

# CARACTERISTICILE TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN DE CĂLĂTORI

Doctor în drept, conferențiar universitar **Iurie MIHALACHE**

Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”

**Irina PĂDURARU**, judecător, Judecătoria Buiucani, mun. Chișinău

## CHARACTERISTICS OF PASSENGER URBAN PUBLIC TRANSPORT

**Summary.** The article examines the current state of the legal regulation of relations arising from the urban public transport. The author expresses his position on the need to address specifics of the contract of carriage of passengers, which is a public merger agreement. In addition this article discusses the problem of the lack of established by the legislation of mandatory confirmation from the carrier (urban transport) of the fact of conclusion of a public contract of carriage of passengers by issuing tickets established sample. The author proposes solutions to improve the quality of urban transport.

**Keywords:** urban public transport, licence, tickets, transportation agreement, passenger, administrative liability.

**Rezumat.** Articolul analizează starea actuală din domeniul reglementării juridice a relațiilor care decurg din transportul urban de călători. Autorul își exprimă poziția cu privire la necesitatea abordării specificului încheierii contractului de transport de pasageri, care este un contract cu caracter public. Suplimentar, în articol se examinează problema lipsei legislației corespunzătoare care să confirme faptul încheierii contractului de transport cu eliberarea bonului de casă. Autorul propune soluții de îmbunătățire a calității transportului urban de călători.

**Cuvinte-cheie:** transport public urban, licență, contract de transport, pasager, răspundere contravențională.

## GENERALITĂȚI

Strategia dezvoltării teritoriale, sociale și economice a unui oraș depinde în mare parte de nivelul în care se află rețeaua transportului public. Acesta exercită o mare influență asupra evoluțiilor economice și sociale ale orașului și se poate constitui într-un factor de accelerare sau de încetare a dezvoltării lui.

Împreună cu ramurile ce țin de ocrotirea sănătății, învățământ, comerțul cu amănuntul, prestarea serviciilor de energie electrică, gaze naturale, apă și altele, transportul de călători în raza orașului constituie un domeniu de primă necesitate în viața socială a locuitorilor, precum și în funcționarea infrastructurii orașului în ansamblu. Prestarea serviciilor de transport pentru călătorii din municipiul Chișinău, de exemplu, este efectuată de Î.M. „Regia Transport Electric”, Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”, 19 operatori de transport – administratori ai rutelor de microbuze și autobuze, cât și 45 de agenți economici – titulari de licențe pentru transportul în regim de taxi [1]. Datorită lor, locuitorii capitalei pot ajunge în diferite zone ale orașului, sunt satisfăcute nevoile cotidiene de deplasare la serviciu, studii, afaceri, alte activități sociale și economice, realizându-se astfel integrarea urbei într-un sistem ordonat de funcționare și cooperare, asigurându-se legătura între diferitele elemente componente ale acestuia [2].

Conform statisticii, 75 la sută din populația Uniunii Europene locuiește în zone urbane, astfel încât transportul orașenesc reprezintă o componentă importantă a cererii de mobilitate [3]. Estimările dovedesc că cererea anuală de transport a populației municipiului Chișinău este de circa 454 mil. de pasageri. Distribuția fluxurilor de circulație pe categorii de vehicule arată în felul următor: (a) transportul privat în regim de maxi-taxi (microbuze) – 36,6 %; (b) troleibuze – 35,3%; (c) transportul personal – 19%; (d) taxi – 6% și (e) autobuze municipale – 4,1% [4]. Fiind mai ieftin, transportul public urban este destinat, înainte de toate, pentru deplasarea populației cu venituri mici, iar în acest scop autoritățile publice locale oferă persoanelor socialmente vulnerabile, după caz, facilități la transportul public sub formă de călătorii gratuite, compensații nominative, abonamente la preț redus etc.

De la un timp încoace accentul se pune pe transportul electric urban, care poate răspunde problemelor de eficiență energetică și de poluare [5]. Din acest punct de vedere, troleibuzul este cel mai ecologic și mai ieftin mijloc de transport. Primele troleibuze în orașul Chișinău au apărut în anul 1949 [6], iar în prezent municipiul are la dispoziție aproximativ 300 de troleibuze. Ele sunt repartizate pe 29 rute ce acoperă practic întreaga suprafață a urbei [7]. Din păcate, acest tip de transport în comun nu este rentabil. Ope-

ratorii municipali nu sunt în măsură să își acopere costurile prin veniturile obținute din vânzarea biletelor. Și mai proastă e situația transportului în comun cu autobuzele. Acesta, prin vânzările de bilete, acoperă doar un sfert din costuri [8].

Subliniem faptul că începând cu anul 1889 în municipiul Chișinău au existat și tramvaie. Inițial erau montate pe șine și trase de 2-3 cai pe strada Alexandrovskaia (actualul Bulevard Ștefan cel Mare), pe o lungime de 6 kilometri, ca ulterior, în anul 1913, Primăria să renunțe la tramvaiele trase de cai în favoarea celor electrice. După război, deși tramvaiele vechi au fost înlocuite cu altele noi, în anul 1961 ele au fost eliminate din circuit pe motiv că produc mult zgomot.

Modul de organizare a transportului urban este stabilit prin Codul transporturilor rutiere [9] și Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje nr. 854/2006 [10]. Deschiderea rutelor urbane regulate noi, modificarea sau închiderea celor existente se efectuează de către primăria orașului. Aceasta elaborează reguli de transportare a călătorilor și bagajelor pe teritoriul său, după care le înaintează organului de specialitate al administrației publice centrale pentru coordonare. Dreptul prioritar de deservire a rutelor urbane regulate se acordă operatorilor de transport înregistrați pe teritoriul orașului și care au în dotare mai multe unități de transport proprii.

### PARTICULARITĂȚI

Transportul public urban se caracterizează prin anumite particularități, precum: accesibilitatea, caracterul de masă, periodicitatea și caracterul uniform. Prin *accesibilitate* se înțelege că orice persoană poate beneficia de serviciile transportului public fără a fi necesar de a prezenta careva acte de identitate. Principala obligație a persoanei este de a procura biletul de călătorie, care confirmă faptul încheierii în formă verbală a contractului de transport. A doua particularitate se referă la *caracterul de masă* al transportului, fiind destinat deplasării persoanelor în grup. Nu are importanță numărul de persoane prezente în autovehicul, transportatorul fiind obligat să efectueze cursele conform orarului de circulație aprobat de administrația publică locală. De regulă, pe parcursul zilei fluxul de pasageri nu este uniform, el depinde de perioada în care se circulă. A treia particularitate ține de *periodicitate* și se manifestă prin circulația permanentă la anumite intervale de timp, conform unui grafic aprobat în prealabil. În fine, *caracterul uniform* al transportului public se exprimă atât prin regimul specific de organizare a transportării, cât și prin clauzele contractuale, care sunt aceleași pentru toți pasagerii.

În doctrina de specialitate există discuții cu referire la înțelesul noțiunii „transport urban în folos public”. Nici legislația, nici literatura juridică nu definesc acest concept, motiv pentru care în practică apar dificultăți de interpretare cu privire la esența raporturilor de transportare a persoanelor cu transportul urban public, cercul de subiecți ai raporturilor respective, mijloacele de interacțiune, drepturile și obligațiile părților [11]. De asemenea, nu sunt clare criteriile în funcție de care operatorii de transport pot fi raportați la categoria „transport urban în folos public” și nici tipurile de transport care fac parte din categoria respectivă [12]. În scopul remedierii acestei probleme, profesorii N. Leșcinscaia, V. Macarevici [13] și O. Condarevici [14] propun o reglementare cât mai amplă în legislația fiecărui stat a raporturilor din sfera transportului urban de persoane.

Cercetătorul A. Lebedev recomandă crearea unei structuri metropolitane de transport care să fie formată prin fuzionarea Î.M. „Regia Transport Electric”, Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” și Î.S. „Calea Ferată din Moldova” (filiala Chișinău). Autorul propune ca dezvoltarea sistemului de tip metropolitan să cuprindă patru zone: Zona 1 – orașul Chișinău (implică autobuze, troleibuze, tren (3-4 stații)); Zona 2 – circa 10 km în afara orașului Chișinău (microbuze, tren, autobuze expres); Zona 3 – până la centrele raionale Strășeni, Anenii Noi, Hâncești (autobuze, tren); Zona 4 – până la centrele raionale Criuleni, Orhei, Călărași, Căușeni, Leova, Nisporeni, Basarabeasca (autobuze, tren) [15]. Astfel, sistemul metropolitan va asigura accesul rapid din orice centru raional până în centrul orașului Chișinău (Gara Feroviară, Gara Auto Centrală), prin intermediul autobuzelor de tip expres și prin intermediul trenului. Gara Auto Centrală urmează a fi regândită pentru a oferi acces ușor transportului public în zona respectivă, fiind mai degrabă un punct de tranzit decât o stație terminus, unitățile de transport staționând cel mult jumătate de oră pentru debarcare-îmbarcare.

Expertii Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare propun structurarea transportului public din municipiul Chișinău pe trei straturi: primul – linii de troleibuz, al doilea – autobuze, al treilea – microbuze. Legăturile dintre moduri să fie încurajate prin crearea unor puncte de transfer intermodal și prin implementarea structurii tarifare integrate de taxare [16]. Avantajele reformei sistemului de transport în acest caz vor fi multiple: persoanele pot ajunge ușor în centrul orașului; creșterea numărului de pasageri, fapt ce se va solda cu încasări suplimentare; posibilități de dezvoltare a rețelei; încasările semnificative din abonamente vor asigura o stabilitate financiară; mi-

crobuzele nu vor avea un rol separat în sistemul de transport, ci vor deveni o parte importantă a acestuia; orarul troleibuzelor, autobuzelor și microbuzelor va fi sincronizat, pentru a permite utilizarea mijloacelor de transport rapid și eficient.

Raporturile ce iau naștere între operatorul de transport și pasager au la bază contractul de transport reglementat de Codul civil. Aceste raporturi se disting prin anumite particularități:

1. Pasagerul încheie contractul de transport în formă verbală și încheierea lui coincide cu momentul procurării biletului de călătorie, acesta fiind unica dovadă a încheierii contractului de transport. Însă în bilet nu este indicat locul pe care urmează să îl ocupe pasagerul în salonul vehiculului. La fel, nu există mențiuni cu referire la stația de coborâre și nici destinația finală a rutei respective. Aceste condiții nu fac parte din conținutul contractului de transport urban.

2. În conținutul contractului de transport public urban de pasageri nu se include și contractul de transport de bagaje. Pasagerul își poate lua cu sine gratuit bagaje de mână, însă dacă dorește să transporte bagaje de dimensiuni mai mari, el va trebui să încheie un contract de bagaje. În realitate, legea nu face deosebire între biletul de pasageri și biletul de bagaje, biletele sunt aceleași, doar că în cazul bagajului pasagerul va procura de la taxator două bilete, unul pentru sine și altul pentru bagaj [17]. Mai mult ca atât, bagajele rămân pe tot parcursul deplasării în salon, alături de pasager, deoarece transportul public urban nu este dotat cu secții de bagaje.

3. Dacă contractul de transport de persoane în general este unul cu titlu oneros și sinalagmatic, în cazul contractului de transport public urban de pasageri aceste două caractere juridice pot să lipsească. Există unele categorii de persoane (invalidii, pensionarii, veteranii de război, deputații, consilierii locali, polițiștii ș.a.) care sunt în drept de a beneficia de călătorie gratuită. Pentru aceste persoane contractul de transport este unul gratuit și unilateral, susține profesorul H. Șvarț [18]. În acest context doctrinarul A. Novic aduce argumente că plata totuși se face, doar că plătitor nu este pasagerul, ci administrația publică locală care transferă anumite sume de bani din bugetul local pe contul întreprinderii de transport pentru acoperirea cheltuielilor respective [19].

Problema caracterului gratuit sau oneros al contractului de transport al persoanelor ce beneficiază de dreptul legal la călătorie gratuită cu transportul public a fost abordată și de profesorul Gh. Chibac în Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Potrivit autorului, „contractul de transport este, de regulă, cu titlu oneros, însă transportarea bunurilor sau a pasa-

gerilor în unele cazuri poate fi și gratuită. Transportarea gratuită nu este reglementată de regulile stipulate în Codul civil. De la această regulă există excepții. Astfel, regulile stipulate în Codul civil se aplică în cazul în care transportarea este efectuată în cadrul activității de întreprinzător de către o persoană care oferă public servicii de transport. Este vorba, în primul rând, de transportarea gratuită a diferitelor categorii de persoane fizice de către transportul public urban, electric și auto” [20].

Cea mai frecventă problema ce apare în practică este că bugetul local acoperă insuficient cheltuielile pe care le suportă transportatorii de pe urma transportării gratuite a persoanelor care beneficiază de gratuități. În consecință, se creează datorii față de întreprinderile de transport, iar în cazul în care din lipsa mijloacelor financiare transportatorii refuză să mai transporte gratuit și înaintează acțiune în judecată împotriva administrației locale, pentru a-și întoarce datoriile, atunci din bugetul local li se transferă doar banii special rezervați pentru acoperirea cheltuielilor din transport, și numai dacă acești bani există [21]. În așa mod, întreprinderile de transport sunt nevoite să activeze în pierdere. O soluție este de a retrace dreptul la călătorie gratuită unor categorii de cetățeni cărora li s-a acordat acest drept de către administrația publică locală, iar în schimb să li se achite lunar o compensație bănească sub forma unui adaos la pensie. Schema dată este aplicată actualmente de către Primăria municipiului Chișinău, după ce în septembrie 2009 Consiliul municipal a luat decizia de a retrace dreptul pensionarilor la călătorie gratuită în transportul public.

4. Categoriile de persoane care beneficiază de dreptul la călătorie gratuită în transportul public sunt prevăzute în actele legislative, însă organele administrației publice locale în mod suplimentar pot lua decizii prin care să lărgescă numărul acestor categorii de populație. Dacă asemenea hotărâri au fost luate, atunci extrasul din decizia consiliului local, împreună cu lista beneficiarilor de călătorie gratuită, vor trebui afișate în salonul tuturor autobuzelor și troleibuzelor ce aparțin întreprinderilor de stat și efectuează transportul de persoane în raza orașului respectiv. Lista persoanelor ce beneficiază de dreptul la călătorie gratuită în transportul public din raza municipiului Chișinău, de exemplu, este stabilită prin Anexa nr. 3 la Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 din 15.09.2009 și din această categorie fac parte: a) *aleșii locali* (în raza unității administrativ-teritoriale respective), în conformitate cu prevederile art. 23 al Legii privind statutul alesului local nr. 768/2000 (M.O., 2000, nr. 34); b) *colaboratorii poliției*, în temeiul art. 64 al Legii cu privire la activitatea poliției și statutul polițistului

nr. 320/2012 (M.O., 2013, nr. 42-47); c) *militarii și colaboratorii din organele securității statului*, în temeiul Legii cu privire la organele securității statului nr. 619/1995 (M.O., 1997, nr. 10) și a Deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 din 15.09.2009. Potrivit legii, sistemul organelor securității statului se constituie din Serviciul de Informații și Securitate, Serviciul de Protecție și Pază de Stat, Departamentul Poliției de Frontieră și Serviciul Vamal al R.M. (art. 13 alin.(1)); d) *copii până la vârsta de 7 ani*. Regulamentul nr. 854/2006 stabilește că pasagerul are dreptul să fie însoțit de un copil în vârstă de până la 7 ani inclusiv, care va călători gratuit dacă nu ocupă un loc aparte pe scaun (pct. 10 lit. (a)); e) *gărzile populare*. Potrivit Legii cu privire la gărzile populare nr. 1101/1997 (M.O., 1997, nr. 22-23), membrul gărzii populare în exercițiul funcțiunii este în drept să folosească gratuit transportul urban de pasageri (cu excepția taximetrelor), în modul stabilit de autoritățile administrației publice locale (art. 9 pct.(1) lit.(g)). De asemenea, pentru a putea călători gratuit cu transportul public, membrul gărzii populare este obligat să poarte, în exercițiul funcțiunii, brasardă, să aibă asupra sa legitimația și insigna de membru (art. 8 lit.(f)); f) *veteranii de război*, în temeiul Legii cu privire la veterani nr. 190/2003 (art.14 alin.(1) pct.(d)) (M.O., 2003, nr. 84-86). Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 din 15.09.2009 s-a dispus că în transportul urban regulat din raza municipiului Chișinău mai au dreptul la călătorie gratuită *Eroii Uniunii Sovietice, Eroii Muncii Socialiste și persoanele decorate cu ordinele „Slava” de trei grade*.

5. În afară de biletul pentru o singură călătorie, în transportul public urban de pasageri există *abonamente*, valabile pentru o anumită perioadă de timp. Avantajul abonamentului este că oferă pasagerului dreptul de a se deplasa cu orice rute care sunt deservite de aceeași organizație de transport și fără a avea careva limitări în acest sens. Specificul abonamentelor de călătorie este că prețul lor nu depinde de numărul călătoriilor, ci de termenul abonamentului. De exemplu, în chioșcurile din mun. Chișinău pot fi procurate abonamente la troleibuz pentru 1 lună și pentru 15 zile. Interesul transportatorului constă în primirea anticipată a banilor, în schimbul unor servicii care vor fi prestate în viitor.

Structura tarifară actuală din transportul public urban nu încurajează loialitatea pasagerilor. Abonamentele lunare sunt prea scumpe în comparație cu un singur bilet în alte orașe (abonamentul lunar conține de 90 ori prețul unui bilet). Și sistemul de taxare prin care biletele se vând în vehicul este impropriu standardelor europene, iar o soluție în acest sens ar fi ca procurarea tichetelor și abonamentelor să fie efectuată

în puncte autorizate de vânzare. Prețul pentru tichete urmează a fi majorat semnificativ, în timp ce prețul la abonamente ar trebui să fie redus. Mai mult, troleibuzele, autobuzele și microbuzele să fie integrate într-un singur sistem cu sistem de taxare, care să permită pasagerului să schimbe între rute și mijloace fără a mai plăti taxe suplimentare.

Regulamentul nr. 854/2006 instituie o serie de cerințe față de autovehicule și anume: să aibă indicat pe parbrize numărul rutei, denumirea punctelor inițiale și finale; indicatoare laterale cu punctele inițial, final și intermediare, în conformitate cu cerințele în vigoare. Transportarea pasagerilor să se efectueze în conformitate cu capacitatea nominală a autobuzului, conform pașaportului uzinei producătoare, iar locurile pe banchete să nu fie numerotate (pct. 31). Prin ușa din față a autobuzului au dreptul la îmbarcare pasagerii cu copii de vârstă preșcolară, femeile gravide, persoanele de vârstă înaintată, invalizii cu semne vizibile de invaliditate, copiii din clasele primare, persoanele care efectuează controlul. De asemenea, pentru pasagerii cu copii de vârstă preșcolară, femeile gravide, invalizii și cetățenii de vârstă înaintată sunt rezervate primele patru locuri din partea stângă, iar în troleibuz și autobuze de capacitate sporită – primele zece locuri. Aceste locuri sunt marcate cu indicatoare care cuprind inscripția „Pentru pasagerii cu copii și invalizi” (pct. 32).

Potrivit deciziei Consiliului municipal Chișinău nr. 8/8 din 15.09.2009, tariful pentru o călătorie cu troleibuzul în raza municipiului Chișinău este 2 lei, iar cu autobuzul – 3 lei. Suplimentar, transportarea pasagerilor pe rutele urbane se organizează pe baza abonamentelor lunare pentru maturi, abonamentelor lunare pentru elevi și studenți, legitimațiilor unor categorii de cetățeni care beneficiază de facilități conform legislației. Călătorul este obligat să achite costul călătoriei până la stația următoare taxatorului sau șoferului. Modul de achitare a taxei pentru călătorie și obligațiile părților în transportul urban sunt stabilite în Regulamentul nr. 854/2006, iar pentru transportul public din municipiul Chișinău, care este cel mai aglomerat din toată republica, și în Regulile de călătorie cu transportul public în raza municipiului Chișinău, aprobate prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/35 din 22.06.2000. În cazul în care taxatorul lipsește, achitarea se efectuează nemijlocit la conducătorul mijlocului de transport, cu eliberarea biletului. La autobuzele de rută urbană se poate practica autotaxarea, iar călătorul achită taxa pentru călătorie și transportarea bagajelor prin compostarea tichetelor respective (pct. 33 din Regulamentul nr. 854/2006). Subliniem că autotaxarea la care se face referire în regulamentul nu se mai practică pe teritoriul Republicii

Moldova. Pasagerii achită costul călătoriei taxatorului, dar această modalitate nu este eficientă, motiv pentru care există discuții în privința substituirii formei actuale de taxare cu mijloacele moderne care se aplică pe larg în Uniunea Europeană.

Posesorii abonamentelor și legitimațiilor sunt obligați ca la urcare să le prezinte în formă deschisă taxatorului. Dacă persoana are asupra sa bagaje, pentru fiecare dintre acestea este necesar a procura un bilet de călătorie, excepție făcând bagajele (sacoșe, genți, serviete) cu greutate și volum redus care sunt ținute în mână. Posesorii abonamentelor și legitimațiilor achită în mod separat plata pentru transportarea bagajelor. Cu alte cuvinte, aceste documente oferă un drept numai persoanei, nu și bagajului, de aceea în cazul în care bagajele depășesc cerințele de greutate, călătorul va procura pentru ele bilet de călătorie. În contextul în care majoritatea troleibuzelor și autobuzelor din municipiul Chișinău sunt demult uzate, o normă foarte importantă este că se permite călătoria fără plată suplimentară în vehiculele ce vin în urma celui defectat (pct. 2.2 din Regulile de călătorie în transportul public din raza municipiului Chișinău).

Călătorul este obligat să aștepte vehiculul la stație, sau, după caz, pe trotuar ori pe acostament. La rândul său, conducătorul mijlocului de transport trebuie să staționeze la fiecare stație atâta timp cât este necesar pentru urcarea și coborârea călătorilor, iar pornirea urmează să se facă numai după închiderea ușilor. Fiind deja în salon, în timpul circulației călătorul este obligat să se țină de bare sau de mânere, pentru a evita traumele. Totodată, nu se permite urcarea călătorului în stare de ebrietate în mijlocul de transport, pasagerilor li se interzice să consume băuturi alcoolice, să fumeze ori să tulbure liniștea celorlalți călători. La fel, el nu este în drept să se implice în mecanismele de deschidere a ușilor, deoarece pentru aceasta responsabil este șoferul. În Regulile de călătorie în transportul public din raza municipiului Chișinău sunt stabilite obligațiuni și pentru taxator (pct. 4). El trebuie să poarte uniforma de lucru, să fie amabil, să încaseze plata pentru călătorie și să elibereze biletul respectiv. De fiecare dată este dator să verifice în formă deschisă abonamentele și legitimațiile de călătorie, chiar dacă călătorii adeseori se incomodează de insistența verificării la care sunt supuși.

Amenda pentru neachitarea taxei de călătorie constituie 50 de lei și se aplică de către controlorii întreprinderilor municipale „Regia Transport Electric” și „Parcul Urban de Autobuze”. Plata amenzii nu-l eliberează pe călător de achitarea taxei pentru călătorie, iar dacă călătorul nu dorește să achite și taxa pentru călătorie, este obligat să părăsească necondiționat ve-

hiculul. Prin Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 12/10 din 27.11.2009 s-a stabilit că pentru călătoria în troleibuz fără documente de călătorie (bilete, abonamente, legitimații cu dreptul de a călători gratuit, carnete de student și elev), în cazul acceptului de a plăti amenda pe loc nu se întocmește proces verbal. În cazul în care călătorii nu plătesc amenda pe loc sau prezintă legitimații de proveniență suspectă, ei sunt conduși la secția de poliție pentru a achita amenda în modul și mărimea stabilită de Codul contravențional.

## CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

1. Eficientizarea transportului public urban impune asigurarea executării unui set de măsuri în domeniul optimizării condițiilor de activitate a transportatorilor publici de călători, precum: adoptarea unor politici tarifare de stat cu acoperirea integrală a prețului real de cost al unei călătorii, acumularea de către operatorii de transport a veniturilor proprii pentru renovarea materialului rulant, fondurilor fixe și circulante; asigurarea condițiilor de concurență loială tuturor genurilor de transporturi publice de călători, cu sau fără facilități; excluderea dublării rutelor; optimizarea rețelei de rute, prioritar în partea centrală și pe magistralele principale ale municipiului Chișinău; excluderea transportului de capacitate mică din centrul capitalei care supraaglomerează arterele și reduce viteza de deplasare, introducerea pe aceste segmente a transportului de capacitate sporită, autobuze și troleibuze.

2. Problema principală a transportului public din municipiul Chișinău este lipsa unei viziuni în baza căreia s-ar lua decizii de optimizare și dezvoltare. Procurările de troleibuze noi, devierea și anularea unor rute de microbuze reprezintă, mai degrabă, soluții ad-hoc decât părți ale unei strategii generale. Soluția pe care o propunem este crearea unei structuri noi, cu denumirea Regia Transport Metropolitan Chișinău (RTMC), prin fuzionarea Î.M. „Regia Transport Electric” și Î.M. „Parcul Urban de Autobuze”. Subliniem că structuri similare funcționează în orașe precum: Paris, Lisabona, Madrid, Amsterdam, Helsinki etc. Astfel, managementul transportului public ar fi centralizat și mai eficient.

3. Sistemul actual de taxare în transportul urban, bazat pe colectarea sumelor la bordul vehiculelor și vânzarea biletelor de hârtie, nu corespunde standardelor europene în domeniu. Abonamentele sunt prea scumpe în raport cu biletul de o călătorie, iar structura tarifară nu favorizează clienții fideli. Soluția ar fi introducerea sistemului de taxare electronică în troleibuzele și autobuzele din municipiul Chișinău. În esență,

sistemul de taxare electronică presupune deținerea de către pasageri a unor carduri pentru achitarea călătoriilor. Cardurile pot fi încărcate prin intermediul diferitor dispozitive, inclusiv terminale, care vor fi instalate în apropierea stațiilor de așteptare a transportului public. Odată cu implementarea sistemului de taxare electronică urmează a fi aprobată o nouă structură de tarifare a serviciilor de transport public, dar și modificări în Codul contravențional pentru sancționarea călătorilor care nu-și onorează obligațiile de plată.

4. Costul unui bilet de călătorie în transportul public urban din Republica Moldova este foarte mic. La prețul de 2 lei (troleibuz) și 3 lei (autobuz), operatorii de transport cu greu își pot acoperi cheltuielile de afacere. Altă situație există în marile orașe europene: în Sofia (Bulgaria), de exemplu, costul unei călătorii cu troleibuzul este de 0,5 euro, în Varșovia (Polonia) – 0,7 euro, în București (România) – 0,4 euro, la Budapesta (Ungaria) – prețul biletului pentru o singură călătorie cu metroul, autobuzul, troleibuzul sau calea ferată este de 1,08 euro. În alte orașe europene costurile pentru o călătorie sunt și mai mari, de exemplu, în Londra (Anglia) este de 2,5 euro. Prin urmare, prețul biletului de călătorie necesită a fi majorat cu condiția renovării pe etape a parcului de troleibuze, respectiv înlăturarea treptată a microbuzelor din circuit prin înlocuirea acestora cu autobuze de mare tonaj. În orașul Praga (Cehia), de exemplu, dar și în alte orașe europene, populația călătorește cu metroul, tramvaiul și troleibuzul. Autobuzele circulă doar la periferie [22], iar microbuze nu există.

5. În transportul public urban din marile orașe ale lumii, taxatori precum în Republica Moldova nu există. Autobuzele, troleibuzele, tramvaiele, metrouri-

le sunt dotate cu aparate speciale (compostoare, turnichete, validatoare), iar în mod periodic, verificarea este efectuată și de către controlori sau de conducătorul auto. În Federația Rusă (Moscova, Sankt Petersburg și altele), bunăoară, autobuzele, troleibuzele și tramvaiele sunt dotate cu turnichete. Urcarea pasagerilor se face doar pe ușa din față, la care este amplasată turnicheta (metroul constituie o excepție, deoarece turnichetele se află la intrarea în subterană). În orașele mari din România (București, Iași, Cluj-Napoca, Constanța) biletul de călătorie poate fi cumpărat de la tonete (chioșcuri amplasate în cele mai aglomerate stații din oraș). La urcare, biletul se compostează/perforează și se aruncă sau se rupe la coborâre. Pentru verificarea biletelor există controlori, dar și conducătorii auto, înainte de pornire, au dreptul de a verifica biletele. Mai mult chiar, recent (mai 2015) au fost instalate automate pentru procurarea biletelor. Instrucțiunile de utilizare ale automatelor sunt simple: călătorul alege tipul de bilet și numărul de călătorii. Atunci când s-a decis, călătorul alege modalitatea de plată, în numerar sau pe card, după care își ridică biletele și restul [23]. Aceeași modalitate de taxare în transportul public este prezentă în orașele Italiei, Franței, Spaniei, Germaniei etc.

6. În cazul persoanelor care dețin dreptul legal de a călători gratuit în transportul public, deși s-ar crea impresia că pentru aceste categorii de persoane contractul de transport este unul gratuit și unilateral, în realitate plata se realizează, doar că plătitor nu este pasagerul, ci administrația publică locală. Din mijloacele financiare ale bugetului local autoritatea publică transferă periodic anumite sume de bani pe contul întreprinderilor de transport cu scopul de a acoperi cheltuielile de călătorie gratuită.

## BIBLIOGRAFIE

1. Gheorghita A. Complexul de transport public din municipiul Chișinău: analize, perspective, căi de eficiență-zare. Materialele Conferinței Științifice Internaționale „Sisteme de Transport și Logistică”, Ediția a V-a, mun. Chișinău, 11-13 decembrie 2013. Chișinău: Evrica, 2013, p. 36.
2. Гуржей С. Ю. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.03 (Предпринимательское право); науч. рук. В. В. Кванина. Челябинск, 2007, с. 2-4.
3. Brebbia C. A., Miralles J. L. Urban Transport XXI. Ashurst Lodge: WIT Press, 2015, p. 56.
4. Moldova în cifre = Молдова в цифрах: Breviar statistic. Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova. Chișinău: Statistica, 2015, p. 61.
5. Tănăsescu F. Transportul electric urban în marile aglomerări urbane: prezent și perspective. Proceedings:

lucrările celei de-a VII-a ediții a Conferinței anuale a Academiei de Științe Tehnice din România. București: Agir, 2012, p. 55-56.

6. Gorincioi T. 60 de ani de la lansarea troleibuzului, 120 de ani de la primul tramvai. În: ziarul public municipal „Capitala”, 15.10.2009.

7. [http://www.capitala.md/index.php?option=com\\_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=ru](http://www.capitala.md/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=ru) (accesat 23.03.2015).

8. Portalul oficial al Primăriei municipiului Chișinău, <http://www.chisinau.md/troleibuze> (accesat 24.03.2015).

9. Romani F., Hamöller G., Boeswillwald P. Strategia de transport a municipiului Chișinău. Programul de consultanță privind reglementarea și restructurarea transportului public. Karlsruhe, București, 2013, p. 8.

10. Codul transporturilor rutiere, nr.150 din 17.07.2014. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 247-248.

11. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje, aprobat prin Hotărârea Guvernului R.M. nr. 854 din 28.07.2006. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2006, nr. 124-125.

12. Лещинская Н. И. Некоторые проблемы законодательных дефиниций в области перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Человек, психология, экономика, право, управление: проблемы и перспективы: материалы XIII Международной научной конференции аспирантов и магистрантов, г. Минск, 19 мая 2010 г., Минский ин-т управления, под ред. канд. наук В.В. Гедранович. Минск, 2010, с. 166.

13. Лещинская Н. И. О некоторых мерах по совершенствованию законодательства в области перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Человек, психология, экономика, право, управление: проблемы и перспективы: материалы XV Международной научной конференции аспирантов и магистрантов, г. Минск, 16 мая 2012 г., Минский ин-т управления; под ред. канд. наук В.В. Гедранович. Минск, 2012, с.165.

14. Лещинская Н. И., Макаревич В. Д. Особенности правового регулирования городского транспорта общего пользования в Германии и Беларуси. Вестник Белорусского государственного экономического университета (Belarus), 2010, № 5, с. 92-99.

15. Кондаревич О. С. Правовое регулирование организации городских и пригородных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Управление в социальных и экономических системах: Материалы XVIII международной научной-практической конференции, г. Минск, 30-31 мая 2009 г.; ред. кол.: Н.В. Суша. Минск, 2009, с. 388; Кондаревич О. С. Об отнесении автомобильных перевозчиков к организациям автомобиль-

ного транспорта общего пользования. Юридический журнал (Federația Rusă), 2007, nr. 2, с.17.

16. Lebedev A. Cum sistemul de transport public din municipiul Chișinău ar putea deveni mai eficient, publicat la 16.03.2015, <http://diez.md/2015/03/16/cum-sistemul-de-transport-public-din-municipiul-chisinau-ar-putea-deveni-mai-eficient/> (accesat 25.07.2015).

17. Romani F, Hamöller G., Boeswillwald P., op. cit., p. 63.

18. Mihalache I. Contractul de transport auto de pasageri și bagaje. Revista Națională de Drept, 2011, nr.1, с. 21.

19. Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. Москва: Юридическая литература, 1966, с. 162.

20. Новик А. А. Правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования. Транспортное право (Federația Rusă), № 1, 2005, с. 35-36.

21. Chibac Gh. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Volumul II. Ediția a II-a. Chișinău: ARC, 2006, p. 572.

22. Новик А. А., op.cit., p.36.

23. <http://www.myczechrepublic.com/ru/prague/buses.html> (accesat 09.06.2015).

24. Automatele au fost achiziționate din fondurile europene, care au ca scop modernizarea transportului public din Iași. Fiecare aparat costă 10 000 euro ([http://www.adevarul.ro/locale/iasi/Automate-bilete-statiile-transport-iasi\\_0\\_586741852.html](http://www.adevarul.ro/locale/iasi/Automate-bilete-statiile-transport-iasi_0_586741852.html) (accesat 09.06.2015)).



Petru Balan. Scenografie (schiță) la spectacolul *Ovidiu* de V. Alecsandri, regia D. Griciuc. Teatrul Național „Vasile Alecsandri” din Bălți, 2001.