

PERSPECTIVE ÎN DEZVOLTAREA ACTIVITĂȚII TRANSPORTULUI AUTO ÎN R. MOLDOVA

Autor: l. superior Garștea Nina

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: *Transportul auto face parte din ramurile domeniului transportului care la rândul său face parte din ramurile economiei naționale, prin care se asigură deplasarea în spațiu a bunurilor și persoanelor, continuarea proceselor economice în sfera circulației¹. Activitățile de transport, ca obiect al dreptului transporturilor reprezintă acele activități care constau într-o deplasare în spațiu a unor persoane sau bunuri prin intermediul unui mijloc de transport și prin utilizarea unei căi de transport adecvate. Activitatea de transport auto poate fi desfășurată doar de persoanele fizice sau persoane juridice de stat sau private care au în proprietate de mijloace de transport au obținut licența, autorizație și alte cerințe legale în domeniul respectiv.*

Cuvinte cheie: *activitate de transport, antreprenoriat, legislație, factorii obiectivi, factorii subiectivi, mijloc de transport.*

În condițiile economiei de piață activitatea de transport auto este o activitate economică de întreprinzător. Această activitate este cunoscută oficial încă din anii 1776 când a fost publicată lucrarea lui Adam Smit în care se reflectă diferitele aspect ale activității de întreprinzător².

Activitatea economică a subiecților de drept în condițiile economiei de piață din Republica Moldova este reglementată în Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr. 845 a RM. Legea nr. 845 cu privire la antreprenoriat și întreprinderi prin care s-a permis persoanelor fizice și juridice să practice o activitate economică numită activitate de întreprinzător independent de cea a statului, pe riscul propriu, din proprie inițiativă, care să le aducă venit sau profit. Astfel, p.1 al articolului 1, al Legii prevede, că: “antreprenoriat este activitatea de fabricare a producției, executare a lucrărilor și prestare a serviciilor, desfășurată de cetățeni și de asociațiile acestora în mod independent, din proprie inițiativă, în numele lor, pe riscul propriu și sub răspunderea lor patrimonială cu scopul de a-și asigura o sursă permanentă de venituri”³.

Pentru a dezvolta această activitate în statul nostru s-a început procesul de creare a proprietății private care era fondată, în primul rând, prin restituirea coții valorice cetățenilor care se desprindea din proprietatea statului în formă de Bonuri patrimoniale. Mai apoi începând cu 1993 au fost adoptate un șir de legi care au legiferat procesul de privatizare a proprietății statului adică transformării ei în proprietate privată. Aici putem evidenția Legea cu privire la privatizare, Legea cu privire la privatizarea întreprinderilor de stat, Legea cu privire la privatizarea spațiului locativ, Noul cod funciar care reglementa procesul de privatizare a pământului, Codul apelor etc.⁴

În literatura economică atât națională cât și internațională există numeroase abordări în ceea ce privește clasificarea și ordonarea factorilor de dezvoltare economică. Anume aici are loc o absorbție reflexivă între economie și legislație, deoarece această corelație generează o interdependență obiectivă între aceste două domenii. Factorii vizați, au fost menționați atât în funcție de posibilitățile de cuantificare a contribuției directe și indirecte, în funcție de ordinea priorităților de acțiune prin politica economică, cât și pe baza apariției lor în problematica dinamicii dezvoltării economice și legislative a RM .

¹ Manolache O. Dreptul Transporturilor. ed. ALLBECK. București. 2001, p.151

² Margineanu G., Mărgineanu Lilia. Dreptul afacerilor.ed.tip.Elena -V.I. Chișinău.2004, p.54

³ Legea cu privire la antreprenoriat și întreprinderi nr. 845 a RM.//Monitorul//, nr.2/33 din 28.02.1994

⁴ Cojocari Eugenia. Drept economic. Partea generală. Ed. Business Elita. Chișinău. 2007, p.188

În literatura de specialitate se consideră⁵ că din punct de vedere a posibilităților și riscurilor din partea mediului extern, precum și punctele tari sau vulnerabile ale sistemului de transport, dezvoltarea economiei statului asupra exportului de mărfuri, este determinată de:

1. Factori subiectivi, în care se includ:

a) factorul uman (resursele de muncă). Din punct de vedere teoretic sporirea ratei ocupării prin crearea de noi locuri de munca, favorizează creșterea economică și astfel extinderea ocupării devine o consecință și nu o premisă, a procesului creșterii economice.

b) factorul material include toate resursele materiale, mijloacele de transport în cumul cu sursele necesare de întreținere a acestora, echipamentele de producție acumulate, alte resurse naturale care obiectul exportului cum sunt: zăcămintele de petrol și gaze naturale, pădurile, apa și resursele minerale.

c) formarea de capital, cel de-al treilea factor determinant al dezvoltării activității de transport, constă în proiecte de mare amploare (construcția de șosele, canale de irigații și căi navigabile) care urmează a fi realizate pentru ca activitatea economică cât și cea comercială să se poată desfășura.

2. Factori obiectivi sunt factorii a căror existență sau inexistență nu este condiționată de voința sau decizia statului, societății sau a omului. Interdependența existentă între dezvoltarea economiei statului cu exportul este evidentă, întrucât anume nivelul de dezvoltare a economiei statului determină volumul exportului⁶. Astfel printre factorii obiectivi urmează a fi menționați:

a) **Legislația în vigoare.** Legislația în domeniul transportului înglobează totalitatea actelor normative și legislative care reglementează activitatea de transport, încheierea, executarea și întreruperea raporturilor juridice de transport. În literatura de specialitate, dezvoltării economice și calității legislației existente în stat i se acordă o atenție deosebită, deoarece bunăstarea generală a societății depinde de nivelul acestora.

În cadrul analizei legislației în domeniul transportului pot fi constatate o serie de discrepanțe majore cât și omisiuni. În prezent, Codul Transporturilor Auto, aprobat prin legea nr. 116-XIV din 29.07.1998, nu corespunde necesităților actuale domeniului, dar nici principiilor de bază de reglementare a activității de întreprinzător Legea nr. 235-XVI din 20.07.2006⁷. Cadrul legal de reglementare a domeniului transporturilor auto nu încorporează în lege normele materiale și procedurale de inițiere, desfășurare, lichidare, dar și control a afacerii, acestea fiind reglementate prin hotărâri de Guvern și ordine ale Ministrului. Astfel, organizarea transportului de călători și bagaje este efectuată în baza Hotărârii Guvernului nr. 854 din 28.06.2007, cu privire la Regulamentul privind transportul de călători și bagaje în timp ce condițiile de licențiere a domeniului transporturilor auto de călători nu sunt stipulate în nici un act legislativ.

În economia oricărui stat, transportul ocupă un rol de bază, or, fără această activitate nu este posibilă dezvoltarea ramurilor existente. În Republica Moldova regimul juridic al fiecărui mod de transport este reglementat prin acte normative. Întreaga legislație a RM care reglementează ramura transportului se divizează în două mari categorii: în prima categorie intră toate actele normative care conțin reglementări generale despre transport, cum ar fi –Constituția RM și Codul civil al RM; în a doua categorie, sunt încorporate majoritatea normelor legislației în vigoare care reglementează toate tipurile de transport.

Legislația Republicii Moldova se află încă în proces de formare, o parte din baza legislativă existentă, este moștenită din perioada sovietică. Dat fiind faptul că relațiile sociale au evoluat, unele reglementări legislative, au căzut în desuetudine și nu mai pot fi aplicate. În aceste circumstanțe, se evidențiază necesitatea de a perfectă multe aspecte în acest domeniu, astfel încât legislația să fie adaptată integral cerințelor economiei de piață și complexului de transport existent la momentul actual. Unul din cele mai de importante acte legislative care reglementează activitatea de transport este Legea RM nr. 1194-XIII din 21.05.1997 cu privire la transporturi. Actul respectiv stabilește bazele economice, juridice și organizaționale ale activității complexului de transport al Republicii Moldova. În lege este clar stipulat scopul și sarcinile acesteia, reglementând bazele juridice de organizare a activității întreprinderilor de transport, raporturile juridice ale acestora cu autoritățile administrației publice, drepturile, obligațiile și responsabilitatea întreprinderilor de transport și controlul asupra respectării legislației în transport

⁵ Grigoruta M.V., p.22 http://anale.feaa.uaic.ro/anale/resurse/22_Bedrule-Grigoruta_MV_-_Capitalul_uman_si_investitia_in_educatie.pdf

⁶ <http://www.rasfoiesc.com/business/economie/FACTORII-SI-TIPURILE-CRESTERII24.php>

⁷ Legea privind reglementarea activității de întreprinzător Legea nr. 235-XVI din 20.07.2006//Monitorul Oficial//,nr. 108-109/836, 06.09.2006

b) Amplasarea geografică a Republicii Moldova. Plasarea geografică a Republicii Moldova poate fi privită ca un factor pozitiv pentru dezvoltarea sectorului de transporturi, în special a celui auto și, respectiv, feroviar datorită căilor de tranzit ce traversează teritoriul țării, asigurând o bună parte dintre schimburile comerciale dintre Est și Vest. La aceasta contribuie și factorii uman și cultural, care în virtutea circumstanțelor istorice au creat legături culturale și lingvistice strânse ale populației din Republica Moldova atât cu vecinii săi imediați – România și Ucraina – cât și cu statele CSI în general și cele din Europa de Sud-est și Centrală. Din aceste considerente, majoritatea transportatorilor din Europa de Vest preferă să angajeze companii locale pentru a tranzita mărfurile în țările CSI, bazându-se pe experiența șoferilor din Moldova și cunoașterea pieței și reglementărilor din piața CSI.

c) Poluarea aerului. O reformă de taxare a transporturilor trebuie să reflecte necesitatea de reducere a volumului transporturilor; acest fapt poate fi realizat prin creșterea costului utilizării infrastructurii și prin a face utilizatorul/poluatorul să plătească. Creșterea costurilor modurilor de transport nedurabil într-o proporție mai mare decât ale celor mai puțin poluante va duce la o creștere a performanței întregului sector. Pentru a facilita această echilibrare, veniturile din taxele diferențiate pe baza impactului asupra mediului ale diferitelor moduri de transport trebuie folosite pentru a promova modurile de transport mai puțin poluante. Într-o societate foarte mobilă, fezabilitatea restricționării utilizării modurilor nedurabile de transport este în funcție de furnizarea unor moduri de transport mai puțin poluante. Emisiile de substanțe poluante, precum oxizi de azot, hidrocarburi, monoxid de carbon, pulberi cauzează sau exacerbează o serie de probleme de sănătate. În cadrul impactului asupra sănătății atribuit traficului se numără incidența mai mare a cancerului și bolilor de inimă, a problemelor respiratorii și a gravității acestora. Îmbunătățirile tehnologice, ce au redus nivelul emisiilor, au fost compensate de o creștere a traficului, astfel încât emisiile sunt încă în creștere.

Astăzi în Republica Moldova sunt în vigoare și se aplică un set de legi și acte normative ce reglementează direct relațiile dintre mediu și societate în general, precum și raportul dintre utilizatorii mijloacelor de transport și întreprinderile de transport cu mediul înconjurător, în particular, elaborate în scopul asigurării unui mediu sănătos de viață.

De rînd cu legile ecologice au fost aprobate și un șir de legi ramurale care au tangență cu protecția mediului înconjurător, iar în multe legi din domeniul transportului, economic, ecologic, industrial etc., cerințele protecției mediului au început să se integreze organic. Bazele politicii de mediu au fost puse în actele legislative și normative elaborate pe parcursul ultimilor 15 ani cum sunt: concepțiile, strategiile, programele și planurile de acțiuni în domeniul protecției mediului înconjurător, acorduri și tratate internaționale de mediu la care a aderat RM. Actualul cadru legislativ existent în domeniul vizat cuprinde:

1. Legea RM nr. 1422 din 17.12.1997 privind protecția aerului atmosferic⁸,
2. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 04.10.2001 cu privire la Programul de diminuare a poluării aerului atmosferic de către mijloacele de transport auto⁹. Considerăm premeditată abrogarea acestei hotărâri.

d) Instabilitatea valutei. Instabilitatea valutei are un impact puternic atât asupra comerțului interior cât și cel exterior. Astfel în cazul încheierii de tranzacții în domeniul transportului și nu numai, la un anumit nivel al ratei de schimb a valutei, în momentul în care ultima decalciază, au de suferit contractanții, suportând enorme pierderi financiare (care se cuantifică în dependență de valoarea tranzacției). Acest fenomen afectează în primul rând și bugetul de stat în orice situație, în consecință fiind afectat produsul intern brut al țării.

Luînd în considerare influența puternică a factorilor economici externi asupra economiei moldovenești, rata de schimb a monedei naționale trebuie să aibă un rol important în politica monetară și a cursului de schimb promovată de Banca Națională a Moldovei. BNM trebuie în continuare să stabilească cursul oficial de schimb al leului moldovenesc în euro sau dolari în baza ratelor de schimb ce prevalează pe piața forex. Banca Națională a Moldovei trebuie să aibă dreptul să intervină pe piața de schimb valutar pentru a exclude aprecierea exclusivă a valutei naționale și să reducă fluctuațiile excesive a ratei de schimb. Instrumentele politicii de schimb trebuie să includă: cumpărări directe a valutei străine, operațiunile de schimb valutar, tranzacțiile forward. În acest sens, politica monetară și a cursului de schimb a Băncii Naționale a

⁸ Legea RM nr. 1422 din 17.12.1997 privind protecția aerului atmosferic. //Monitorul Oficial al R.Moldova//, nr.44-46/312 din 21.05.1998

⁹ Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 04.10.2001 cu privire la Programul de diminuare a poluării aerului atmosferic de către mijloacele de transport auto. abrogat. //Monitorul Oficial al R.Moldova//, nr.121-123/1096 din 05.10.2001

Moldovei trebuie să tindă spre un echilibru între emisia de bani și stabilitatea relativă a monedei naționale, care să nu afecteze obiectivul major al BNM.

Promovînd politica cursului de schimb, Banca Națională a Moldovei trebuie să aibă ca obiectiv menținerea rezervelor de valută străină la un nivel acceptabil pentru a acoperi necesitățile de import și export și să aloce alte mijloace în valută străină pentru instrumentele de investiții conform criteriilor de lichiditate și securitate.

e) Criza economică. Dacă analizăm efectele crizei mondiale asupra volumului exporturilor, este de menționat faptul că Republica Moldova le-a resimțit începînd cu anul 2008, perioadă în care acesta a scăzut semnificativ, fapt ce s-a reflectat radical asupra bugetului de stat, provocând reducerea consumurilor și a veniturilor. Problemele din sfera bugetară sunt asociate cu înrăutățirea situației financiare la întreprinderile sectorului real al economiei. Pe de o parte, în legătură cu diminuarea volumului de vânzări, atât pe piața internă, cât și pe cea externă, mulți întreprinzători nu pot acumula suficiente surse pentru a achita creditele contractate anterior. Pe de altă parte, accesul la credite este restricționat din cauza costului lor destul de mare. Ultimele acțiuni ale Băncii Naționale în sensul scăderii ratei de refinanțare bancară și a normei rezervelor obligatorii, fiind pozitive ca esență, pot fi considerate întru câtva întârziate și insuficiente, atât din perspectiva acoperirii deficitului monetar al întreprinderilor producătoare, cât și pentru creșterea nivelului de lichidități în sectorul bancar.

În scopul evaluării situației economice din Republica Moldova și elaborării unor propuneri anticriză, prin Hotărîrea Consiliului Suprem pentru Știință și Dezvoltare Tehnologică al A.Ș.M. din 13.05.2009 a fost creat un grup de lucru constituit din experți în domeniul economiei care au înaintat propuneri privind diminuarea impactului crizei financiar- economice mondiale asupra economiei Republicii Moldova. Documentul respectiv a fost elaborat și semnat de experți la 10.06.2009.¹⁰

h) Susținerile din partea organizațiilor internaționale. Deși au apărut mai târziu decât statele, organizațiile internaționale au cunoscut o dezvoltare rapidă, atât sub aspect numeric, cât și al perfecționării structurii, metodelor și mijloacelor necesare pentru desfășurarea activităților sale. Constituirea organizațiilor internaționale decurge din necesitatea organizării politice a societății internaționale: imperativul prevenirii războiului și asigurării păcii și securității internaționale, internaționalizarea vieții din societatea actuală și interdependența care s-a stabilit între state, precum și contribuția din ce în ce mai notabilă, dar și mai indispensabilă a organizațiilor în gestionarea și rezolvarea problemelor tot mai grave ale omenirii stau la baza acestei evoluții de afirmare a organizațiilor internaționale. În ceea ce privește rolul pe care îl au organizațiile internaționale în viața internațională, există două abordări, una diferită de cealaltă. Într-o primă opinie, se susține că comunitatea internațională ar fi alcătuită numai din state, rolul organizațiilor fiind unul minor. Ele apar doar ca un mijloc de cooperare între state, actele emise de către aceasta fiind obligatorii doar pentru un grup de state, care nu pot să impună obligații altor state și sînt oricînd libere să se retragă din organizația internațională la care sunt membre. Organizațiile internaționale reprezintă un fenomen caracteristic epocii actuale, fiind o componentă majoră a relațiilor internaționale, chemată să contribuie la dezvoltarea înțelegerii și colaborării între state, la asigurarea păcii și securității în lume. Astfel, împreună cu statele, organizațiile internaționale sunt subiecți de drept ce creează și păstrează ordinea juridică internațională. Cercetarea drepturilor omului a căpătat în ultimele decenii proporțiile unui fenomen politic și juridic, în acest proces fiind implicate toate popoarele. Problema drepturilor și libertăților fundamentale ale omului stă alături de cea a păcii și securității internaționale, fiind una dintre problemele de importanță majoră atît ale vieții politice internaționale, cît și ale vieții politice naționale a fiecărui stat. În condițiile în care Republica Moldova se eliberează de moștenirea trecutului, forțele sociale și politice din țară trebuie să se angajeze într-o amplă acțiune de făurire a unui sistem democratic, în care drepturile și libertățile fundamentale ale omului să fie respectate și garantate prin lege. Atît pe plan internațional, cît și pe plan intern, în cadrul acțiunilor politice de stat, dar și ale organizațiilor guvernamentale și nonguvernamentale, în științele sociopolitice, ale dreptului, în mass-media se încearcă a se formula răspunsuri la multiplele și complexe întrebări ce țin de existența umană, de drepturile omului.

j) Riscul reducerii cerințelor exterioare de import. Este arhicunoscut faptul că reducerea cererii externe este un factor cheie care în cumul cu reducerea cererii interne determină regresul economiei țării. În conformitate cu datele publicate pe satul Institutului Național de Statistică, **economia a scăzut cu 0,1% on primul trimestru** față de octombrie-decembrie și a intrat în recesiune, întrucît este al doilea trimestru

¹⁰ AȘM. Propuneri pentru diminuarea impactului crizei financiar economice mondiale asupra economiei RM. <http://institutulidea.wordpress.com/2009/06/05/analiza-efectele-crizei-economice-in-republica-moldova/>

consecutiv de scadere comparativ cu lunile anterioare, evolutia fiind anticipata de analiști, care estimau însă o contracție puțin mai mare, de 0,2-0,3%. *SURSA BNS.*

În procesul controlului contemporan în domeniul comerțului extern, urmează a fi evidențiate trei pârgii esențiale:

1. Taxele de import;
2. Coeficientul stabilit de legislație privind limitarea cantității de marfă importată (pe luni, ani etc.)
3. Subsidii la export achitate de stat exportatorului pentru ca acesta să poată reduce prețul de vânzare la producția sa, astfel încât aceasta să devină mai competitivă pe piața internațională.

Creșterea prețurilor condiționează reducerea cererii externe care în mod direct afectează volumul exporturilor, întrucât creșterea nivelului general al prețurilor din țară va face ca bunurile și serviciile produse pe plan intern să fie mai scumpe față de cele străine. Ca urmare, consumatorii interni vor fi tentați să cumpere mai puține bunuri economice produse în țară, ele fiind relativ mai scumpe față de cele străine. În aceste condiții, importurile vor crește, producătorii interni vor vinde mai puțin din bunurile lor în interior, exporturile reducându-se. Iată deci că o sporire a nivelului general al prețurilor pe piața internă va reduce, din acest punct de vedere, cererea exterioară de import pentru bunurile interne. Pe măsura majorării dependenței de comerțul internațional a unei țări, sporirea nivelului general al prețurilor pe piața internă va avea ca efect grav scăderea cererii agregate pentru produsele interne.

Concluzii.

Prin creșterea nivelului general al prețurilor și scăderea puterii de cumpărare a banilor, prin sporirea importurilor și scăderea exporturilor, cererea de import a produselor interne va scădea. Plus la aceasta, creșterea nivelului general al prețurilor afectează și volumul investițiilor.

Mărirea cererii de import este influențată de următorii factori:

- a) natura politicilor guvernamentale, care dacă susțin creșterea cheltuielilor pentru investiții, reducerea fiscalității sau sporirea masei monetare, au ca efect majorarea nivelului cererii pentru import sau din contra, dacă stimulează creșterea ratei dobânzii, a fiscalității, etc., au ca efect reducerea cererii de import,
- b) starea generală a economiei mondiale care, dacă se află în perioada de boom economic (mai ales economiile cu care avem relații economice), atunci vor crește importurile lor, adică se vor mări exporturile noastre, crescând cererea exterioară la bunurile autohtone și dacă se află într-o perioadă de criză, atunci partenerii noștri de afaceri vor cumpăra mai puțin, exporturile noastre se vor reduce, scăzând cererea exterioară.

Bibliografie:

1. *Legea cu privire la antreprenariat și întreprinderi nr. 845 a RM.*//Monitorul Oficial//, nr.2/33 din 28.02.1994
2. *Legea privind reglementarea activității de întreprinzător* Legea nr. 235-XVI din 20.07.2006//Monitorul Oficial//,nr. 108-109/836, 06.09.2006
3. *Legea RM nr. 1422 din 17.12.1997 privind protecția aerului atmosferic.* //Monitorul Oficial al R.Moldova//, nr.44-46/312 din 21.05.1998
4. *Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 04.10.2001 cu privire la Programul de diminuare a poluării aerului atmosferic de către mijloacele de transport auto. abrogat.* //Monitorul Oficial al R.Moldova//, nr.121-123/1096 din 05.10.2001
5. Manolache O. *Dreptul Transporturilor.* ed. ALLBECK. București. 2001, p.151
6. Margineanu G., Mărgineanu Lilia. *Dreptul afacerilor.*ed.tip.Elena -V.I. Chișinău.2004, p.54
7. Cojocari Eugenia. *Drept economic. Partea generală.* Ed. Business Elita. Chișinău. 2007, p.188
8. Grigoruta M.V., p.22 [http://anale.feaa.uaic.ro/anale/resurse/22_Bedrule-Grigoruta MV - Capitalul uman si investitia in educatie.pdf](http://anale.feaa.uaic.ro/anale/resurse/22_Bedrule-Grigoruta_MV_-_Capitalul_uman_si_investitia_in_educatie.pdf)
9. <http://www.rasfoiesc.com/business/economie/FACTORII-SI-TIPURILE-CRESTERII24.php>
10. AȘM. *Propuneri pentru diminuarea impactului cizei financiar economice mondiale asupra economiei RM.* <http://institutulidea.wordpress.com/2009/06/05/analiza-efectele-crizei-economice-in-republica-moldova/>