentru anii 2015 - 2025).

Constatările acestui raport din punct de vedere strategic, legislativ și normativ au fost următoarele:

- Strategia de transport a mun. Chișinău 2015 – 2025, aprobată prin Decizia CMC 7/1/2014;
- Legislația generală, conform competențelor, a fost apreciată la peste 20 legi și 6 Hotărâri ale Guvernului;
- Legislația specială se bazează pe prevederile Codului transporturilor, Legii drumurilor și hotărârilor Guvernului, în special a Regulamentului transporturilor auto de călători și bagaje (HG 854/2006), transpus în mun. Chișinău prin Regulamentul transporturilor publice de călători operate cu microbuze și condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în mun. Chișinău, aprobat prin Decizia CMC 4/6/2000;
- Metodologia calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători și Regulamentul privind modalitatea de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile prestate de către operatorii de transport de călători din raza mun. Chișinău, aprobată prin Decizia CMC 51/2 din 11.07.2006;
- Regulamentul Direcției generale transport public și căi de comunicație, aprobat prin Decizia CMC 11/31 din 04.06.2004;
- Programul de transport rutier municipal.

¹² <https://www.chisinau.md/pageview.php?!=ro&idc=458&t=/Primaria/Directii/Directia-general-a-transport-public-si-cai-de-comunicatie>, accesat la 30.11.2021.

¹³ Moldova Sustainable Green Cities – Catalysing investment in sustainable green cities in the Republic of Moldova using a holistic integrated urban planning approach/00097704

Recomandările proiectului s-au axat pe:

- amendarea Codului transporturilor și a reglementărilor Guvernamentale pentru adaptarea mobilității urbane;
- elaborarea și aprobarea unui nou document normativ cu referire la transportul de pasageri și bagaje;
- adoptarea unui nou Regulament de activitate al DGTPCC;
- aprobarea unui nou Regulament cu privire la lucrările în zona drumului public;
- actualizarea contractelor de prestări servicii și a metodologiei de tarifare, și
- aprobarea unui plan de implementare a Strategiei de transport.

Totodată, conform Regulamentului de activitate, DGTPCC este:

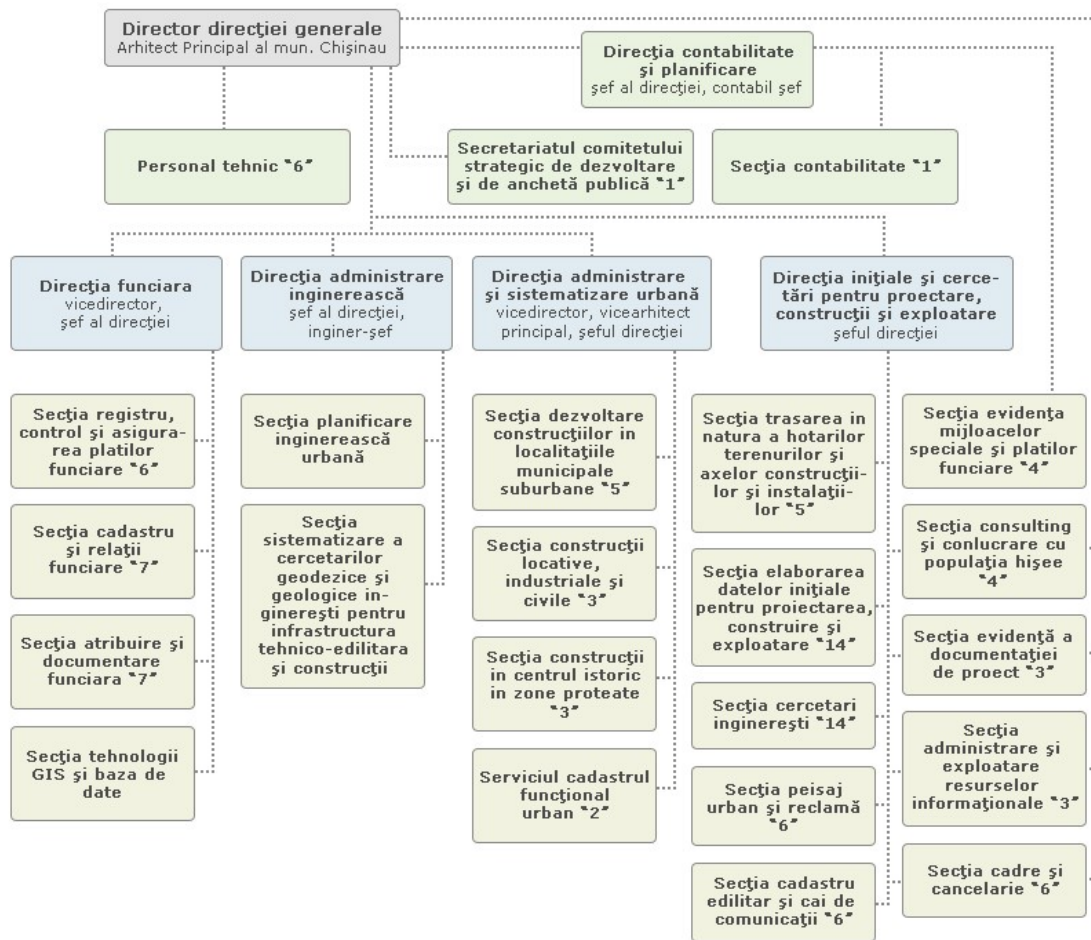
- beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatarei transportului public și a căilor de comunicație;
- promotor al politicilor unice și al strategiei de dezvoltare în domeniul activității transportului public și căi de comunicație (Planul urbanistic general de dezvoltare a or. Chișinău și Planul de reparație, restabilire și reconstrucție a drumurilor în mun. Chișinău);
- determină direcțiile principale ale politicii investiționale, tehnico-științifice, sociale și de cadre în domeniul întreținerii și dezvoltării transportului public și căilor de comunicație;
- coordonează activitatea întreprinderilor din subordine;
- exercită controlul asupra respectării legislației în domeniul transporturilor, securității circulației și căilor de comunicație.

Totodată, și foarte important de notat:

- DGTPCC nu are funcții de reglementare;
- Regulamentul executării lucrărilor de pozare, reamenajare a construcțiilor subterane în localitățile de subordonare orășenească, aprobat prin Hotărârea Comitetului executiv al Sovietului orășenesc Chișinău de Deputați ai Poporului nr. 11/1 din 15.07.1991, este unul foarte vechi și cu grave probleme juridice;
- Organizarea acestor activități în cadrul DGTPCC nu se efectuează și nu sunt legate de activitățile similare ale DGAURF în cadrul unui Registru de evidență a activelor rutiere din mun. Chișinău, respectiv, nu sunt digitalizate;
- Nu există un mecanism bine definit de comunicare, schimb de informații, coordonare și implementare a unor soluții care se suprapun pe domeniul public.

2.3.2. Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații Funciare

În conformitate cu Regulamentul Direcției generale arhitectură, urbanism și relații funciare, aceasta are următoarea structură funcțională¹⁴:



În Conformitate cu Regulamentul DGAURF, Direcția generală se bazează în activitatea pe actele legislative și normative în vigoare în domeniul amenajării teritoriului, urbanismului, arhitecturii, construcției și relațiilor funciare, precum și pe prevederile regulamentului menționat.

Direcția generală este o subdiviziune a Primăriei mun. Chișinău, care se ocupă cu realizarea unui ansamblu de activități specifice urbanismului și amenajării teritoriului și include în componența sa următoarele subdiviziuni:

- Direcția administrare și sistematizare urbană,
- Direcția administrare inginerească,

¹⁴ <https://www.chisinau.md/pageview.php?l=ro&idc=461&t=/Primaria/Directii/Directia-general-a-arhitectura-urbanism-si-relatii-funciare>, accesat în 30.11.2021.

- Direcția funciară,
- Direcția contabilitate și planificare și,
- Direcția perfectarea datelor inițiale și cercetări pentru proiectare, construcții și exploatare.

De fapt, DGAURF are în obligațiile pe partea de planificare urbană și atribuțiile de planificare a mobilității urbane, de comun cu DGTPCC, inclusiv sub aspectul planificării și proiectării infrastructurilor rutiere și altor obiecte de mobilitate urbană.

2.3.3. Alte autorități și instituții implicate

Realizarea cadrului legal național impune colaborarea la nivel național cu autorități guvernamentale de profil, și preponderent cu:

- Subdiviziunile specializate ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale,
- Administrația de Stat a Drumurilor,
- Agenția Națională Transport Auto,
- Institutul de proiectări “Chișinăuproiect”,
- Institutul de proiectări “Urbanproiect”,
- Alte instituții de profil.

2.3.4. Întâlniri și date colectate

Pentru o mai bună înțelegere a considerentelor instituționale, inclusiv sub aspectul legislației naționale și implementării AA, care este subiectul acestui raport, Consultantul a solicitat și a avut câteva întâlniri cu administrațiile Direcției Generale Transport Public și Căi de Comunicație (DGTPCC), separat pe segmentul administrării infrastructurii rutiere (mobilității urbane), și a transportului public și Direcția Generală Arhitectură, Urbanism și Relații Funciare (DGAURF).

Întâlnirile solicitate cu ambele Direcții ale Primăriei mun. Chișinău au avut următorul scop:

1. Cadrul legislativ și normativ utilizat și relaționarea cu AA;
2. Managementul activităților și problemele confruntate. Implementarea bunelor practici;
3. Administrarea mobilității urbane și problemele confruntate;
4. Relațiile cu nivelul național în cadrul administrării infrastructurii rutiere (mobilității urbane) și transportului public;
5. Ierarhia infrastructurii rutiere municipale;
6. Stabilirea problemelor și necesităților pe partea de reglementări legale pentru gestionarea infrastructurii rutiere (mobilității urbane) și transportului public:
 - a) care este lipsă,
 - b) existentă, dar cu probleme de execuție,
 - c) existentă, dar care provoacă piedici pentru activitate,
 - d) alte probleme de reglementare (instituționale, financiare, achiziții, etc).

În data de 26 august 2021, Consultantul a avut o întâlnire cu conducerea DGTPCC, în persoana domnilor Vitalie Mihalache, șef, și Dumitru Ceban, șef-adjunct, cu responsabilități pe segmentul infrastructurii rutiere și mobilității urbane.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

În cadrul acestei întâlniri s-a constatat că nu sunt grave probleme în aplicarea Legii drumurilor nr. 509/1995, decât pe nivelul normativ de aplicare a legii, care sunt foarte insuficiente și incomplete. Totodată, câteva probleme importante au fost constatate:

- ierarhia (clasificarea) infrastructurii rutiere urbane și locale, care nu este reglementată clar, decât la nivel de drumuri publice, fără conexiuni cu infrastructura rutieră urbană. Chiar dacă există norme tehnice, care prevăd clasificarea rețelei stradale, în realitate, nu există reglementare de aplicare, din care cauză apar probleme de gestionare.
- procedurile de legătură între planificare→proiectare→construcție→exploatare→întreținere nu sunt clar definite, astfel că la nivel instituțional de gestionare, există numeroase servicii și instituții, care creează multiple obstacole, chiar dacă legislația de atribuire a competențelor s-a schimbat în multe cazuri (ex. competențele pentru coordonare a poliției, sau, verificările de proiecte, etc).
- pe cale de consecință, inexistența unei proceduri legale (lege, HG), face interpretarea samavolnică pe partea de instituțional, ce provoacă corupție și calitate proastă a lucrărilor.

Primăria mun. Chișinău (autoritățile publice locale) nu au statut de agent constatator, astfel că nu-și pot verifica, constata și sancționa problemele care apar în cadrul lanțului. În același context, poliția dispune de aceste drepturi, dar nu le aplică (conlucrarea), având în vedere că acestea țin de gestionarea activităților autorităților locale.

O altă problemă sunt pagubele înregistrate ca urmare a accidentelor rutiere. Legislația nu stipulează care sunt procedurile privind responsabilitatea administratorului drumului și obligațiile lui în cazul unui accident, dar și care sunt obligațiile de restabilire a infrastructurii și de recuperare a daunelor. De asemenea, procesul de coordonare și evidență a lucrărilor în zona drumului, inclusiv la nivel de coordonare, nu este reglementat de Guvern.

În data de 1 septembrie 2021, Consultantul a avut o întâlnire cu șefa DGAURF, doamna Svetlana Dogotaru, în cadrul căreia au fost discutate aceleași subiecte.

Un subiect important, care a stat în prim-plan pe toată durata întâlnirii a fost lipsa unui PUG actualizat la nivelul actual al or. Chișinău, dar și a unor Regulamente locale de urbanism, planuri zonale de urbanism și un plan de mobilitate urbană o orașului. Acest aspect creează mari probleme activității municipalității și haos în reglementarea activităților de planificare urbană.

3. Constatări și constrângeri

3.1. Acordul de Asociere, mobilitatea urbană și cadrul legal UE

AA abordează mobilitatea și crearea condițiilor pentru asigurarea unei mobilități bine gestionate și desfășurate în condiții de siguranță (a se vedea Preambulul, art.1, art. 15 (2), art. 123 (d)), dar fără prevederi clare de transpunere.

Conceptul este circumscris mobilității transfrontaliere, fără a se defini mobilitatea urbană sau alte elemente din domeniul mobilității și traficului rutier sau a se urmări expres transpunerea anumitor reglementări internaționale din acest domeniu în legislația Republicii Moldova, inclusiv și cu referire la transportul public de persoane, altul decât cel internațional, or, transportul public se regăsește în conceptul de mobilitate urbană.

La general, trebuie menționat că Mobilitatea urbană nu este reglementată legal la nivel de Uniune Europeană, fiind mai mult un termen dezvoltat recent ca un set de bune practici, care se referă la ansamblul de utilizatori ai infrastructurilor rutiere, cu facilități de utilizare în siguranță a acestora, dar orientată spre crearea de condiții general-egale pentru toate modurile de deplasare, limitând atât cât este posibil facilitarea deplasării cu transportul privat.

Prin a se statua asupra celor constatate în pct. 1.1., în condițiile în care mun. Chișinău se confruntă, de rând cu alte orașe europene, cu probleme cauzate de transport și trafic, întrebarea de bază este cum să fie îmbunătățită mobilitatea, prin a se reduce în același timp congestia, accidentele și poluarea. De obicei, însăși orașele sunt în cea mai bună poziție pentru a găsi răspunsurile corecte la aceste provocări, ținând cont de circumstanțele lor specifice.

UE reiterează importanța unui transport urban eficient și efectiv în acest sens, mobilitatea în zonele urbane fiind, de asemenea, un facilitator decisiv pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă și pentru dezvoltarea durabilă în zonele urbane. Pactul verde european (**COM(2019)640**) și “Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă” (**COM(2020)789**), adoptate în 2019 și, respectiv, 2020, oferă un nou cadru pentru direcția generală a politicii de transport a UE în următorii ani și recunosc importanța mobilității urbane în contextul tranzițiilor ecologice și digitale.

Rezultatele evaluării regăsite în documentul de lucru al serviciilor Comisiei din 24 februarie 2021, intitulat “Evaluarea pachetului privind mobilitatea urbană 2013” (SWD(2021)0047), relevă necesitatea unei acțiuni suplimentare a UE privind mobilitatea urbană pentru a actualiza setul de instrumente de mobilitate urbană durabilă la nivel de UE, prin a se răspunde provocărilor în creștere (emisii de CO₂ și poluanți atmosferici, congestie, accidente rutiere, rezistența rețelei de transport) și a se contribui la atingerea celor mai ambițioase obiective climatice, digitale și sociale, în conformitate cu angajamentele UE. Pregătirea unui nou cadru de mobilitate urbană al UE este în curs de aprobare: o foaie de parcurs a fost publicată și activitățile de consultare deja demarate. Noua inițiativă privind mobilitatea urbană urmează să fie publicată până la sfârșitul anului 2021¹⁵.

3.2. Planificarea mobilității urbane – bune practici

Este indubitabilă preocuparea UE la capitolul mobilității urbane, expusă și prin Comunicarea “**COM/2013/0913 final**” a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul economic și

¹⁵ A se vedea - https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en, accesat la 17.08.2021.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

social european și Comitetul regiunilor, cu titlul “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”, în care se constată că orașele Europei, în care locuiesc 70% din populația UE și care generează peste 80% din PIB-ul UE - sunt legate prin intermediul unuia dintre cele mai bune sisteme de transport, însă deplasarea în interiorul acestora se face din ce în ce mai dificil și cu tot mai puțină eficiență. În acest sens, mobilitatea urbană se bazează încă puternic pe autoturismele personale care folosesc carburanți convenționali. Se înregistrează doar progrese lente în ceea ce privește orientarea către modurile de transport mai sustenabile ale mobilității urbane.

În afară de problemele grave ecologice, transportul motorizat este cauza a circa 38% din numărul de decese în accidente rutiere la nivel european, ceea ce în Republica Moldova depășește cifra de 42%.

Comisia promovează în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o **strategie urbană și teritorială mai amplă**. Prin urmare, aceste planuri ar trebui să fie elaborate în cooperare în diferite domenii și sectoare de politică (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc.); la diferite niveluri guvernamentale și ale administrației, precum și cu autoritățile din zonele învecinate, atât în zonele urbane, cât și cele rurale.

Prin urmare, statele ar trebui să aibă în vedere următoarele:

- Efectuarea unei evaluări atente a performanței prezente și viitoare a mobilității urbane pe teritoriul lor și din perspectiva obiectivelor politice majore;
- Dezvoltarea unei abordări a mobilității urbane care să asigure măsuri coordonate și potențate reciproc la nivel național, regional și local;
- Asigurarea faptului că planurile de mobilitate urbană durabilă sunt elaborate și implementate în zonele lor urbane, fiind integrate într-o strategie mai amplă de dezvoltare urbană sau teritorială;
- Revizuirea și modificarea, dacă este necesar a instrumentelor de ordin tehnic, strategic, juridic, financiar și a altor instrumente aflate la dispoziția autorităților locale de planificare;
- Realizarea de măsuri de evitare a abordărilor fragmentate pentru a se asigura continuitatea și compatibilitatea măsurilor de mobilitate urbană în vederea garantării funcționării pieței interne.

Planurile de mobilitate urbană durabilă se referă la promovarea unei dezvoltări echilibrate și la o mai bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană. Acest concept de planificare subliniază faptul că mobilitatea urbană se adresează în principal oamenilor și, de fapt, subliniază implicarea cetățenilor și a părților interesate, facilitând schimbarea comportamentului față de mobilitate.

Republica Moldova urmează să adopte atitudine prin a se alia la standardele în domeniu, chiar dacă AA nemijlocit nu definește asemenea angajamente imediate. În condițiile actuale, în lipsa unui cadru regulatoriu național cu privire la conceptul de mobilitate, care este unul nou pentru urbanismul

din Republica Moldova¹⁶, mai multă claritate legală se impune cu privire la noțiunile și abordarea legală și de reglementare normativă pentru conceptele de:

- mobilitate urbană¹⁷,
- plan de mobilitate urbană (noțiune și părți componente), exigențele legale ce țin de realizarea unui plan de mobilitate urbană.

În fapt, aceste elemente expun necesitatea urgentă a îmbunătățirii sau adoptării unui cadru legal actualizat, care să corespundă necesităților de moment și de perspectivă - un cadru legal conform standardelor internaționale promovate în spațiul UE¹⁸ și care expune o nouă paradigmă de relaționare între utilizatorii de infrastructură rutieră, adaptată la condiții de confort și siguranță pentru toți acești utilizatori, în măsură egală.

O asemenea prioritatea legislativă este cu atât mai justificată dat fiind faptul că, la 16 iunie 2021 a fost prezentată Strategia pentru transport și mobilitate inteligentă pentru municipiu, precum și planul de acțiuni aferent. Documentele au fost elaborate de consultanții PNUD Moldova, astfel că această Strategie trebuie să-și regăsească locul și utilitatea în cadrul normativ național.

Mai mult, Guvernul este în implicat în activități de elaborare-ajustare a Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră, care ar trebui ajustată la noile cerințe de abordare a mobilității urbane, în conformitate cu documentul enunțat mai sus.

3.3. Constatări (constrângeri) principale

Constatarea de bază stabilită de Consultant este că AA pe palierul “Transport Rutier” este completat doar cu acte legislative ale UE cu referire la transportul rutier transfrontalier și intermodal cu **lipsă totală de prevederi referitoare la mobilitate urbană sau transport public urban.**

Constatările respective urmează a fi tratate de pe poziții obiective temporale și de acces la informație cu caracter public, or procesul legislativ (incluzând analiza, elaborarea și consultarea actelor) este destul de complexă și de durată, fiind admisă rezerva existenței/sau deja lipsa unor proiecte de acte legislative/normative. Totodată, echipa de proiect a consultat și DGTPCC și DGAURF în aspectul abordat.

Cert, este faptul că, la moment, cadrul legal/normativ în domeniul transportului rutier, în special, cel ce vizează transportul public urban, necesită o revizuire categorică, fără a se opta pentru transpuneri sumare și/sau adaptări ocazionale, justificate de ex. de lipsa de resurse financiare. Totodată, pe unele acte legislative UE sunt întârzieri de transpunere, justificarea cărora nu intră în domeniul de studiu al Consultantului.

Un transport public urban conform standardelor moderne de mobilitate este o modalitate bună de a optimiza timpul utilizat, de a reduce congestia și emisia de noxe, de substanțe dăunătoare mediului

¹⁶ A se vedea Propunere de politici publice (proiect) Dezvoltarea mobilității urbane sustenabile în Chișinău, autor Victor Chirona, 2019, elaborată în cadrul Proiectului “Audieri publice pentru Chișinău”, implementat de Institutul pentru Politici și Reforme Europene (IPRE), cu susținerea Fundației pentru o Societate Deschisă (FOSI), p. 6, http://ipre.md/wp-content/uploads/2019/06/Politica-publica-II-2019-V-Chirona-Mobilitate-urbana_Draft-FINAL.pdf

¹⁷ Mobilitatea este definită ca potențialul de deplasare și abilitatea de a ajunge de la un loc la altul, utilizând unul sau mai multe moduri de transport pentru a satisface nevoile zilnice, Ibidem.

¹⁸ A se vedea - https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en, accesat la 17.08.2021

înconjurător și sănătății populației în zonele urbane. Beneficiile enunțate pot fi obținute mai ales atunci când sunt utilizate vehicule și combustibili alternativi curați.

Deci, urmează să se opereze modificările/completările necesare în actele legislative/normative în partea ce ține de reglementarea transportului public și relația multimodală între traficul public de persoane pe rute urbane și interurbane, conform bunelor practici, una din care este prezentată în cap. 3. Instrumente de tipul biletului electronic, gestiunea parcărilor urbane, competențele autorităților publice și locale în domeniul stabilirii tarifelor, dezvoltarea rutelor de transport public, activitatea operatorilor de transport rutier etc. trebuie dezvoltate temeinic și respectând experiența statelor cu cele mai bune practici în domeniu.

Luând în considerație că prezentul Contract de consultanță se derulează paralel cu un altul din același proiect - Analiza legislației naționale și locale privind transportul public în cadrul Proiectului "MOVE IT like Lublin – A Chisinau public transport sustainable development initiative", dezvoltarea subiectului pe plan local se va efectua în raportul final al aceluși Contract.

3.3.1. Concluzii și recomandări pentru mobilitatea urbană

La nivelul UE a fost dezvoltat Observatorul de Mobilitate Urbană¹⁹ – o platformă online de comunicare și prezentare a bunelor practici pe acest segment important, unde pot fi găsite resurse, modalități de abordare și exemple de planificare a mobilității urbane durabile, implementate deja în orașele Europei, care pot crea un cadru propice de dezvoltare la acest subiect, începând de la concept, procese, ghiduri și studii de caz, și finalizând cu instrumente de evaluare. Producerea unui Plan de Mobilitate Urbană implică 11 trepte de implementare, astfel cum sunt stabilite de Rupprecht Consult (vezi imaginea de mai jos):

- 1) Determinarea potențialului, dezvoltarea unei structuri de lucru și a cadrului de planificare:
 - alinierea la toate principiile de mobilitate sustenabilă,
 - evaluarea impactului cadrului regional și național,
 - realizarea unei evaluări interne,
 - evaluarea resurselor,
 - stabilirea planului de lucru,
 - identificarea actorilor-cheie și a părților interesate.
- 2) Definirea dezvoltării proceselor și a scopului:
 - priviți dincolo de hotarele de responsabilitate,
 - acțiuni de coordonare a politicilor și abordare integrată de planificare,
 - implicarea planificată a stakeholder-ilor și a cetățenilor,
 - aprobarea planului de lucru și aranjamentelor de gestionare.
- 3) Analiza situației de mobilitate urbană și elaborarea și dezvoltarea scenariilor:
 - pregătirea unei analize de probleme și oportunități – obligatoriu cu concluzii pertinente,

¹⁹ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

- dezvoltarea scenariilor.
- 4) Elaborarea viziunii și strategiei cu părțile interesate:
 - dezvoltarea unei viziuni comune de mobilitate,
 - comunicarea Activă cu publicul.
- 5) Stabilirea scopului, obiectivelor și indicatorilor de performanță:
 - identificarea de priorități pentru mobilitate,
 - dezvoltarea scopurilor SMART.
- 6) Dezvoltarea unui set de pachete de acțiuni, obligatoriu de identificat:
 - identificarea celor mai eficiente măsuri,
 - învățarea din alte experiențe,
 - considerarea valorii celei mai bune de buget,
 - utilizarea sinergiilor și crearea unui pachet de măsuri.
- 7) Aprobarea (adoptarea) acțiunilor și responsabilităților și asigurarea finanțării:
 - evaluarea responsabilităților și resurselor,
 - pregătirea unui plan de buget și de acțiuni.
- 8) Gestionarea implementării, monitorizarea și evaluarea:
 - aranjarea monitorizării și evaluării.
- 9) Adoptarea PMUD:
 - evaluarea calității planului,
 - adoptarea planului,
 - stabilirea managementului.
- 10) Asigurarea unui management eficient și comunicarea:
 - managementul implementării,
 - informarea și angajarea cetățenilor,
 - evaluarea progresului prin atingerea obiectivelor.
- 11) Învățarea lecțiilor:
 - îmbunătățiri permanente,
 - evaluarea rezultatelor – SWOT,
 - identificarea noilor provocări pentru îmbunătățiri.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public



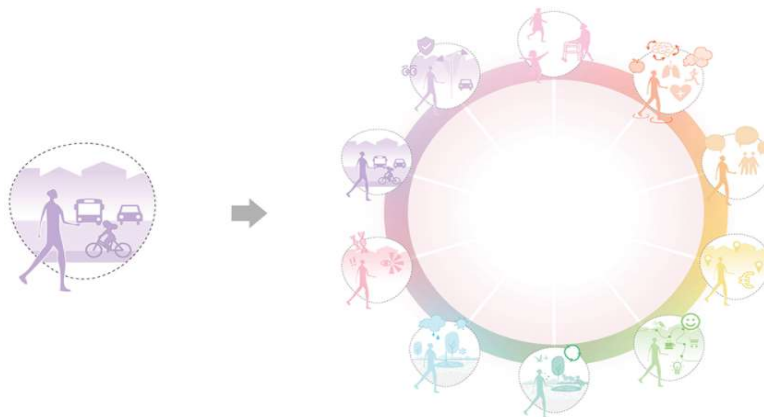
4. Concluzii, recomandări și argumente pentru implementare

Atunci când se intenționează realizarea unei reforme instituționale a domeniului transportului, mai cu seamă sub aspect urban, este important nu numai reînnoirea materialului rulant (transport public), dar abordarea generală a mobilității. Este important să fie creat un produs de o nouă calitate, să fie schimbată atitudinea unui oraș modern față de aceasta.

În conceptul de “Mobilitate urbană”, strada (infrastructura rutieră urbană) trebuie înțeleasă și abordată ca punct de plecare, atât pentru gestionarea eficientă a transporturilor, dar și ca spațiu pentru activitățile și mobilitatea umană, în toate formele ei posibile. Pentru a proiecta străzi pentru oameni, este important să începem din nou să vedem strada ca un “spațiu comun”, un spațiu public pentru oameni și nu o legătură funcțională între punctele A și B.

Legătura funcțională între punctele A și B presupune în acest sistem o “Interacțiunea socială”. În acest sens, cel mai important este de a diversifica punctele de atracție din oraș (municipalitate) și ajustarea infrastructurii la nevoile de utilizare. În orașele din Republica Moldova, raportul dintre suprafața utilizată a drumului (străzii) și suprafața urbană generală este semnificativ mai mică decât în orașele din UE, iar această proporție de cele mai multe ori nu este suficient de funcțională, ce la rândul său provoacă motorizarea. Este necesar să fie re-gândită și să re-învățată abordarea că totul trebuie să țină cont de natura multifactorială și multifuncțională, ca să fie posibil de a face față acestui fenomen creat în timp.

Nu mai este viabilă o abordare unidimensională a designului străzilor, în care mobilitatea este singurul principiu călăuzitor. În schimb, mobilitatea va combina accesibilitatea, siguranța, percepția umană, sănătatea, interacțiunea socială, ecologia, adaptarea la climă, economia, cultura și istoria pentru a crea o infrastructură rutieră funcțională și prietenoasă din toate punctele de vedere pentru oameni, iar pentru aceasta 10 dimensiuni ale străzii trebuie luate în considerație²⁰, și incluse pentru abordare obligatorie în normele de proiectare a infrastructurii rutiere urbane:



²⁰ Ghidul spațiilor publice al or. Groningen, <https://www.felixx.nl/news/leidraad-openbare-ruimte-groningen.html>, accesat la 30.11.2021.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

Concluziile aferente analizei AA și aplicării pe plan instituțional de management stabilesc că în pofida unor tentative de aplicare a unor prevederi și concepte de bune practici, acestea nu au o finalitate practică eficientă din cauza lipsei prevederilor respective în cadrul legal și normativ al Republicii Moldova, iar AA, în versiunea actuală, nu prevede careva elemente pe acest palier, de mobilitate urbană și transport public.

Consultantul nu are sarcina de a aborda AA sub aspect de propuneri, astfel că s-a axat pe o serie de constatări și concluzii, urmate de careva recomandări și sugestii de implementare pe partea legislativ-normativă, dar și instituțională.

Trebuie de menționat că analizele și concluziile aferente proiectelor menționate în acest raport, de asemenea, sunt foarte utile și pertinente pentru a fi luate în considerație, mai cu seamă pe partea instituțională de îmbunătățire a managementului operațional al DGTPCC. În acest context, un element foarte important de management pe partea de gestionare a eforturilor pe palierul de mobilitate urbană pentru 2 direcții din cadrul Primăriei mun. Chișinău (DGTPCC și DGAURF) trebuie să fie efectuat obligatoriu, ținând cont de propunerile de îmbunătățire a managementului menționate mai sus, după cum urmează:

- Direcția generală transport public și căi de comunicație – pe partea de management al traficului și infrastructurii rutiere, și
- Direcția generală arhitectură, urbanism și relații funciare – pe partea de planificare și dezvoltare urbană.

Pentru omogenizarea acestor activități și eficientizarea comunicării instituționale considerăm că în cadrul planificării și dezvoltării urbane este absolut necesară interacțiunea și coordonarea eventualelor proiecte de urbanism cu DGTPCC, pentru a evita situațiile de ai pune pe ultimii în fața proiectului aprobat de CMC, și invers – evitarea adoptării unor decizii ce afectează trama stradală din punct de vedere al urbanismului și planificării urbane fără consultarea cu subdiviziunea de urbanism din cadrul DGAURF.

Conștientizarea faptului că elementele descrise sunt parte a planurilor și programelor municipale (urbane) de urbanism, propunem următoarele recomandări, care vor avea la bază legislația, planurile de acțiuni și strategiile UE aferente mobilității urbane, care se vor transpune, în forma de concluzii, recomandări și măsuri de implementare.

O descriere mai amănunțită a modului de transpunere a normelor UE se va produce în raportul final al proiectului “Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative. Analiza legislației naționale și locale privind transportul public (MILL/S/LEX/04 din 30 iunie 2021)”.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

Nr.	Aspect		
	Instituțional	Legal și normativ	Implementare
1.	În Regulamentele ambelor entități menționate trebuie prezentat clar și fără interpretări domeniile de interacțiune (asigurarea unei mobilități urbane eficiente și sigure), adaptată la bunele practici UE.	Regulamentele de activitate ale ambelor entități trebuie revăzute în acest sens	Evaluările eficienței activității Direcțiilor Primăriei mun. Chișinău, efectuate sub auspiciile PNUD, GIF și Green City Lab în anul 2020, au descris foarte elocvent problemele instituționale de structură și activitate a DGTPCC și DGAURF. Se recomandă a se ține cont în cadrul elaborării noilor regulamente de activitate ale acestor direcții necesitatea relaționării eficiente în cadrul problemelor de mobilitate urbană.
2.	Pentru implementarea bunelor practici de mobilitate urbană, infrastructura rutieră urbană trebuie ierarhizată funcțional, în conformitate cu structura Legii drumurilor, dar adaptată la nevoile conceptului de design universal și mobilitate urbană pentru toți utilizatorii.	Decizia CMC de aprobare a ierarhiei funcționale a rețelei de drumuri și străzi din mun. Chișinău.	Ierarhia funcțională a drumurilor și străzilor se referă la funcția fiecărui drum (stradă) pe tramă, raportată la mobilitate (transport) și acces (utilizatori) în dependență de gradul de pericol și viteza de circulație. Legea drumurilor nr. 509/1995 prevede clasificarea funcțională a drumurilor publice. CMC va trebui să stabilească ierarhia pe trama stradală, care va fi obligatorie în cadrul ulterioarelor lucrări de proiectare a noilor străzi sau de reabilitare a celor existente. Acest aspect este deja explicat în Ghidul de Design al străzilor, elaborat de PNUD Moldova pentru Primăria mun. Chișinău, în cadrul proiectului “Orașe verzi durabile pentru Moldova”.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

3.	Subiectul și domeniul de mobilitate urbană trebuie reglementat guvernamental și normativ tehnic, inclusiv ca transfer tehnologic, instituțional și de cunoștințe.	Includerea noțiunii de “Mobilitate urbană” în: Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier și reglementarea legală și normativă a subiectului. Proiectul Legii privind gestionarea siguranței pe infrastructura rutieră.	O bună parte din strategiile elaborate pentru Primăria mun. Chișinău cu aspecte referitoare la mobilitate și trafic rutier utilizează și noțiunea de “Mobilitate urbană”, dar care nu se conține ca reglementare în legislația aferentă. Reglementarea și definirea acestuia va permite implementarea unui nou concep de planificare a tramei stradale și legiferarea ghidurilor de bune practici elaborate deja, dar care nu pot fi implementate, inclusiv din acest motiv.
4.	Municipalitatea nu gestionează instituțional și digital un Registru al activelor rutiere municipale, care i-ar permite să controleze în timp real toate lucrările de pe infrastructura rutiere, de la planificare, până la evidență și monitorizare. Acest mecanism instituțional este important și eficient și din punct de vedere al activității contabile și de achiziție.	Decizia CMC privind crearea și administrarea Registrului municipal al activelor rutiere și implementarea acestuia.	Elaborarea și adoptarea unei reglementări municipale privind evidența activelor rutiere, dar și planificarea, proiectarea, pozarea, monitorizarea și evidența lucrărilor ingineresti în mun. Chișinău și digitalizarea acestor lucrări pentru monitorizare și evidență eficientă de toți actorii va permite gestionarea eficientă a fiecărei lucrări edilitare, atât ca achiziție, cât și ca eficiență financiară și de gestionare a infrastructurii rutiere, monitorizând în timp real planificarea, desfășurarea și monitorizarea acesteia.
5.	Primăria (prin subdiviziunile sale de specialitate) trebuie să aibă calitatea de agent constator pentru ași putea proteja și gestiona eficient patrimoniul sau sancționa pentru neonorarea obligațiilor, inclusiv urmare accidentelor rutiere.	Modificarea și completarea Codului Contravențional, și a Legii 436/2006 privind administrația publică locală Modificarea și completarea normelor de colectare a datelor în cazul accidentelor rutiere.	În prezent doar Poliția are competența de constatare și sancționare în conformitate cu art. 223 – 224 din Codul Contravențional. Pe de altă parte, proprietarii rețelei rutiere nu-și pot apăra această proprietate de eventualele stricări sau efectuare necorespunzătoare a lucrărilor la momentul stabilirii acestor neconformități. Această neconcordanță creează mari probleme, dificultăți și pierderi pentru autoritățile respective. Aceleași probleme sunt și în cadrul managementului procedurilor de implicare a gestionarului drumului în procesul de documentare, evidență și răspundere urmare a accidentelor rutiere.

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

6.	Necesitatea stabilirii în cadrul DGAURF a unei subdiviziuni de planificare urbană, care ar gestiona problemele infrastructurii la nivel de elaborare a PUG, RLU, PZU, PMU.	Revizuirea și perfecționarea Legii nr. 835/1996 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului astfel încât să corespundă necesităților și cerințelor actuale. Legea nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, de asemenea ar trebui îmbunătățită.	Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul a României ar fi un bun exemplu de urmat.
7.	Elaborarea și aprobarea unui plan de implementare a Strategiei de transport a mun. Chișinău.	Elaborarea și aprobarea Planului de acțiuni pentru implementarea Strategiei de Transport a mun. Chișinău.	Strategia de Transport a mun. Chișinău a fost aprobată de CMC, dar fără a fi elaborat și aprobat un plan de implementare a acesteia. Fără acest plan de acțiuni, Strategia este un document, care expune doar scopuri și obiective, dar fără elemente instituționale de implementare.
8.	Structura și reglementarea activității DGAURF, și în special, a DGTPCC trebuie adaptată necesităților pentru implementarea activă a bunelor practici cu referire la designul universal și implementarea strategiilor de bune practici pentru mobilitatea urbană.	Regulamentele de activitate ale ambelor entități trebuie revăzute în acest sens.	Evaluările eficienței activității Direcțiilor Primăriei mun. Chișinău, efectuate sub auspiciile PNUD, GIF și Green City Lab în anul 2020, au descris foarte elocvent problemele instituționale de structură și activitate a DGTPCC și DGAURF. Se recomandă a se ține cont în cadrul elaborării noilor regulamente de activitate a acestora a relaționării eficiente în cadrul problemelor de mobilitate urbană.
9.	Actualizarea reglementărilor în vigoare privind transportul public, în relație strânsă cu strategiile și bunele practici de mobilitate urbană, trebuie efectuată. Normele tehnice de proiectare a infrastructurii rutiere urbane nu corespund noilor cerințe pentru a asigura mobilitate urbană eficientă și un transport public pe măsură.	NCM B.01.05:2019 "Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale" și CP D.02.11-2014 "Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale" trebuie, dar și alte documente tehnice ce influențează	Ghidul de design al străzilor pentru Chișinău, elaborat în cadrul Green City Lab de PNUD Moldova este un punct de reper foarte eficient în acest sens, care expus în documentele normative menționate va "dezlega" mâinile și impune în același sens autoritățile de profil să-și schimbe viziunea și paradigma

Move It Like Lublin – a Chisinau Sustainable Development Initiative.
Analiza implementării prevederilor Acordului de asociere UE-Moldova referitoare la transportul public

		planificarea, proiectarea, construcția și reabilitarea infrastructurilor urbane, trebuie aduse la cerințele conceptelor moderne de mobilitate urbană.	
--	--	---	--