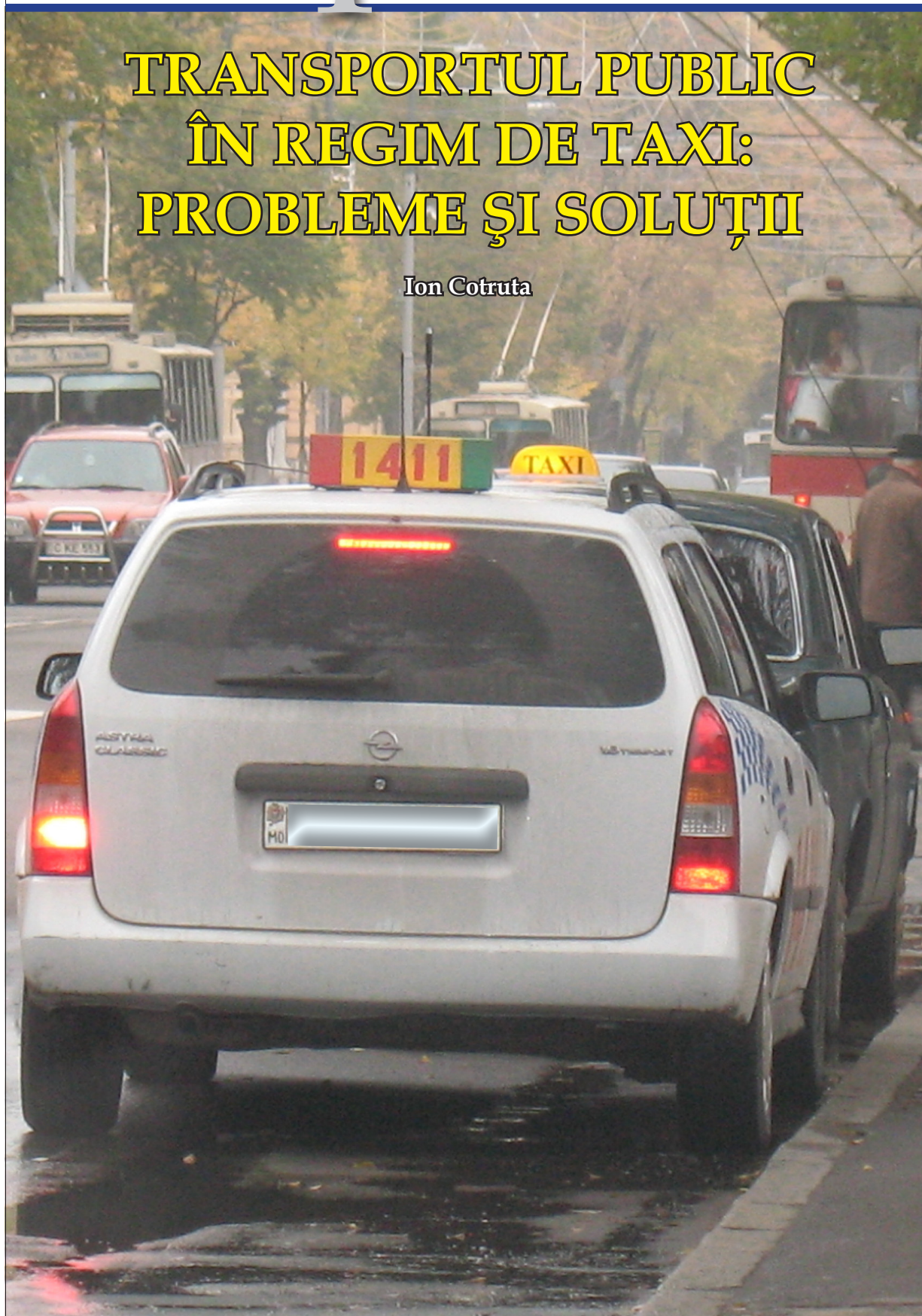


Politici Publice

TRANSPORTUL PUBLIC ÎN REGIM DE TAXI: PROBLEME ȘI SOLUȚII

Ion Cotruta



CHISINAU
2007

S U M A R

Introducere	3
1. Cadrul regulatoriu	4
1.1 Cadrul normativ general	4
1.2 Cadrul normativ special	8
2. Scurt istoric	13
3. Analiza complexului transportului public urban	17
3.1 Caracteristica generală a municipiului Chișinău	17
3.2 Interacțiunea sistemului urban de transport public de călători cu alte rețele de transport	18
3.3 Rețeaua stradală și rețeaua de rute	19
3.4 Servicii conexe în sistemul municipal de transport	22
3.5 Caracteristica materialului rulant	22
3.6 Calitatea serviciilor și siguranța transporturilor	28
3.7 Aspecte ecologice ale transportului public	30
Concluzii și recomandări	32
Plan de acțiuni	36
Bibliografie	37
Lista anexelor	38
Lista abrevierilor	38
Glosar	39

TRANSPORTUL PUBLIC ÎN REGIM DE TAXI: PROBLEME ȘI SOLUȚII

Ion Cotruța

Autorul a absolvit cu brio facultatea de inginerie și management în transport, economie și managementul serviciilor turistice, marketing, studiind la o serie de universități prestigioase din Moldova și România. Între 2001- 2007, autorul a activat în cadrul Agenției Municipale de Transport a Municipiului Chișinău, iar din 2005 - a început predarea unui curs de inginerie și management în transport la Universitatea Tehnică din Moldova.

Introducere

Se spune că primele impresii despre un oraș se formează la gările de trenuri, autogări sau în transportul public, și asta pentru că în aceste locuri, călătorii individuali și turiștii se pot documenta în cel mai bun mod cu putință asupra felului în care funcționează orașele. Am putea lărgi, de fapt, lista locurilor-simbol pentru călătorii străini, ca și pentru locuitorii-rezidenți ai orașelor, inclusiv cu sistemul de transport feroviar, cu taxiurile și serviciile de transport rutier etc., dar în linii mari este greu să nu fii de acord cu această idee, care mi se pare foarte relevantă pentru municipiul Chișinău.

Putem considera deci transportul auto în regim de taxi din orice capitală drept o carte a ei de vizită. Deseori imaginea capitalelor la acest capitol lasă mult de dorit. Ne-am propus să analizăm în cadrul studiului de față modul în care acest tip de transport este organizat, echipat și menținut în condiții de funcționalitate, cum poate fi evaluat, comparat și înscris în contextul mai larg al transportului urban. Intensificarea concurenței, ca urmare a integrării serviciului de transport auto în regim de taxi în sistemul transportului public de călători, a condus la amplificarea proceselor de creștere a competitivității, diminuarea costurilor și a prețurilor, intensificarea proceselor de inovare a serviciilor transportului public, toate acestea, în ansamblu, declanșând accelerarea ritmurilor de creștere economică și creșterea bunăstării populației.

Mobilitatea de transport a populației urbane și intensitatea traficului rutier sunt determinate de decizia adoptată de categoriile tipice de pasageri privind modul preferat de deplasare în condițiile respective. Atractivitatea unui anumit mod de transport se constituie în funcție de calitatea transportului, evaluată în corelare cu viteza de comunicare, cu indicatorii de confort, de regularitate a circulației, de cost al deplasării, de asistență informațională acordată pe perioada deplasării, de performanță a managementului sistemului de transport urban public, inclusiv în corelare cu mediul concurențial.

Creșterea inegală a gradului de utilizare a diferitor tipuri de transport ridică multiple probleme, iar automobilizarea excesivă a orașului conduce la depășirea pragului de saturație a traficului rutier urban în orele de vârf, în consecință înrăutățindu-se brusc fluiditatea traficului și calitatea prestării serviciilor de transport public, fiind cauzate prejudicii financiare semnificative acestui complex municipal vital. Astfel, este subminată atractivitatea transportului auto de pasageri în regim de taxi, se face prezentă o barieră psihologică de neîncredere a populației, se agravează problemele privind protecția mediului ambiant, de dezvoltare a infrastructurii transportului, de organizare, de dirijare și de siguranță a circulației rutiere urbane. Sporirea atractivității și depășirea barierei de neîncredere a populației față de activitatea companiilor de taxi printr-o asistență informațională de calitate, prin dezvoltarea unei viziuni clare și complexe a pasagerului asupra cauzelor și esenței problemelor de transport, prin urmărirea obiectivelor de bază ale activității administrației municipale, necesită un efort considerabil și susținut, bazat pe cele mai eficiente politici și metode.

Transportul auto de pasageri în regim de taxi este un element al complexului de transport public, care are ca scop satisfacerea la un grad înalt de calitate și de siguranță a necesităților de transport a călătorilor. Realizarea acestui scop e necesar să fie efectuată cu cheltuieli financiare, materiale și de timp minime și cu respectarea normelor de protecție a mediului ambiant. Desigur, după volumul de transportare, activitatea transportului auto în regim de taxi nu poate fi comparată cu troleibuzele, autobuzele sau maxi-taxiurile. Oricât de dezvoltată ar fi rețeaua transportului public, populația nu poate fi lipsită de serviciile companiilor de taxi, care sunt 24 de ore din 24 la dispoziția clienților și mereu gata să-i transporte la destinația solicitată.

Analiza prezentului studiu constă în reliefarea problemelor cu care se confruntă transportul auto în regim de taxi din raza municipiului Chișinău, precum și propunerea unor soluții de dezvoltare. Rezultatele cercetării ar putea fi aplicate în elaborarea unei strategii de îmbunătățire a mediului concurențial al pieței serviciului de taxi din municipiul Chișinău, însoțite de perfecționarea cadrului legislativ în vigoare.

1. Cadrul regulatoriu

Obiectivul analizei cadrului regulatoriu constă în identificarea cadrului regulatoriu al serviciului de transport public urban, cu incidență în municipiul Chișinău, în scopul clarificării potențialului existent privind dezvoltarea pieței serviciilor de transport auto de călători în regim de taxi. Importanța acestui demers este determinată de faptul că serviciile de transport auto în regim de taxi sunt servicii de utilitate socială influențând direct calitatea vieții într-un oraș, prin asigurarea dreptului fundamental al oricărui cetățean la mobilitate.

Serviciul de transport auto în regim de taxi din municipiul Chișinău a suferit transformări importante în ultimii 15 ani, urmare a schimbărilor intervenite în societate și a tranziției către o economie de piață. Deși cadrul normativ în domeniul supus analizei a înregistrat, mai ales în ultimii ani, anumite progrese, în linii mari acesta rămâne încă deficitar și neadaptat pe deplin noilor realități social-economice.

Pentru o mai ușoară abordare a cadrului regulatoriu s-a recurs la o împărțire a actelor normative din domeniu în două categorii: cu caracter general și special.

1.1 Cadrul normativ general

Cadrul normativ general cuprinde acte normative cu incidență în domeniul transportului public urban de călători, conținând atât elemente de ordin general cu privire la raporturile juridice din sfera relațiilor dintre operatorii de transport și călători, precum și dintre aceștia și organele administrației publice, cât și reglementări generale de ordin social, tehnic, fiscal, de siguranță a traficului sau privind protecția mediului:

1. Legea cu privire la transporturi nr. 1194 - XIII din 21.05.1997 [1] reprezintă cadrul general al funcționării tuturor modurilor de transport pe teritoriul Republicii Moldova. Conform art. 15, sistemul de transport unic al țării include transportul feroviar, auto, aerian, naval, electric urban și transportul prin conducte. Administrarea de stat a sistemului transporturilor este efectuată de către Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor, autoritățile administrației publice locale și alte organe abilitate (art. 3). Art. 4 alin. 6 din lege stipulează că, imixtiunea autorităților administrației publice locale în activitatea economică a întreprinderilor de transport, precum și distragerea personalului lor de exploatare pentru alte lucrări nu se admite decât în cazurile prevăzute de legislație.

Potrivit art. 5 alin. 2, întreprinderile care fac parte din sistemul transporturilor, indiferent de tipul de proprietate și de forma juridică de organizare, beneficiază de protecția statului pe principii egale. Întreprinderile de transport efectuează transporturi și prestează alte servicii pe bază de contracte și comenzi de transport al călătorilor și mărfurilor, relațiile dintre acestea și agenții economici bazându-se pe principiile economiei de piață (art. 7).

De asemenea, prin lege se consacră cazurile de răspundere a întreprinderilor de transport (art. 10), precum și obligațiile acestora privind asigurarea securității în transport (art. 13). Controlul asupra respectării legislației în transport este exercitat de autoritățile respective ale administrației publice centrale și locale în limitele competenței lor (art. 22).

Observații: reglementările cu caracter general cuprinse în Legea cu privire la transporturi sunt depășite și insuficiente pentru conturarea cadrului juridic general în domeniul transporturilor, în aceste condiții impunându-se necesitatea elaborării unui nou act normativ bine structurat, care să alinieze reglementările-cadru la realitățile economice actuale. Este însă la fel de adevărat că, nefăcând nici o referire expresă la transportul public urban de călători, forma actuală a legii nu împiedică elaborarea unor reglementări speciale din domeniul analizat.

2. Codul civil al Republicii Moldova 1107 - XV din 6.06.2002 [2] cuprinde dispoziții cu privire la înființarea, organizarea și dizolvarea persoanelor juridice, precum și reglementări referitoare la activitatea de întreprinzător a persoanelor fizice (operatori de transport), dispoziții cu caracter general incidente în materie de contracte (formarea, executarea și efectele neexecutării acestora), calculul termenelor, răspunderea delictuală etc. De asemenea, în Cartea a III-a, Titlul III, Capitolul XII – “Transportul” găsim prevederi ce reglementează contractul de transport în general (art. 980 - art. 985), dar și contractul de transport de persoane (art. 986 - art. 992).

3. Legea privind licențierea unor genuri de activitate nr. 451 - XV din 30.07.2001[3] prevede printre genurile de activitate supuse licențierii transportul auto de călători de utilitate publică și transportul auto internațional de mărfuri¹ (art. 8 alin. 1 pct. 15), stabilind totodată conținutul licenței (art. 9), documentele necesare pentru obținerea licenței (art. 10) [33], termenul de valabilitate a licenței (art. 13), procedura de eliberare a licenței (art. 11, art. 14 - 18), organele și modalitățile de control în domeniul licențierii (art. 19), condițiile de suspendare (art. 20) și retragere a licenței (art. 21).

Observații: Este de remarcat faptul că, urmare a ultimilor modificări aduse Legii privind licențierea unor genuri de activitate prin Legea nr. 214 - XV din 24.06.2004, singura autoritate de licențiere a transportului auto de călători este Camera de Licențiere. Anterior acestor modificări, transportul auto de calatori urban de utilitate publică era licențiat de către autoritățile executive ale administrației publice locale, în baza unui regulament aprobat de autoritatea reprezentativă². De menționat că licențele eliberate până la data operării modificărilor legislative respective rămân valabile, însă suspendarea sau retragerea acestora vor putea fi decise doar de Camera de Licențiere. Autoritățile administrației publice locale pot însă efectua controale privind respectarea de către titularul de licență a condițiilor de licențiere și pot sesiza Camera în caz de depistare a unor încălcări, prezentându-i documentele constatatoare (art. 19 alin. 7 din lege).

4. Legea nr. 1103 – XIV din 30.06.2000 cu privire la protecția concurenței[4] - reglementează concurența (cap. II) și acțiunile anticoncurență (cap. III). Conform art. 4 alin. 2 din Lege, agentului economic îi este interzis să-și exercite drepturile în vederea limitării concurenței, a abuzării de situația sa dominantă și a lezării intereselor legitime ale consumatorului.

5. Legea privind administrația publică locală nr. 436 - XV din 28.12.2006[8] și **Legea privind finanțele publice locale nr. 491-XIV din 09.07.1999**[9].

Legea privind administrația publică locală delimitează competențele și stabilește atribuțiile organelor administrației publice locale în domeniul transportului urban de călători. Astfel, potrivit art. 14 alin. 2 lit. a), c) și h), în competența consiliului local intră, printre alte atribuții, organizarea serviciilor publice de gospodărie comunală, unde se regăsesc și serviciile de transport public local, rețelele edilitare etc., asigurarea bunei lor funcționări, în limita posibilităților financiare. Primarul³, potrivit art. 29 alin. 1 lit. i), j) și l) din Legea nr. 436 – XV din 28.12.2006, propune consiliului local schema de organizare și condițiile de prestare a serviciilor publice de gospodărie comunală, ia măsuri pentru buna funcționare a serviciilor respective, precum și pentru asigurarea securității traficului rutier și pietonal prin organizarea circulației transportului, prin întreținerea drumurilor, podurilor și instalarea semnelor rutiere în raza teritoriului administrat;

Legea privind administrația publică locală conține dispoziții cu caracter general privind organizarea serviciilor publice locale (art. 73), patrimoniul și administrarea bu-

¹ În acest sens, art. 6 din Codul transporturilor auto prevede că activitatea în domeniul transporturilor auto este supusă licențierii sau autorizării în conformitate cu legislația în vigoare.

² În municipiul Chișinău se aplica în acest sens “Regulamentul privind acordarea de licențe pentru prestarea serviciilor de transport de călători în municipiul Chișinău”, aprobat prin decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 1/15 din 28 martie 2002 (suspendată tacit în ultimul timp).

³ Primarul reprezintă în raporturile juridice unitatea administrativ-teritorială (municipiul) în calitate de persoană juridică (art. 34 alin. 1 pct. 1 lit. j) din Legea nr. 436 - XV din 2006).

nurilor ce aparțin unităților administrativ-teritoriale (art. 74-76).

Legea privind finanțele publice locale stabilește modul de formare a bugetelor, precum și structura veniturilor și a cheltuielilor. Astfel, la art. 7 alin. 5 din lege, sunt prevăzute categoriile de cheltuieli ce trebuie suportate din bugetul municipiului Chișinău, dintre care le menționăm doar pe cele legate de construcția și întreținerea drumurilor, a străzilor, podurilor și locurilor publice, legate de iluminatul stradal (pct. 2), precum și de construcția obiectivelor publice de importanță municipală (pct. 3). Mai menționăm că de la buget pot fi asigurate și mijloacele necesare întreținerii activităților indispensabile bunei funcționări a teritoriului municipiului (pct. 5 lit. I)), cum este și cazul transportul public urban de pasageri[10]. De asemenea, legea prevede pentru consiliul local posibilitatea de a finanța, prin asociere, în limita resurselor financiare disponibile, unele lucrări și servicii de interes comun.

6. H.G. cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor) nr. 547 din 04.08.1995[15].

Potrivit Anexei nr. 2 a acestei hotărâri, tarifele pentru transportarea pasagerilor în transportul public (pe teritoriul raionului, orașului și altor localități) se reglementează de către consiliile raionale și primăriile municipiilor, de comun acord cu Departamentul Construcțiilor și Dezvoltării Teritoriului. Această dispoziție este abrogată implicit prin art. 18 alin. 2 lit. i) din Legea administrației publice locale, lege prin care această competență le este atribuită consiliilor locale. Dispoziții cu privire la stabilirea tarifelor se regăsesc și în Legea serviciilor publice de gospodărie comunală⁴, în Codul transporturilor auto (art. 36) și în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje⁵.

Observații: Controlul tarifelor de transport public de pasageri (prin stabilirea acestora de către Consiliul municipal Chișinău, în lipsa unor criterii clar stabilite și bazate pe rațiuni de ordin economic) îi afectează în mod grav pe operatorii de transport, în special pe cei privați, care nu beneficiază de alocații (subvenții) de la bugetul municipal, afectând în mod substanțial echilibrul concurențial, fapt ce conduce în ultimă instanță la deteriorarea semnificativă a calității serviciilor de transport, prin deteriorarea infrastructurii și a vehiculelor utilizate.

7. Codul Fiscal al Republicii Moldova – Legea nr. 1163-XIII din 24.04.1997[16].

Printre dispozițiile Codului fiscal cu incidență în domeniul transportului urban de călători menționăm art. 103 alin. 1 pct. 18: "T.V.A. nu se aplică [...] pentru livrările de mărfuri, servicii efectuate de către subiecții impozabili, ce constituie rezultatul activității lor de întreprinzător în Republica Moldova: [...] serviciile prestate de transportul urban, precum și serviciile prestate de transportul de pasageri suburban [...]". De asemenea, prin titlul VII din Codul fiscal[17] sunt determinate procedura și principiile stabilirii, modificării și anulării taxelor locale, cotele lor maxime, modul de plată a acestora, criteriile de acordare a înlesnirilor fiscale etc. Prin urmare, potrivit art. 289 alin. 2 lit. i) coroborat cu art. 291 lit. i), taxa pentru prestarea serviciilor de transport auto de călători pe rutele municipale, orașenești și sătești (comunale) urmează a fi plătită de către operatori pe unitatea de transport, în funcție de numărul de locuri. Astfel, potrivit anexei nr. 2 la titlul VII din Codul fiscal, cota maximă a taxei pentru prestarea serviciilor auto de călători este de: 500 de lei/lunar pentru fiecare autoturism cu capacitatea de până la 8 locuri inclusiv; 1000 de lei/lunar pentru fiecare autovehicul (mini-bus) cu capacitatea de la 9 până la 16 locuri inclusiv; 1500 de lei/lunar pentru fiecare autobuz cu capacitatea de la 17 până la 24 de locuri inclusiv; 1700 de lei/lunar pentru fiecare autobuz cu capacitate de peste 24 de locuri.

8. Legea privind protecția consumatorului nr. 105 – VX din 13.03.2003[18],

4 Conform art. 14 alin. 4 lit. i) din lege, autoritățile administrației publice locale pot adopta decizii în legătură cu stabilirea taxelor și avizarea tarifelor pentru serviciile publice de gospodărie comunală, cu respectarea reglementărilor în vigoare și coordonarea lor cu autoritatea publică centrală de specialitate.

5 Potrivit pct. 25 alin. 3 "tarifele aplicate la executarea transporturilor de pasageri și bagaje se aprobă de autoritățile administrației publice locale – pentru rutele urbane din teritoriul respectiv".

reglementează protecția vieții, sănătății, eredității și securității consumatorului (cap. II), protecția intereselor economice ale consumatorilor (cap. III), executarea lucrărilor (cap. IV) și informarea consumatorilor (V).

9. H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere nr. 713 din 27.07.1999[19]. Prin Regulamentul circulației rutiere sunt stabilite regulile de circulație, interacțiunea mijloacelor de transport public⁶ cu restul participanților la trafic, condițiile tehnice care trebuie respectate pentru admiterea în circulație, precum și responsabilitățile legate de siguranța în circulație a tuturor părților participante la trafic, prin toate acestea asigurându-se buna desfășurare a circulației.

10. H.G. despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră nr. 415 din 08.04.2003[20]. Regulamentul cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră cuprinde dispoziții cu privire la reglementarea și asigurarea eficacității supravegherii tehnice, stabilește obligațiunile tuturor subdiviziunilor poliției rutiere responsabile de supravegherea tehnică, precum și modalitățile de realizare a acestora în scopul asigurării securității circulației rutiere.

Regulamentul reglementează exercitarea controlului privind corespunderea construcției vehiculelor standardelor privind asigurarea securității circulației rutiere, inclusiv condițiile în care poate fi făcută reutilizarea autocamioanelor-furgon cu destinație generală în microbuze cu capacitatea de transportare de până la 17 locuri.

Potrivit pct. 20 din Regulament, controlul executării de către întreprinderile de transport auto⁷ a măsurilor de întreținere în stare tehnică corespunzătoare a vehiculelor, controlul efectuării măsurilor de profilaxie și prevenire a accidentelor rutiere, al ridicării nivelului profesional și de disciplină al conducătorilor auto prevăzute de Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri, aprobat de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor la 9 decembrie 1999[21], este efectuat de către subdiviziunile poliției rutiere ale comisiariatelor de poliție. Regulamentul stabilește sarcinile, formele principale de control⁸, regulile și modalitățile de desfășurare a acestora, precum și măsurile ce pot fi luate de către angajații poliției rutiere în cazul constatării unor încălcări la normele de securitate tehnică a vehiculelor. Este important de precizat că este interzis controlul stării tehnice în procesul de circulație a [...] taximetrelor care au pasageri, a microbuzelor, autobuzelor și troleibuzelor care circulă pe rută cu pasageri [...].

11. Codul cu privire la contravențiile administrative din 29.03.1985[22] prevede o serie de contravenții cu incidență în domeniul transportului public urban de călători. Astfel, sunt sancționate: încălcarea regulilor sanitaro-igienice și sanitaro-anti-epidemice în transporturi[23] (art. 43); exploatarea mijloacelor de auto moto transport [...] care depășesc normativele admise de degajare a substanțelor poluante (art. 82); încălcarea regulilor de securitate contra incendiilor, stabilite în transportul [...] auto și în transportul electric (art. 119 alin. 3); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de exploatare a mijloacelor de transport (art. 120); depășirea vitezei de către conducătorii mijloacelor de transport (art. 121); nerespectarea de către conducătorii mijloacelor de transport a cerințelor indicatoarelor rutiere, încălcarea regulilor de transportare a persoanelor și altor reguli ale circulației rutiere (art. 121/1); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de circulație rutieră care a generat o situație de avarie (art. 121/2); participarea conducătorilor mijloacelor de transport la deplasarea în grup (art. 121/3); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de traversare la nivel cu căile ferate (art. 122); conducerea mijloacelor de transport de către conducătorii mijloacelor de transport în stare de ebrietate (art. 123); încălcarea de către conducătorii mijloacelor de transport a regulilor de

6 Regulamentul utilizează noțiunea de "Vehicul de rută" – vehicul de transport în comun (autobuz, troleibuz, tramvai), care este destinat transportării persoanelor pe drumurile publice cu itinerar stabilit și cu stații semnalizate prin indicatoare.

7 Această categorie include toate persoanele juridice care exploatează vehiculele aflate la balanță sau luate în arendă.

8 Formele principale de control asupra activității întreprinderilor de transport de către poliția rutieră sunt: a) controlul în complex al componentelor de exploatare tehnică, care influențează la asigurarea permanentă a stării tehnice de funcționare a vehiculelor (controlul frontal); b) controlul cu destinație specială; c) controlul vehiculelor la ieșire pe rută sau la întoarcerea lor; d) controlul de verificare.

circulație rutieră, încălcarea care a atras deteriorarea mijloacelor de transport ori a altor bunuri, precum și încălcarea altor reguli de circulație rutieră (art. 124); neîndeplinirea de către conducătorii mijloacelor de transport a indicațiilor motivate de a opri mijlocul de transport, plecarea de la locul producerii accidentului rutier sau eschivarea de la trecerea testului de alcoolemie (art. 127); admiterea ieșirii pe traseu a mijloacelor de transport care au defecte și alte încălcări ale regulilor de exploatare (art. 129); admiterea la conducerea mijloacelor de transport [...] a conducătorilor de mijloace de transport [...] care se află în stare de ebrietate, sau a persoanelor, care nu au permis de conducere a mijlocului de transport [...] (art. 130); folosirea neautorizată a mijloacelor de transport, a mașinilor ori a mecanismelor (art. 131); încălcarea regulilor de folosire a mijloacelor de transport electric, auto [...] (art. 131/1); încălcarea regulilor de transportare a unor substanțe și obiecte periculoase în transportul [...] auto și în transportul electric (art. 132 alin. 2); transportarea bagajului de mână peste normele stabilite și a bagajului netaxat (art. 133 alin. 3); călătoria fără bilet (art. 134); nerespectarea în transportul auto a condițiilor stabilite în licență și/sau autorizație (art. 134/1); nerespectarea regulilor de transportare a călătorilor și bagajelor (art. 134/2); blocarea intenționată a arterelor de transport, întreprinderilor, instituțiilor sau organizațiilor (art. 174/15).

1.2 Cadrul normativ special

1. Codul transporturilor auto nr. 116-XIV din 29.07.1998[24] este principalul act legislativ care reglementează activitățile din domeniul transporturilor auto, stabilind drepturi, obligații și răspunderi ale agenților care prestează servicii de transport auto în Republica Moldova, și ale persoanelor fizice și juridice care beneficiază de asemenea servicii. De asemenea, Codul constituie cadrul juridic general pentru elaborarea, între altele, și a Regulamentului transporturilor auto de calatori și bagaje[25] și a Regulamentului cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații care efectuează transporturi de pasageri și mărfuri⁹.

Având în vedere caracterul său general, dar și reglementarea cu precădere doar în domeniul transportului auto de mărfuri și a transportului auto de călători interurban și internațional, Codul transporturilor auto conține puține dispoziții aplicabile transportului urban de călători.

În acest sens, Codul transporturilor auto definește transportul urban ca fiind acea "operațiune de transport de călători, bagaje și mărfuri care se execută cu un autovehicul¹⁰ pe teritoriul unui oraș"(art. 3), iar în art. 11 reglementează amenajarea stațiilor de oprire în tranzit a transportului în comun și a locurilor de parcare a taximetrelor¹¹.

Observații: Analiza Codului transporturilor auto relevă o compatibilitate extrem de redusă a dispozițiilor acestuia cu directivele europene în domeniul transporturilor rutiere, impunându-se o revizuire sau chiar elaborarea unui nou act normativ armonizat cu legislația europeană, avându-se în vedere obligațiile asumate de Republica Moldova prin semnarea la 22.02.2005 a Planului de Acțiuni Republica Moldova - Uniunea Europeană.

2. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje aprobat prin H.

⁹ Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri din 27.04.2000.

¹⁰ "Mijloc de transport auto, autovehicul - sistem mecanic cu autopropulsie, cu excepția celui care circulă pe șine, pentru transportul de călători, bagaje și mărfuri sau care execută orice alte lucrări și servicii aferente transporturilor" (art. 3 din Codul transporturilor).

¹¹ "(1) Stațiile de oprire în tranzit pe cursele regulate ale transportului în comun în orașe și alte localități se amenajează de autoritățile administrației publice locale și includ peroane și locuri pentru urcarea și coborârea călătorilor, precum și peroane de stație acoperite.

(2) La stațiile de oprire în tranzit pe rutele de autobuze urbane și suburbane autoritățile administrației publice locale instalează panouri în care se indică intervalul de circulație al autobuzelor, iar pe rutele cu intervalul de circulație mai mare de 20 de minute se afișează mersul autobuzelor prin stația de oprire în cauză.

(3) În orașe și alte localități, autoritățile administrației publice locale afectează, la cererea agenților transportatori, locuri special amenajate pentru parcuri de taximetre".

G. nr. 1348 din 10.11.2003[27] a fost aprobat într-o nouă redacție prin H.G. nr. 854 din 28.07.2006¹².

Regulamentul reglementează categoriile și tipurile de transport de călători, definește noțiunile de bază utilizate în act¹³, stabilește drepturile, obligațiile și responsabilitățile părților – pasager, echipaj, agent transportator (cap. II), organizarea transporturilor regulate (cap. III), organizarea transporturilor neregulate (cap. IV), a transportului în folos propriu (cap. V), a transportului în regim de taxi (cap. VI), organizarea transportării și păstrării bagajelor și a bagajelor de mână (cap. VII), controlul activității auto de pasageri (cap. VIII) și modalitățile de soluționare a litigiilor apărute în acest domeniu (cap. IX).

Observații: Transportul cu taximetrele este reglementat în cap. VI din Regulament asupra căruia nu vom insista întrucât în acest moment la Guvern se află proiectul unei H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului privind transportul în regim de taxi și închiriere.

3. Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri din 09.12.1999 aprobat de MCT¹⁴ determină sarcinile și principalele cerințe față de activitatea operatorilor de transport de călători și mărfuri în vederea asigurării circulației rutiere. Potrivit pct. 1.4 din Regulament, responsabilitatea pentru organizarea lucrului de asigurare a securității circulației la întreprinderi se pune în sarcina conducătorului întreprinderii sau persoanei responsabile de asigurarea securității circulației mijloacelor de transport, în sarcina conducătorului executant sau a specialistului.

Potrivit pct. 2.1., sarcinile de bază ale întreprinderilor privind asigurarea securității circulației sunt: a) asigurarea eficienței profesionale a șoferilor; b) asigurarea exploatării unităților de transport în stare tehnică de funcționare; c) asigurarea securității traficului de pasageri și mărfuri, pentru fiecare dintre acestea Regulamentul stabilind o serie de măsuri concrete ce trebuie efectuate și respectate de operatorii de transport.

4. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 3/35 din 22.06.2000, prin care au fost aprobate:

a) *Concepția de dezvoltare a complexului de transport public municipal pentru perioada 2000-2010*, deși nu este un act normativ, stabilește și concretizează prioritățile, direcțiile strategice și măsuri de dezvoltare a complexului de transport în municipiului Chișinău pentru perioada 2000-2010, și trebuie luată în considerare la elaborarea în limita municipiului Chișinău a oricărui act normativ în domeniu.

Concepția este axată pe imperativele consolidării consecvente a bazei tehnico-materiale, al minimizării alocărilor bugetare pentru transportul public și a cheltuielilor întreprinderilor municipale de transport de călători, al promovării politicii tarifare raționale, ajustării graduale a tarifelor la cheltuielile de operare a serviciilor de transport, susținerii investițiilor de capital, implementării tehnologiilor moderne, promovării autonomiei manageriale și autogestiei în transporturile municipale publice de călători.

Administrarea transporturilor publice de călători este executată de către structura respectivă a administrației publice locale¹⁵, investită de către Consiliul municipal Chișinău cu drepturile de comandatar unic al autorizării serviciilor de transport de călători¹⁶. Transportul de călători în municipiul Chișinău reprezintă un serviciu public, prestat în

12 Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje aprobat prin H.G. nr. 854 din 28.07.2006.

13 Menționăm doar unele din ele: "Autobuz – mijloc de transport destinat prin construcție transportării a mai mult de 9 persoane pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și a bagajelor acestora. Poate avea unul sau două niveluri";

"Autoturism – autovehicul care prin construcție și echipare este destinat transportului de persoane, de bagaje și/sau bunuri ale acestora și nu are mai mult de 9 locuri, inclusiv locul conducătorului auto";

"Transporturi în folos public – activitate de transport efectuată contra plată de către un agent transportator, cu condiția respectării reglementărilor în vigoare";

"Transporturi pe rute regulate – activitate de transportare al pasagerilor în folos public conform periodicității stabilite în orarul de circulație aprobat de organul central de specialitate al administrației publice centrale, pentru care sunt percepute taxe, iar pasagerii sunt îmbarcați și debarcați în puncte de oprire prestabilite";

"Transporturi în regim de taxi – operațiuni de transport efectuate contra plată în folos public cu autoturisme special amenajate".

14 Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri din 09.12.1999 aprobat de MCT.

15 Este vorba de Direcția generală transport public și căi de comunicație subordonată Consiliului municipal Chișinău.

16 Potrivit ultimilor modificări la Legea privind licențierea unor genuri de activitate nr. 451-XV din 30.07.2001, autorizarea prin licențiere a transportului urban este efectuată în prezent de către Camera de Licențiere.

bază de contract, încheiat între comandatar și agentul transportator, conform condițiilor și tarifelor stabilite.

Ca priorități și direcții strategice de dezvoltare Concepția impune ca prioritate strategică argumentată dezvoltarea genurilor de transport public de călători cu capacități nominale mari de încărcare, caracterizate cu cheltuieli specifice minime de transport, emisii poluante reduse, indicatori net superiori de utilizare a capacităților portante ale arterelor stradale și fluidități acceptabile ale traficului rutier.

În consecință, prin Concepție se propune consolidarea și dezvoltarea *transportului electric*, caracterizat prin cele mai mici cheltuieli specifice de operare și un nivel minim de poluare a mediului ambiant, prevăzându-se în acest sens menținerea până în 2010 a Regiei de transport electric în forma organizatorică de întreprindere municipală, cu subvenționarea parțială a transportului electric din bugetul administrației publice locale.

Ca direcție strategică de dezvoltare a transportului electric se stabilește introducerea tramvaiului, tip de transport cu infrastructură creată și dezvoltată prin investiții de capital privat de către agenții transportatori interesați să opereze un asemenea tip de transport.

În domeniul transporturilor de călători operate cu *autobuzele* se stabilesc ca priorități strategice sporirea cantitativă și calitativă a parcului rulant, a gradului de dotare a vehiculelor cu instalații antipoluante (minimum EURO – 2), îmbunătățirea calității serviciilor, gradului de confort și nivelului de rentabilitate prin promovarea investițiilor de capital ale agenților transportatori, indiferent de forma organizatorico-juridică și tipul de proprietate, interesați să opereze aceste servicii în bază de contact.

Ca domenii prioritare de utilizare a *microbuzelor* se stabilesc: deservirea microraiioanelor și cartierelor greu accesibile altor tipuri de transport public, a traseelor cu valori ale fluxului de călători sub nivelul capacităților de transport ale genurilor de transport cu capacități mari de încărcare. Pe magistralele unde operează troleibuze și autobuze, ca o condiție obligatorie se impune limitarea numărului de microbuze circulante și reglementarea programelor de activitate. Circulația microbuzelor se va organiza cu precădere pe arterele stradale cu capacități portante nevalorificate sau slab valorificate în prezent.

Printre măsurile prioritare de dezvoltare în acest domeniu enumerăm:

- pașaportizarea rutelor de microbuz, cu raționalizarea numărului de vehicule, a traseelor de circulație, precum și a valorii taxelor locale;
- modificarea procedurii de gestionare a transporturilor operate cu microbuzele prin implementarea tehnologiei de deservire a unei sau a mai multor rute pașaportizate de către un singur agent transportator, operator al transporturilor, constituit prin libera asociere a proprietarilor de vehicule. Operatorul transportator va obține dreptul de administrare a rutei în bază de concurs și va asigura încadrarea legală și protecția socială a personalului (șoferi, dispeceri, medic-narcolog);
- implementarea tehnologiilor moderne de colectare a plăților de transport;
- îmbunătățirea stării tehnice și de dotare a vehiculelor, a gradului de pregătire profesională a conducătorilor auto, cât și a culturii de deservire a călătorilor.

În domeniul transporturilor cu *taximetrele* se stabilesc ca priorități strategice dezvoltarea și susținerea concurenței și investițiilor de capital, condițiilor de îmbunătățire a calității serviciilor, a dotării corespunzătoare a autoturismelor, raționalizării numărului de vehicule și operării transporturilor în cadrul unor companii de transport, indiferent de forma organizatorico-juridică și tipul de proprietate.

Ca priorități strategice în domeniul *căilor de comunicație* se stabilesc implementarea tehnologiilor moderne de reparație și întreținere a căilor de comunicație, elaborarea și realizarea de măsuri eficiente privind sporirea capacităților de trafic ale magistralelor municipale, cu extinderea zonelor de acces al călătorilor la transport și pregătirea sectoarelor, în care este preconizată montarea rețelelor de contact ale transportului electric. În paralel se va lucra și pe direcția perfecționării sistemelor de iluminare stradală și

mijloacelor de dirijare a circulației, îmbunătățirii stării și nivelului de amenajare și dotare a pavilioanelor din stațiile transportului public, optimizării plasamentului indicatoarelor de circulație și marcajului rutier, conform condițiilor reale ale traficului rutier.

În *domeniul dirijării (dispecerizării) transporturilor publice de călători* se stabilește, ca prioritate strategică, implementarea sistemelor de transport bazate pe monitorizarea computerizată a circulației, preconizându-se crearea și dezvoltarea unui dispecerat central al transportului public municipal, cu rol de monitorizare, control și coordonare generală a activității genurilor de transport public.

Observații: Concepția de dezvoltare a complexului de transport public municipal reprezintă o înșiruire de măsuri cu caracter general, fără stipularea unor termene concrete de implementare a acestora și fără identificarea posibilităților de finanțare. Mai mult, se propune păstrarea celor două mari regii de transport în forma de organizare actuală cu subvenționarea în continuare a unui management care s-a dovedit defectuos.

b) Regulile de călătorie în transportul public în raza municipiul Chișinău reglementează condițiile de transportare (art. 1), modul de achitare a călătoriei (art. 2 pct. 1-2), obligațiile călătorilor (art. 2 pct. 3-6), conducătorului de vehicul (art. 3) și taxatorului (art. 4), precum și aplicarea sancțiunilor în cazul călătoriei fără bilet (art. 5 pct. 2-5).

Observații: Regulile de călătorie în transportul public reprezintă în fapt o înșiruire adeseori confuză de obligații puse în sarcina călătorilor, a conducătorilor auto și taxatorilor, fără a preciza care sunt drepturile acestora. De asemenea, semnalăm și anumite neconcordanțe între diferite dispoziții ale Regulilor și între acestea și actele normative în vigoare. Astfel, de exemplu, art. 5 pct. 1 prevede că mărimea amenzii pentru călătoria fără bilet se stabilește prin decizia Consiliului municipal Chișinău (fapt ce contravine Codului cu privire la contravențiile administrative), iar pct. 5 al aceluiași articol prevede că amenda se achită în modul și mărimea stabilită conform Codului cu privire la contravențiile administrative.

5. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 48/7 din 15.06.2006 „Cu privire la aprobarea Strategiei de dezvoltare a transportului public urban în municipiul Chișinău”, elaborată în scopul stabilirii și concretizării obiectivelor, direcțiilor strategice și a planului de măsuri privind dezvoltarea transportului public urban de călători în municipiul Chișinău pentru perioada 2006 – 2010, orientate spre soluționarea problemelor economice, financiare și sociale, preîntâmpinarea și depășirea fenomenelor negative, optimizarea costurilor sociale, sporirea calității serviciilor și eficienței transportului public de călători.

6. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 51/2 din 11.07.2006 „Cu privire la aprobarea Metodologiei calculării și reglementării tarifelor la serviciile prestate de către întreprinderile de transport de călători și a Regulamentului privind modalitatea de examinare și aprobare a tarifelor pentru serviciile prestate de către operatorii de transport de călători din raza municipiului Chișinău” are ca obiectiv stabilirea cadrului de reglementare a modului de calculare, a componenței consumurilor, cheltuielilor, metodei de calculare a rentabilității, de aprobare, de ajustare, aplicare, control și monitorizare a tarifelor de călătorie la serviciile transportului auto de călători prestate de către operatorii de transport în raza municipiului Chișinău. Conform pct. 1.4, „nu fac obiectul prezentei metodologii serviciile de transport în regim de taxi”.

6. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 4/6 din 22.08.2000, prin care au fost aprobate:

a) Regulamentul transporturilor publice de călători operate cu microbuzele în municipiul Chișinău, care reglementează modul de organizare și operare a transporturilor publice de calatori cu microbuzele în municipiul Chișinău, stabilind drepturile și obligațiunile agenților transportatori.

Organizarea transporturilor se efectuează conform principiului deservirii rutei de către un singur agent transportator, autorizat pentru prestarea serviciilor de transport

de călători și desemnat în calitate de administrator al rutei respective în bază de concurs¹⁷.

Microbuzele utilizate pentru efectuarea transporturilor trebuie să corespundă condițiilor tehnice și de dotare, stabilite de uzina producătoare, de standardele, normele tehnice și Regulamentul circulației rutiere în vigoare. Microbuzele se vor dota cu plăci, indicatoare de traseu, conform actelor normative în vigoare. În interiorul microbuzului se vor afișa la loc vizibil regulile de călătorie în transportul public, numele și prenumele șoferului și numerele de telefon ale Direcției și agentului transportator (art. 2 pct. 2.3).

Transporturile se realizează în strictă conformitate cu pașaportului rutei, traseul și regimul de circulație, aprobate de Direcție (art. 2 pct. 2.5).

Regulamentul stipulează drepturile și obligațiile agentului transportator (art. 3-4) și a Direcției (art. 5-7).

Observații: În cuprinsul Regulamentului este folosită în mod impropriu noțiunea de "contract de transport", fiind vorba în fapt de un contract de concesiune parțială a serviciului de transport public (pe una sau mai multe rute cu un anumit tip de transport - microbuze). Menționăm că o calificare corectă din punct de vedere juridic a contractului are o mare însemnătate în ceea ce privește situația juridică, și deci dreptul și calitatea de a sta în judecată o au numai primarii. Este abuziv și dreptul Direcției de a "raționaliza" numărul de microbuze pe rute fără acordul expres al operatorului de transport, întrucât ar avea semnificația unei modificări unilaterale a contractului, fără vreo culpă a operatorului de transport privind regimul juridic aplicabil.

Sunt implicit abrogate, prin modificările aduse Legii cu privire la licențierea unor genuri de activitate, dispozițiile cu privire eliberarea licenței de transport (art.6 pct.1) și dreptul de a retrage licența de către Direcție (art. 5 pct. 2), în acest sens Direcția putând doar sesiza Camera de licențiere, care urmează să ia măsurile ce se impun.

Este confuză și abuzivă reglementarea posibilității de retragere de către Direcție a dreptului operatorului de deservire a rutei (art. 7 pct. 2). O asemenea "retragere" poate fi doar rezultatul unei anulări sau rezilieri a contractului de transport, atribuție ce intră în competența Comisiei de concurs a Primăriei Chișinău¹⁸.

b) Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău. Prin acest act se stabilește modul de organizare și desfășurare a concursului privind administrarea rutelor de microbuz și de desemnare a agentului transportator, câștigător al concursului.

Concursul privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău este organizat de către Comisia de concurs a Primăriei municipiului Chișinău, componența nominală a cărei Comisii se aprobă prin Decizia primarului general cu avizul comisiei de specialitate a Consiliului municipal.

Pentru participare la concurs sunt admiși agenții transportatori titulari de licență pentru prestarea serviciilor de transport public, care posedă sau închiriază numărul de microbuze, stipulat în condițiile de concurs.

Prin Condiții sunt stabilite și o serie de criterii pentru evaluarea și compararea ofertelor operatorilor (art. 4 pct. 1).

Agentul transportator câștigător al concursului este obligat ca, în termen de o săptămână de la data primirii hotărârii, să semneze contractul de prestare a serviciilor de transport de călători pe ruta respectivă și să achite taxa locală stabilită (art. 4 pct. 4).

Dreptul de administrare a rutei de microbuz, obținut în baza concursului, se oferă pe o perioadă de la 1 până la 3 ani cu dreptul de prelungire pe cel mult 2 ani (art. 5 pct. 2-3).

În cazul constatării de încălcări ale prevederilor contractului de către administratorul rutei (încalcări financiare, fiscale, de disciplină tehnologică și de muncă), dreptul de administrare și contractul respectiv pot fi reziliate prin hotărârea Comisiei.

¹⁷ Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău sunt prevăzute la Anexa nr.2 din aceeași decizie.

¹⁸ Art.5 alin.4 din Condițiile concursului privind administrarea rutelor de microbuz în municipiul Chișinău.

Observații: Actul analizat reprezintă o reglementare superficială a desfășurării concursurilor privind administrarea rutelor de microbuz, cu o serie de dispoziții confuze, care lasă loc arbitrariului în desfășurarea concursului. În acest sens este necesar să menționăm dispozițiile cu privire la modalitatea de constituire a comisiei¹⁹, criteriile de selecție²⁰, dar și lipsa unui contract-cadru sau a unor prevederi ce urmează a fi incluse obligatoriu în contract. În fine, considerăm că durata contractului (de la 1-3 ani cu posibilitatea de prelungire pentru încă 2 ani) este insuficient pentru amortizarea unor investiții importante reclamate de necesitatea alinierii serviciilor de transport la standardele rezonabile de calitate, siguranță și ecologie. Iar deciziile Consiliului municipal Chișinău prin care sunt reglementate transporturile publice de călători operate cu microbuzele nu sunt armonizate cu prevederile Legii serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402-XV din 24.10.2002 și ale Legii cu privire la concesiuni nr. 534-XIII din 13.07.1995, impunându-se elaborarea unor noi acte normative în domeniu.

7. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 11/31 din 4.06.2004 cu privire la aprobarea Regulamentului Direcției generale transport public și căi de comunicație. Potrivit Regulamentului, Direcția generală transport public și căi de comunicație reprezintă o subdiviziune cu personalitate juridică a Consiliului municipal Chișinău, înființată cu dreptul de beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatării transportului public și căilor de comunicație. Regulamentul stabilește sarcinile, funcțiile, precum și drepturile și obligațiile Direcției, care este administrată de către un director desemnat de Consiliul municipal Chișinău, la propunerea primarului general, pe bază de concurs.

Observații: Statutul juridic al Direcției generale transport public și căi de comunicație este unul ambiguu. Astfel, din dispoziția pct. 1.1. din Regulament, potrivit căreia Direcția "este înființată cu dreptul de beneficiar în domeniul dezvoltării și exploatării transportului public și căilor de comunicație", ca și din alte reglementări din actul analizat, nu reiese în mod clar dacă Direcția este sau nu organizată în vederea gestiunii directe a serviciilor publice de transport. Pe de altă parte, prin aprecierea coroborată a dispozițiilor Regulamentului, în special a celor referitoare la funcțiile și obligațiile Direcției, s-ar părea că rolul acesteia este cel de asigurare a gestiunii directe a serviciului de transport²¹. În acest caz însă Direcția ar avea calitatea de operator care ar trebui atestat/autorizat potrivit art. 10 din Legea serviciilor publice de gospodărie comunală.

8. Decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 12/1 din 17.03.2003 cu privire la re aprobarea rețelei rutelor deservite de transportul public din municipiu;

9. Dispoziții ale Primarului general din municipiul Chișinău cu privire la organizarea și desfășurarea reviziilor tehnice (cu Instrucțiunea de revizie tehnică), cu privire la măsurile de asigurare a calității și disciplinei tehnologice în transporturile publice de călători și a condițiilor ecologice-sanitare în stațiile terminus alte reglementări cu referire la transportul public.

Concluzii: Cadrul legal existent la nivelul actelor normative cu valoare juridică superioară (legi, hotărâri de Guvern) în ceea ce privește dezvoltarea pieței serviciilor de transport în general, deși nu este armonizat decât într-o mică măsură cu legislația europeană, poate totuși constitui un reper suficient de puternic pentru o reglementare secundară ce se impune în domeniu – un act normativ preferabil cu caracter de lege și care să stabilească cadrul juridic special privind organizarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport auto de călători în regim de taxi.

2. Scurt istoric

Serviciile transporturilor de persoane sau bunuri în regim de taxi este un serviciu de interes public pentru populație și unul accesibil.

¹⁹ Nu este prevăzut nici măcar numărul de membri și nici obligativitatea unei componente reprezentative (inclusiv un reprezentant al asociațiilor de profil).

²⁰ Se impune elaborarea unui număr cât mai mare de criterii fiecare din acestea fiind punctat diferențiat.

²¹ În acest sens, se poate aduce ca argument și statutul juridic al Direcției, aceasta având personalitate juridică.

În perioada economiei de piață planificate toate autovehiculele antrenate în prestarea serviciilor de taxi se aflau la balanța întreprinderii de stat, amplasate la perefieria or. Chișinău, în str. Calea Leșilor 14, cu o filială pe șos. Hâncești, 140/1, cu o suprafață totală de circa 6,95 ha. Întreprinderea de transport auto (în continuare ÎTA) a fost fondată la data de 19.08.1949, iar în anul 1995 a fost reorganizată în S.A. „Taxi Service” și înregistrată în Camera de Înregistrare de Stat la data de 29.08.1998 cu nr. 10504569. Inițial materialul rulant al întreprinderii era format din 15 autoturisme taxi de tip „Победа” și 4 unități pentru marfă de tip Gaz 51, numărul de lucrători era de 34 persoane, inclusiv 20 șoferi. Întreprinderea de bază este o ÎTA specializată construită în anul 1973 și constă din blocul de producere care are o parcare în 6 niveluri, cu o capacitate de parcare de circa 750 locuri, fiind dotat cu încăperi pentru efectuarea reparațiilor și deservirii tehnice amenajate cu utilaj și echipament necesar unei deserviri calitative a materialului rulant. În perioada anilor 1949 – 1994 a fost singura întreprindere specializată care presta servicii în regim de taxi pe piața, deținând rolul de monopol, având în dotare o bază tehnico-materială bine pusă la punct cu servicii de deservire specializate, precum și cu un serviciu medical, care efectua zilnic controlul medical al șoferilor. Rareori taxiurile provocau accidente rutiere. Șoferii erau asigurați, aveau un salariu bun în funcție de veniturile obținute și pachetul social.

O dată cu trecerea la economia de piață, s-a majorat numărul de taximetriști independenți, diversificând astfel piața serviciului de transport auto în regim de taxi. Într-o primă etapă acest fenomen a satisfăcut cererea și necesitățile pieței. Cu timpul taximetriștii individuali au început să se organizeze în diferite companii de taxi.

Procesul de privatizare a permis fragmentarea întreprinderilor mari: blocurile administrative erau oferite în arendă, care mai apoi s-au reprofilat, zonele de reparații au devenit centre de deservire tehnică și reparații, o parte din unitățile de transport au fost vândute, satisfăcând câtuși de puțin cererea pieței etc. Astfel, au apărut companiile mici specializate în prestarea serviciilor auto în regim de taxi. Cu timpul acestea au invadat golul lăsat de întreprinderea-gigant, care se afla în stagnare. Din lipsa surselor financiare și a unei strategii de dezvoltare, parcul rulant cu timpul a atins un grad ridicat de uzură. Acest lucru a influențat negativ asupra calității serviciilor prestate.

În prezent există foarte puține companii specializate în transportul auto în regim de taxi, care au propria bază tehnico-materială de producere, iar unele companii de taxi nu respectă standardul minim de calitate și securitate, normativele și legislația în vigoare.

Multe companii au început să se specializeze, fiecare găsimdu-și nișa de piață, prestand servicii de informații (dispecerat) contra plată, care variază de la 60 până la 100 lei. Inițial patronul își fonda o firmă, obținând licența pentru prestarea serviciilor de informații. Apoi, obținea de la organele abilitate 2-3 posturi de telefon. După care, închiria un spațiu, unde amplasa câteva aparate de telefon și/sau calculatoare. Procurând o antenă pe care o instala pe acoperișul unui imobil și câteva stații radio care date în arendă și plasate în unitățile de transport. În paralel plasa anunțuri publicitare în mass-media privind angajarea taximetriștilor independenți sau a particularilor. Astfel, își începea activitatea noul serviciu de taxi „de apartament/birou”, fiind înregistrat la inspectoratul fiscal nu cu statut de companie prestatoare de transport auto în regim de taxi, ci de companie prestatoare de informații.

Transportarea călătorilor continua să fie efectuată de aceiași taximetriști independenți, calitatea și securitatea serviciului prestat nu putea fi asigurat de către aceștia, tot riscul fiind transferat pe seama pasagerilor. Taximetriști independenți nu puteau asigura controlul medico-narcologic sau tehnic la începutul sau sfârșitul schimbului de lucru. Iar clienții continuau să aibă încredere în companiile respective. După încheierea cursei, șoferii scoteau lampa de taxi, devenind iarăși particulari. Un imbold deosebit l-a avut și dezvoltarea serviciului de telefonie mobilă GSM/---, care a permis diversificarea serviciului de informații.

În prezent, doar unele companii de taxi care prestează cu adevărat servicii de trans-

port auto în regim de taxi, atrag o deosebită atenție: parcului rulant, calității și securității serviciilor prestate, managementului resurselor umane, reclamațiilor, bazei tehnico-materiale, procesului tehnologic, publicității etc., creându-și astfel un brand și o imagine.

În timp, agenții economici au început să-și diversifice tacticile și strategiile folosite pentru câștig de teren, acestea dovedindu-se a nu fi întotdeauna oneste. În lupta de concurență, partenerii sunt datori să respecte un minimum de moralitate. O dată depășite aceste limite, concurența devine neloială. Tacticile și metodele concurenței neloiale sunt foarte variate, dar cel mai des pot îmbracă următoarele forme:

- utilizarea similitudinii de aspect (brand, pachetul de servicii prestate etc.);
- folosirea omonimiei (acelorași tactici, politici și strategii);
- concurența neloială prin intermediul anunțurilor și prospectelor (reclamă mincinoasă);
- prețuri de dumping etc.

Sursele avantajelor concurențiale pot fi: costurile de producție reduse, diferențierea produselor și informația. Costurile de producție scăzute reflectă capacitatea firmelor de a produce și vinde mărfuri comparabile la prețuri mai joase decât a concurenților. Diferențierea este capacitatea de a-i furniza consumatorului bunuri unicate, de o calitate superioară sau cu calități deosebite. În condițiile instalării societății informaționale, rolul acestor două avantaje concurențiale este în scădere, iar principala sursă a avantajelor devine informația.

Licențierea este o reglementare de stat a relațiilor de piață în favoarea consumatorului, reprezentând o garanție că pe piața respectivă vor activa doar operatori de transport în regim de taxi, care vor presta servicii de calitate, vor respecta procesul tehnologic și vor asigura siguranța și securitatea rutieră.

În conformitate cu legislația în vigoare, pregătirea și atestarea profesională a conducătorilor auto este efectuată de către instituțiile de profil care dispun de licență, de programe de studiu coordonate cu ministerele de resort, mijloace de transport închiriate, cadre didactice etc. Este regretabil să constatăm că unele dintre ele nu dispun de bază tehnico-materială și de terenuri de instrucție.

Pentru a putea practica activitatea de taximetrist, conducătorul auto trebuie să îndeplinească unele condiții. Fenomenul migrației forței de muncă peste hotare creează un deficit de cadre calificate în economia națională, inclusiv pe piața serviciilor de transport în regim de taxi. Acest gol este completat de persoane care nu au vârsta, experiența și calificarea respectivă, nu cunosc rețeaua rutieră a municipiului Chișinău, nu dispun de permise de conducere de categoria respectivă etc.

La întreprinderea „Taxi Service” S.A. majoritatea lucrătorilor sunt angajați conform Codului Muncii al Republicii Moldova. Angajaților le este asigurat un salariu în funcție de veniturile obținute și pachetul social. Firma efectuează în mod regulat defalcări în fondul social și de pensii, precum și în cel al asigurării medicale, lucru neglijat de ceilalți actori ai pieței serviciilor de taxi.

Deseori, la încadrarea în câmpul muncii, companiile de taxi nu respectă legislația în vigoare, nu solicită prezentarea setului de documente necesare, nu respectă regimul de muncă și odihnă etc. De asemenea, pentru a se eschiva de la plata impozitelor și defalcărilor sociale, companiile nu-i încadrează legal pe șoferi în câmpul muncii, fapt care conduce la crearea unei concurențe neloiale față de companiile care respectă legislația în vigoare.

O problemă cu care se confruntă operatorii de transport este migrarea cadrelor de la o companie la alta, adică unii șoferi au fost disponibilizați de către o firmă din câmpul muncii din diferite motive cum ar fi: ținuta și cultura de deservire, pasiunea pentru alcool și droguri, unitatea de transport nu corespunde normativelor și legislației în vigoare etc., iar alta, din lipsă de informații sau de cadre, îi angajează. Astfel, un conducător auto care a creat unele incomodități sau probleme publicului călător, în loc să fie sancționat administrativ, continuă să presteze servicii de transport.

În goana după profit, unele companii de taxi nu efectuează controlul medical și narcologic la primirea turei și în timpul zilei, precum și controlul tehnic. Ambele lucruri

sunt efectuate pe parcursul zilei de către un manager, care adeseori nu are specializarea respectivă. Aceste abateri și nereguli duc la diminuarea calității serviciului prestat, a siguranței și securității serviciului prestat. În majoritatea cazurilor accidentele rutiere sunt o urmare a oboselii cronice cu care se confruntă conducătorii auto din cauza nerespectării regimului de muncă și a lipsei spațiului locativ, din cauza consumului de alcool sau a stupefiantelor etc.

În conformitate cu pct. 3 din anexa nr. 4 „Regulile efectuării periodice a reviziei tehnice de stat a autovehiculelor și remorcilor acestora” la Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1047 din 08.11.1999, mijloacele de transport antrenate sistematic în procesul transportului public de călători, indiferent de forma lor de proprietate sunt supuse reviziei tehnice de două ori pe an la stațiile de testare tehnică.

Una dintre cele mai mari probleme cu care se confruntă operatorii de transport în regim de taxi este activitatea transportului ilicit. În prezent, în companiile de taxi activează circa 2560 de unități de transport, dintre care doar 800 sunt certificate. Iar circa 800 – 1200 de autovehicule activează ilicit, ceea ce reprezintă circa 28,6% din numărul de mijloace de transport care prestează servicii de taxi.

Serviciul de taxi este un segment al pieței serviciilor de transport public. Pentru diminuarea haosului existent pe piața serviciilor de taxi este necesară elaborarea și aprobarea Regulamentului transportului auto de călători și bagaje, act care va permite crearea unui sistem transparent și a unui mediu favorabil de atragere a investițiilor în sector.

Doar unii operatori de transport, cum ar fi: „Taxi Service” S.A, „Autoalga Trading” S.R.L., „AC-Grup” al S.R.L. „Seip Autotrans”, „Apriola” S.R.L., „City ” AL S.R.L „Oprios-Prim” dispun de propriile baze tehnico-materiale și de reparație, alții au încheiate contracte privind deservirea mijloacelor de transport cu centrele tehnice de deservire, iar ceilalți își repară singuri unitățile de transport sau le deservește la centre neautorizate.

Toate companiile de taxi din or. Chișinău nu respectă tarifele de călătorie (lei/km) aprobate prin decizia Consiliului municipal Chișinău nr. 7/11 din 20.12.2001 „Cu privire la mersul realizării Concepției de dezvoltare a complexului de transport public municipal pentru perioada 2000 – 2010”.

Unii operatori de transport la lansarea pe piața serviciilor de taxi au utilizat prețurile de dumping, pe care le-au practicat până la poziționare sau până la formarea clientelei fidele. Unele firme care prestează servicii de informații nu pot monitoriza respectarea politicii tarifare pe care o promovează. De aceea, călătorii se confruntă deseori și nimeresc în situații neplăcute, când dispecerul le comunică prin telefon un tarif pentru o călătorie, iar șoferul le pretinde un alt tarif majorat. Pentru excluderea cazurilor similare, operatorii de transport în regim de taxi trebuie să pună la dispoziția clienților, prin telefon și publicitate, informația veridică privind politica tarifară practică. Iar Primăria municipiului Chișinău, prin organele sale de resort, trebuie să monitorizeze respectarea de către acestea a plafonului tarifar aprobat. Aceste acțiuni vor permite crearea unei imagini favorabile atât a companiilor de taxi, a capitalei, cât și a țării.

Evaluarea costului transportului în regim de taxi poate fi realizată în una dintre următoarele modalități:

- a) în funcție de distanța parcursă;
- b) în funcție de timpul cronometrat consumat;
- c) în funcție de distanța și timpul realizate pe cursă în cazul unor transporturi de bunuri.

Costul total al unui transport în regim de taxi se compune, de regulă, din următoarele elemente:

- a) în cazul transportului de persoane:
 - tariful de pornire;
 - costul total privind distanța parcursă, calculat automat, în funcție de tariful pe kilometru programat;
 - costul total privind timpul consumat în staționări la dispoziția clientului, la care se

adaugă timpul consumat în parcurgerea unor distanțe cu viteză sub viteza de comutare de 10 km/oră, calculat automat, în funcție de tariful pe timp programat.

b) în cazul transportului de bunuri sunt posibile două variante:

- aplicabilă, de regulă, la toate taxiurile respective, la care costul total calculat se suplimentează, dacă este cazul, cu costul privind prestația efectuată de taximetrist, manual sau mecanizat, în activitatea de încărcare/descărcare a bunurilor transportate;

- aplicabilă opțional pentru taxiurile a căror capacitate maximă de transport autorizată va depăși o tonă, pentru care se poate folosi tariful dublu, distanță-timp simultan, la al cărui cost se suplimentează costul total privind prestația efectuată de taximetrist în activitatea de încărcare/descărcare, dacă este cazul.

Este recomandabilă stipularea expresă în Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje a regulilor generale privind modul de stabilire a tarifelor sau elaborarea Metodologiei de calcul a tarifelor pentru transportul auto în regim de taxi.

3. ANALIZA COMPLEXULUI TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN²²

3.1 Caracteristica generală a municipiului Chișinău

Așezare geografică: 47°01'21" latitudine nordică și 28°50'10" longitudine estică, orașul Chișinău, menționat pentru prima oară în anul 1436, este capitala țării și centrul politico-administrativ, economico-financiar, industrial-comercial, științific, universitar și cultural al Republicii Moldova. Situat pe valea râului Bâc și pe colinele limitrofe (7), are un relief simplu, de câmpie. Orașul se află în zona naturală cu climă temperată, temperatura medie anuală fiind de +10°C. Constituit teritorial dinspre locul istoric de formare spre periferii, actualmente acest oraș de tip policentric este divizat în 5 sectoare (micro-raioane): Centru, Râșcani, Buiucani, Botanica și Ciocana, care au fost construite în ultimii 40 de ani.

Municipiul Chișinău este o unitate administrativ-teritorială a Republicii Moldova, cu un statut special, și include orașul Chișinău și 6 orașe suburbane: Durești, Sângera, Codru, Vatra, Cricova și Vadul lui Vodă, 3 sate suburbane: Colonița, Condrița și Ghidighici, precum și 9 comune suburbane: Băcioi, Bubuieci, Budești, Ciorescu, Cruzești, Grătiești, Tohatin, Trușeni și Stăuceni. Municipiul Chișinău are o populație totală de 716,7 mii locuitori, din care cea rurală constituie 69 mii (calculat în baza datelor preliminare ale recensământului din 05.10.2004)²³, cu o suprafață de 567,7 km², dintre care orașul Chișinău numără 662,2 mii locuitori și o suprafață de 123 km². Analiza dinamicii populației denotă că în perioada ultimilor 5 ani populația municipiului Chișinău s-a micșorat cu 64 mii locuitori, ceea ce constituie o diminuare cu 9,2% față de anul 2000.

Densitatea medie calculată a populației din orașul Chișinău este de ≈ 5384 loc/km², valoarea acestui indicator fiind mai mică în zonele industriale și centrul istoric și mai înaltă în microraiioanele noi (Ciocana, Botanica, Buiucani). În teritoriul urbei există 15 parcuri, grădini publice și suprafețe verzi împădurite, amplasate destul de uniform, suprafața cărora constituie circa 14 km². Suprafața valorifică a orașului este de 87 – 90 km². În oraș funcționează 20 de biserici, 15 muzee, 46 de biblioteci, 6 cinematografe, 11 instituții culturale, 28 de spitale, 75 de oficii poștale, 148 de instituții preșcolare, 188 de școli de zi, gimnazii și licee, 19 instituții de cercetări științifice, 28 de instituții de învățământ superior universitar, 28 de colegii, 24 de instituții de învățământ secundar profesional, 8 teatre, 16 construcții sportive și centre de cultură fizică și de întremare a sănătății și multe alte instituții cu diferită destinație.

²² Analiza situației curente în sistemul transportului public de călători din municipiul Chișinău, prezentată de Business Consulting Institute, Chișinău 2005.

²³ Anuarul Statistic, Chișinău 2004, elaborat de Direcția Generală pentru Statistică a municipiului Chișinău.

În Chișinău își fac studiile circa 90 mii de studenți în instituțiile de învățământ superior și circa 113 mii elevi în școlile și instituțiile preuniversitare. Oficial, în câmpul muncii sunt ocupați 220 de mii de salariați. La oficiile forței de muncă sunt înregistrați circa 5,5 mii șomeri. Numărul pensionarilor este de circa 81 mii. În perspectivă se prognozează stabilizarea numărului populației la nivelul de 800 de mii, dar și acutizarea problemelor demografice, în special asigurarea cu forța de muncă²⁴.

3.2 Interacțiunea sistemului urban de transport public de călători cu alte rețele de transport

Sistemul de transport public al municipiului Chișinău interacționează permanent cu rețelele de transport suburban, interurban și internațional de pasageri efectuat cu transportul auto, feroviar și aerian. Este evident că sistemul public de transport trebuie să fie armonios conectat cu restul sistemelor de transport, formând un complex unic de transport. Principalele noduri de interacțiune a rețelei rutiere urbane cu alte rețele (suburbane, interurbane, internaționale) sunt:

- Aerogara Chișinău;
- Gările Auto Centrală, de Nord și de Sud-Vest;
- Gara Feroviară.

În anul curent, Aeroportul Internațional Chișinău oferă servicii de transport de pasageri pe 20 de direcții, deservite de 10 companii aeriene. În perioada anului 2006 Aeroportul Internațional Chișinău a deservit 421011 pasageri, și, respectiv, 248396 de pasageri au fost deserviți în primele 6 luni ale anului 2007.²⁵ Numărul mediu lunar de sosiri-plecări prin aerogară este de circa 41399 de persoane, respectiv 1380 de persoane zilnic.

Transportul pasagerilor din orașul Chișinău, spre și dinspre aerogară este asigurat de rutele nr. 65 și „A” de autobuz, precum și nr. 165 de microbuz. Pe aceste rute circulă 3 autobuze urbane articulate Icarus-280 și 22 de microbuze. Intervalul de circulație al microbuzelor este corelat cu intervalul de plecare-sosire a curselor aeriene, nivelul de interacțiune și coordonare apreciind-se ca suficient.

Tabelul 2.1 Numărul de persoane deservite de Gările Auto din orașul Chișinău

	2006 (pers.)	Nr. mediu de călători pe zi	2007* (pers.)	Nr. mediu de călători pe zi
Gara Auto Centru	2561355	7447	1332488	7301
Gara Auto Sud - Vest	906688	2484	591347	3240
Suburbană (Calea Ieșilor)	1708374	4680	917975	5030
Strășeni	174188	477	101352	555
Gara Feroviară (casa)	36624	100	21273	116
Gara Auto de Nord	-	-	565487	3098
Total	5387229	15188	3529922	19340

* ianuarie – iunie 2007.

Gara de Sud-vest, amplasată în partea periferică respectivă a orașului Chișinău, în șoseaua Hâncești, organizează și deservește transporturile auto suburbane, interurbane și internaționale de pasageri pe direcția menționată. Activitatea Gării începe la 6³⁰ și continuă până la 20⁰⁰. Intervalul mediu al curselor în trafic interurban este de 5-6 minute. S.A. „Sud-Vest” vinde zilnic 3240 de bilete de călătorie pe toate direcțiile. În pofida faptului că frecvența de circulație pe rutele urbane care circulă prin acest punct este înaltă (17.5 veh./h), probleme de coordonare și interacțiune în acest nod de transport

²⁴ Concepția planului urbanistic general al municipiului Chișinău: obiective de dezvoltare, vol.2, 2003.

²⁵ Sursa: Aeroportul Internațional Chișinău.

nu există. Circulația pe rutele urbane se desfășoară între 5³³ și 00²⁰ (18,5 ore), astfel fiind posibilă sporirea duratei de lucru a gării de Sud-Vest.

Gara Auto Centrală, amplasată în sectorul Central, pe strada Mitropolitul Varlaam, între străzile Bulgară și Tighina, este un mare nod de transport ce deservește zilnic mii de persoane. Durata de lucru a gării este de 18,5 ore (5³⁰ – 24⁰⁰). Intervalul mediu dintre cursele din acest punct este de 5-10 minute. S.A. „Gara Auto Centrală” vinde zilnic circa 7301 bilete de călătorie pe toate direcțiile. Traficul rutier intens pe arterele de acces spre gară atât a transportului suburban și interurban, cât și a celui urban, creează serioase probleme ecologice și de circulație. Deplasările pietonale spre stațiile de troleibuze și autobuze urbane sunt anevoioase, incomode și necesită relativ mult timp.

Gara Auto de Nord, amplasată în sectorul Râșcani, pe Calea Moșilor, este un alt nod important de transport. Durata de lucru a gării este de 17 ore (5³⁰ – 23⁰⁰). Intervalul mediu dintre cursele din acest punct este de 5-10 minute. S.A. „Gara Auto de Nord” vinde zilnic circa 3098 de bilete de călătorie pe toate direcțiile.

Tabelul 2.2 Numărul de călători deserviți de Gara de Tren Chișinău, persoane

	2006	2007*
Total, inclusiv:	885784	465617
- internațional	402497	194756
- interurban	157066	87297
- suburban	326221	183564

* ianuarie-iunie 2007.

Interacțiunea rețelei rutiere urbane de transport public cu transporturile feroviare suburbane, interurbane și internaționale de pasageri are loc în trei puncte:

- stația Visterniceni, amplasată în str. Petricani;
- stația din str. Albișoara;
- gara feroviară, amplasată în str. Alea Gării, paralel cu bd. Gagarin.

În primele două stații fluxul zilnic de pasageri nu depășește 1500 de pasageri, interacțiunea fiind satisfăcătoare. Rețeaua rutieră urbană asigură necesitățile de transport ale populației în timp și după capacitățile disponibile. În gara feroviară, în care zilnic sunt prestate servicii pentru 6 mii persoane, nivelul de coordonare a regimurilor de circulație este satisfăcător atât după intervalul de circulație, cât și după capacitățile de transport. Deoarece distanța dintre peronul gării și stațiile rețelei urbane este de 300-350 de metri, problemele de transbordare sunt destul de pronunțate. Ar fi posibilă organizarea circulației pe unele rute de troleibuz, autobuz și microbuz prin Alea Gării, precum și organizarea unei stații de taxi, lucru ce ar înlesni transbordarea, îmbunătățind totodată interacțiunea diverselor tipuri de transport și calitatea serviciilor oferite.

Atractivitatea transportului public municipal poate fi sporită printr-o interacțiune corespunzătoare a genurilor de transport urban și prin coordonarea lucrului pe traseele pe care circulă în paralel transportul electric și auto. Actualmente orele de circulație ale diferitor tipuri de transport sunt elaborate separat. Astfel, nu este asigurată o coordonare adecvată, mai ales pentru perioada dintre orele de vârf, când frecvența de circulație pe sectoarele comune de rută descrește sensibil. Este necesară coordonarea adecvată a orarelor de circulație, a capacităților de transport ale rețelelor în punctele de interacțiune, a posibilităților și comodității transbordărilor dintr-un tip de transport în celălalt.

3.3 Rețeaua stradală și rețeaua de rute

Rețeaua stradală s-a format în municipiul Chișinău pe o schemă radială, conform căreia centrul se leagă de periferii prin câteva magistrale, legătura între masivele vecine rămânând nedezvoltată. Diagonala medie a orașului este evaluată la circa 15 km.

Principalii indicatori care caracterizează rețeaua stradală sunt:

1. În municipiul Chișinău sunt 690 de străzi cu o lungime totală de 676,7 km, su-

prafața lor constituie circa 8,65 mln. m², inclusiv trotuare cu lungimea totală linliniară de 450,8 km cu o suprafață totală de circa 1,61 mln. m². Lungimea drumurilor publice constituie 98,3 km,²⁶ din care sunt:

- a. drumuri naționale – 66,1 km, inclusiv cu îmbrăcăminte rigidă 64,8 km;
 - b. drumuri locale – 32,2 km, inclusiv cu îmbrăcăminte rigidă 30,8 km.
2. Lungimea străzilor și drumurilor în limitele teritoriilor amenajate constituie 481,3 km, din care 225,3 km (46,8%) sunt atribuite categoriei de străzi magistrale de importanță orășenească și de sector;
 3. Densitatea liniară a străzilor, drumurilor, trecerilor etc., în raport cu teritoriul valorificat, constituie 4,27 km/km², a magistralelor 1,99 km/km²;
 4. Suprafața ocupată de străzi constituie 13,3 km², de magistrale – 8,56 km²;
 5. Străzile și drumurile ocupă 11,8% din teritoriul valorificat al urbei, ceea ce este sub nivelul optim;
 6. Magistralele ocupă 7,6% din teritoriul valorificat al urbei;
 7. La momentul actual în municipiul Chișinău sunt exploatate 3 viaducte, 10 poduri, 8 intersecții în 2 niveluri, o estacadă;
 8. O parte componentă a construcțiilor artificiale o constituie și 236 de pavilioane la stațiile transportului urban și 20 de pasaje pietonale.

În ultimii ani au fost reconstruite un șir de magistrale de importanță majoră în sistemul de transport al orașului: străzile Ciuflea, Ismail, Ceucari, Mircești, Independenței etc.

Conform normelor NRS II 60-75, lățimea medie a magistralelor din centru trebuie să fie de 49 de metri, cea reală fiind de 35,6 metri, adică de 1,4 ori mai îngustă. Normativul lățimii părții carosabile este de 15 metri (câte patru benzi de circulație în ambele sensuri), iar în realitate constituie 12,7 metri. Astfel de situații se întâlnesc în special în sectoarele vechi ale orașului.

Circa 90,8% din străzi și 100% din magistrale sunt cu îmbrăcăminte rigidă, în principal din beton asfaltat și beton. Cu toate acestea, calitatea lor nu poate fi considerată satisfăcătoare, deoarece în fiecare an, după sezonul de iarnă și cel de vară, o parte considerabilă din suprafețele stradale se deteriorează, lucru care, alături de lipsa marcajelor, afectează grav fluiditatea circulației. Starea deplorabilă a căilor de comunicație necesită îndeplinirea lucrărilor de reconstrucție și reparație capitală a acestora, construcția de străzi noi. Insuficiența mijloacelor financiare alocate pentru întreținerea și amenajarea căilor de comunicații nu permite efectuarea unui studiu amplu al stării tehnice a străzilor, construcțiilor artificiale, evidența tehnică și pașaportizarea obiectivelor infrastructurii rutiere, folosirea noilor tehnologii.

Rețeaua rutieră de transport public este, după configurație, de tip radial-inelar. Un atare tip de rețea asigură legături directe destul de scurte pe trasee radiale între periferii (suburbii) și centrul urban. Comunicația între raioanele periferice se întreține pe trasee pendulare tangențiale. Totuși, majoritatea deplasărilor sunt realizate spre sau prin centrul urban, traseele radiale fiind mai solicitate, astfel supraîncărcându-se peste 70 de bulevarde, șosele și străzi. În cazul unor sectoare ale magistralelor urbane le sunt caracteristice frecvențele înalte de circulație, prin aceste sectoare fiind trasate câte 7-12 rute. Astfel, circa 50% din mijloacele de transport traversează centrul orașului în regim tranzit, în orele de vârf, ceea ce creează unele probleme de circulație. Circulația vehiculelor de transport public nu este separată, neexistând în oraș benzi speciale de circulație sau magistrale speciale de mare viteză.

În perioada anilor 2000-2007, din cauza problemelor de finanțare a transportului municipal, în rețeaua rutieră de transport public s-au operat modificări permanente, direcționate spre menținerea nivelului satisfăcător de deservire în condițiile micșorării numărului disponibil de vehicule, prin intensificarea regimului de exploatare a parcului rulant. Situația creată a impus comasarea și închiderea unui număr de rute. Actualmente rețeaua rutieră de transport public este constituită din 118 de rute (Tabelul 2.3).

Tabelul 2.3 Caracteristica rutelor transportului public municipal

Indicator	Total	Î.M. "Regia transport electric"	Î.M. "Parcul Urban de Autobuze"	Transport privat (microbuzele)
Numărul de rute	117	24 (20,51%)	29 (24,79%)	64 (54,7%)
Inclusiv:				
- urbane	69	23	6	40
- suburbane	48	1	23	24

Avându-se în vedere agravarea problemelor transportului public, în scopul îmbunătățirii calității de deservire, satisfacerii necesităților de transport și diversificării gamei de servicii oferite populației, s-a diversificat rețeaua de transport public deservită de rutele de microbuz, astfel, ameliorându-se întrucâtva situația.

În teoria transporturilor urbane de pasageri, ca lungime optimă a rutei ce asigură regularitatea circulației și utilizarea efectivă a vehiculelor, este calificată valoarea lungimii în km, egală cu viteza de exploatare în km/h pentru traseul respectiv. Afirmția se confirmă prin valoarea medie estimată a lungimii deplasării zilnice de transport a unui pasager în orașul Chișinău, $l_{ip} = 4.0 - 4.2$ km și recomandările ca lungimea rutei să fie egală cu $L_r = (3 - 4) l_{ip}$, km.

Rutele de lungime mai mică sunt mai simple privind organizarea circulației regulate, coeficientul de transbordare în acest caz este mai înalt, iar productivitatea și viteza de exploatare a vehiculelor este mai mică. Rutele mai lungi asigură micșorarea cheltuielilor în infrastructura transportului public și de organizare a circulației rutiere.

În rețeaua rutieră urbană sunt organizate 16 dispecerate, după cum urmează:

- 10 dispecerate ale rutelor de troleibuz;
- 6 dispecerate ale rutelor de autobuz.

Coeficientul de cumulare a stațiilor terminus în rețea are valoarea $K_c = 0,3$ (21/70). Rețeaua rutieră municipală include 681 de stații intermediare, inclusiv 524 de stații în raza orașului și respectiv 157 de stații în afara orașului. Din acestea 345 de stații intermediare sunt cu pavilion, inclusiv 297 de stații în raza orașului și respectiv 48 de stații în afara orașului. Aceste stații au fost poziționate destul de arbitrar, fără realizarea unor calcule de optimizare a lungimii sectoarelor. Valoarea medie a lungimii sectoarelor rețelei de transport public constituie 0,668 km în sens direct și 0,676 km în sens invers. Coeficientul de cumulare a stațiilor intermediare este $K_{ci} = 0,78$ (264/340). Conform estimărilor teoretice pentru condițiile orașului Chișinău, lungimea optimă a sectoarelor nu trebuie să depășească 0,4-0,6 km. Cota sectoarelor ce depășesc valoarea optimă este înaltă și constituie circa 36%. Din aceste considerente ar fi oportună revizuirea plasamentului stațiilor și sporirea numărului acestora, astfel îmbunătățindu-se comoditatea utilizării rețelei și micșorându-se pierderile de timp ale populației, legate de ajungerea la stații.

În rețeaua rutieră a transportului public urban există 25 de puncte de transbordare pe alte direcții (intersecții de multe trasee), amplasate destul de uniform în raza orașului, care înlesnesc transbordările pasagerilor și asigură o anumită flexibilitate a deplasărilor. Coeficientul de transbordare nu a fost evaluat. Totuși, valoarea lui se estimează ca destul de mare. Lungimea medie a unei rute de troleibuz este de 10,04 km, de autobuz – 14,92 km, media pe rețea constituind 12,48 km (vezi anexele nr. 1- 4). Lungimea rutelor pentru fiecare tip de transport public urban este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabelul 2.4 Lungimea rutelor, km

Indicator	Total	Î.M. "Regia transport electric"	Î.M. "Parcul Urban de Autobuze"	Transport privat (microbuzele)
Lungimea rutelor	3326,2	544,35	873,75	1908,1
Inclusiv:				
- urbane	1812,1	504,1	176,5	1131,5
- suburbane	1514,1	40,25	697,25	776,6

Coeficientul rutier al rețelei de transport, indicator determinat ca raportul dintre lungimea sumară a rutelor față de lungimea totală a căilor de transport prin care este trasată rețeaua de rute, pentru orașul Chișinău este egal cu $K_r = 2,7$ km rute/km de drum, valoarea indicând nivelul mediu de dezvoltare a rețelei analizate.

Densitatea rețelei rutiere reprezintă raportul dintre lungimea totală a căilor de transport prin care este trasată rețeaua de rute față de aria valorificată a orașului. În cazul Chișinăului $\delta = 1,75$ km/km². Valoarea indicatorului respectiv fiind aproape de cea optimă. Este de remarcat prelungirea rețelei de transport electric până la capătul bulevardului Mircea cel Bătrân, a străzii Mircești și a străzii Independenței, lucru realizat în ultimii doi ani.

Deși rețeaua rutieră se caracterizează printr-un nivel mediu de dezvoltare și există posibilități de îmbunătățire a acesteia, calcule de optimizare sau alte variante de rețea nu au fost examinate. Pentru clarificarea căilor de perfecționare a rețelei urbane se impune cu necesitate realizarea unui studiu general al fluxurilor de trafic al pasagerilor, fără de care operarea modificărilor în rețea nu-și va atinge scopul.

Microbuzele circulă pe 64 de rute urbane, dintre care:

- pe 16 rute se circulă în paralel cu rute de troleibuz (circa 50 - 75%);
- pe 10 rute se circulă în paralel cu rute de autobuz (circa 40 - 100%);
- iar 38 de rute deserveșc trasee noi.

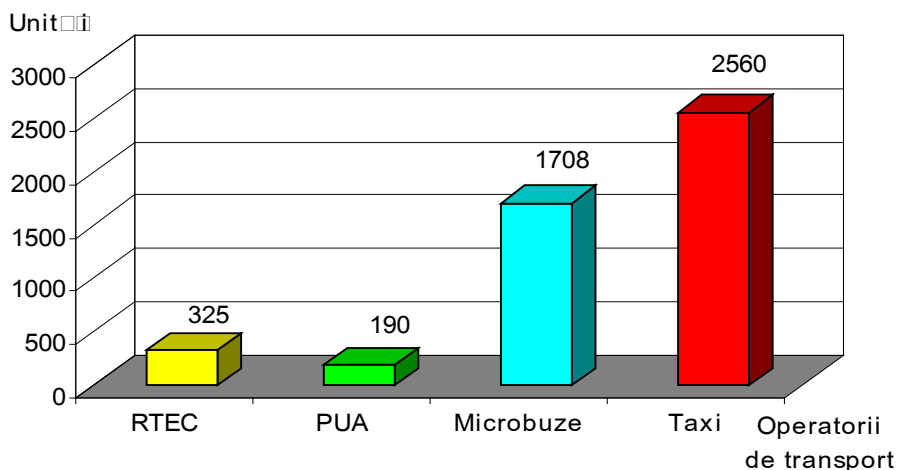
3.4 Servicii conexe în sistemul municipal de transport

Actualmente în municipiul Chișinău funcționează circa 81 de stații de alimentare cu produse petroliere de diferite capacități. În oraș sunt amplasate 76 de stații, inclusiv 10 stații în zona centrală a orașului. Majoritatea stațiilor de alimentare sunt orientate spre comercializarea a 3-4 tipuri de produse (benzina și motorină), 5 stații comercializează și gaze lichefiate. În orașul Chișinău sunt amplasate circa 15 stații de alimentare cu gaze lichefiate. În municipiu funcționează o singură stație de alimentare cu gaz din rețeaua municipală de gaze naturale. În municipiul Chișinău activează 32 de spălătorii de automobile, amplasate în diverse zone ale orașului și care aparțin, în principal, sectorului privat și se prevede construcția a încă 51 de spălătorii, din care 8 spălătorii sunt deja în construcție, 10 sunt în fază de proiectare și se prevăd a fi construite altele 41.

3.5 Caracteristica materialului rulant

Actualmente complexul de transport public de călători este constituit din transportul electric (troleibuze), transportul auto (autobuze, microbuze, autoturisme taxi). Transportul cu troleibuze și autobuze este efectuat de două companii municipale iar cel cu microbuzele și taxiurile este efectuat de transportatori privați. Sistemul de înlesniri pentru categoriile de persoane defavorizate funcționează numai în transportul efectuat de companiile municipale, adică cu autobuze și troleibuze.

Figura 2.1 Caracteristica parcului rulant



Transportul electric

La data de 01.07.2007 Î.M. „Regia de Transport Electric” avea în dotare 325 de troleibuze (vezi anexa nr. 5). Vehiculele electrice sunt repartizate în 3 parcuri de troleibuze cu statut de întreprindere:

- nr. 1, amplasat în sectorul Central, str. Mitropolitul Dosoftei;
- nr. 2, amplasat în sectorul Botanica, str. Muncești;
- nr. 3, amplasat în sectorul Ciocana, str. Meșterul Manole.

Coeficientul mediu de ieșire pe rută în zilele de lucru este de 0,76, iar în zilele de odihnă este de 0,57. În mediu într-o zi lucrătoare pe rute sunt scoase 276 de troleibuze, iar în zilele de odihnă 191-170. Majoritatea troleibuzelor sunt cu capacitate nominală de circa 118 locuri. Peste 74% din troleibuze au o vechime de peste 15 ani.

Transportul cu autobuzele

Î.M. „Parcul Urban de Autobuze” (PUA), amplasat în str. Sarmizegetusa din sectorul Botanica, este singurul operator de prestare a serviciilor de transport public cu autobuze în municipiul Chișinău. În prezent PUA deservește 29 de rute cu o lungime totală de circa 873,75 km, dintre care 23 de rute suburbane (mixte) cu o lungime de 697,25 km. Informația privind termenul de exploatare a autobuzelor este prezentată în anexa nr. 6.

În anul 2007 PUA avea în dotare 198 de autobuze, coeficientul mediu de ieșire pe rută în zilele de lucru constituie 0,54, iar în zilele de odihnă 0,41. Într-o zi lucrătoare pe rute sunt scoase în medie 102 de autobuze, iar în zilele de odihnă 71-82, din cele 150 aflate în exploatare.

În condițiile noastre, cheltuielile pentru întreținerea autobuzelor crește semnificativ după 8 ani de exploatare sau după 550 mii km, din care cauză este necesar ca în această perioadă să fie recuperate investițiile făcute, iar autobuzele să fie scoase din uz.

Conform datelor PUA, în prezent nu există nici o rută pe care încasările de la călătoriile cu plată să acopere cheltuielile necesare deservirii rutei, pe 12 rute acoperirea este sub 30%, pe alte 12 rute acoperirea este între 30% și 50% și numai pe 3 rute depășesc 50%.

Transportul cu microbuzele

În ultimii ani transportul de pasageri cu microbuzele s-a extins. La data de 01.07.2007 sunt circa 1708 unități de transport care deservește rutele municipale de microbuze. Circa 1/3 din parcul rulant este format din microbuze reutilitate pentru transportarea călătorilor, cu o vechime medie de 13 ani. Capacitatea de transport a microbu-

zelor constituie 11-16 locuri pe scaun. Coeficientul mediu de ieșire pe rută a mijloacelor de transport este de 0,85. Viteza medie de exploatare conform pașapoartelor rutelor constituie 18-22 km/h, în realitate viteza de deplasare pe rute este circa 32 km/h.

În prezent microbuzele deserveșc 64 de rute, inclusiv 24 de rute mixte (suburban/urban). Organizarea și gestionarea transportului auto de călători operat cu microbuze se efectuează de către 20 de operatori, care activează în baza contractelor de administrare încheiate cu Primăria municipiului Chișinău. Tariful de călătorie în raza urbei este de 3 lei pentru o călătorie. Dreptul operatorilor de a presta servicii de transport pe rutele stabilite se obțin prin achitarea unei taxe lunare. Valoarea maximă a taxei lunare constituie 1000 lei pentru o unitate de transport, variind între 800-250 lei pentru unele trasee. Suma cumulată achitată de către prestatorii de servicii de transport cu microbuze se ridică la circa 1,2 mln. lei lunar. La acest tip de transport nu se prevăd alocații din buget, deoarece asupra lui nu se răspândesc facilitățile și înlesnirile acordate pentru anumite categorii de persoane. Popularitatea acestui mijloc de deplasare printre călători se explică prin intervalul relativ scurt de circulație, viteza deplasării superioară celei cu troleibuzul și autobuzul, oprirea practic în regim de taxi.

Taximetria

În conformitate cu Legea Republicii Moldova nr. 186-XIII din 19.07.1994 „Privind taxele locale”, serviciile publice în regim de taxi au fost gestionate de către organul abilitat al administrației publice locale, cu achitarea taxei lunare în bugetul municipal. În raza municipiului Chișinău activau circa 850 de unități de transport antrenate la prestarea serviciilor de transport de călători în regim de taxi. Suma defalcărilor anuale în bugetul municipal, ca urmare a prestării serviciului nominalizat constituia circa 1,1 mln. lei.

Începând cu anul 2002 toate taximetrele au trecut la patentă de întreprinzător conform Legii Republicii Moldova nr. 93-XIV din 15.07.1998 „Cu privire la patenta de întreprinzător”. Conform legislației în vigoare, Primăria municipiului Chișinău nu dispune de pârghiile necesare pentru control și monitorizare a acestui mod de transport.

La momentul actual circa 800 unități de transport sunt certificate pentru efectuarea acestui serviciu. Companiile de taxi gestionează circa 2560 de unități de transport și respectiv circa 800-1200 de autovehicule activează ilicit. Numărul de pasageri transportați cu acest tip de transport este estimat la circa 16,6 mln. anual.

În orașul Budapesta, pentru a ne referi la un singur exemplu, numărul mediu de taximetre este 6 unități/1000 locuitori²⁷. Pornind de la un asemenea raport, numărul plafon de autorizații taxi pentru or. Chișinău ar trebui să fie de **circa 4000**.

Transportarea pasagerilor în regim de taxi este prestată de către agenți economici specializați pentru această activitate și dotate cu mijloace de transport propriu, precum și de către persoane fizice. În prezent pe piața transporturilor în regim de taxi operează circa 25 de agenți economici (vezi anexa nr. 7). Cei mai mari din aceștia sunt: SA “Taxi Service”, “Regal” A S.R.L., “Tandem-Grup”, “Autoalga Trading” S.R.L., “AC-Grup” AL S.R.L., “Seip Autotrans”, “Vecnit-Com” S.R.L., “Donprut” A S.R.L., “Dontrut”, “Auto-Ghenov” Î.I. etc. Aproape toate firmele acordă servicii intermediare de informare, asigurând primirea comenzilor de la călători și distribuindu-le participanților la procesul de activitate taximetrică.

Tipul serviciilor prestate de către companiile de taxi conform licenței sunt:

- transport de pasageri;
- transport de marfă;
- servicii de informare;

Pe piața serviciilor de taxi există companii care dispun de:

- propria bază tehnico-materială, propriul parc rulant, mijloace de transport în arendă și licență pentru a) transport de pasageri, b) transport de marfă și c) servicii de informare;

²⁷ Sursa: articolul «Венгрия – особенность национального автотранспорта» din jurnalul «Автомобильный Транспорт», № 3, 2006 г., стр. 50.

- propriul parc rulant, mijloace de transport în arendă și licență pentru a) transport de pasageri, b) transport de marfă și c) servicii de informare;
- mijloace de transport în arendă și licență pentru a) transport de pasageri, b) transport de marfă și c) servicii de informare;
- licență pentru serviciu de informare.

Gama serviciilor prestate de către companiile de taxi sunt:

- transport de pasageri;
- transport de marfă;
- de informare;
- de reparație;
- vânzare piese de schimb;
- parcare;
- spălătorie etc.

Sistemul bancar și distribuitorii le permit agenților economici procurarea mijloacelor de transport în leasing. Parcul de mașini este format cu preponderență din mașini cu o vechime de circa 5 ani. În municipiul Chișinău este antrenată în prestarea serviciilor de taxi o variată gamă de modele de autovehicule: Gaz (Volga), Šcoda, Dacia Logan, Geely, Nissan, Daewo, Opel, Mercedes, Volks Wagen, BMW, Lada, Shevrolet, Mitsubishi, Renaul, Peugeot, Fiat etc. Majoritatea din ele nu sunt dotate cu dispozitive performante de reducere a poluării aerului conform standardului EURO 2-3.

Pentru a reduce cheltuielile, operatorii de transport preferă să treacă mijloacele de transport la alimentarea cu gaze naturale, cea ce le permite să facă economii prin majorarea parcurului zilnic (250 – 400 km) în comparație cu autovehiculele cu motoare diesel sau pe bază de benzină.

Conform planului aprobat de amplasare a stațiilor taxi, în oraș funcționează 90 de astfel de puncte, inclusiv:

- 27 de stații în sectorul Centru;
- 21 de stații în sectorul Buiucani;
- 11 stații în sectorul Botanica;
- 24 de stații în sectorul Râșcani;
- 7 stații în sectorul Ciocana.

Actualmente sunt dotate cu indicatoare 52 de stații, marcajul rutier delimitând doar 15 astfel de puncte.

Astăzi nu mai este suficient să-i cunoști pe clienți, iar operatorii de transport în regim de taxi din orașul Chișinău nu mai au altă posibilitate decât să fie „competitivi”. Ei trebuie să acorde o atenție la fel de mare analizării concurenților și a segmentelor de clientele pe care doresc să le deservească.

Din punct de vedere al marketingului, operatorii de transport în regim de taxi obțin un *avantaj concurențial*, venind cu oferte care satisfac nevoile clienților într-o măsură mai mare decât ofertele concurenților. Acest avantaj se poate obține prin furnizarea unei valori mai mari pentru client (prin practicarea unor prețuri mai mici pentru serviciile prestate sau prin oferirea mai multor avantaje care justifică prețurile mărite).

Etaple **analizei concurenței** sunt:

- identificarea concurenților firmei;
- determinarea obiectivelor concurenților;
- identificarea strategiilor concurenților;
- aprecierea atuurilor și slăbiciunilor concurenților;
- anticiparea reacțiilor concurenților;
- alegerea concurenților care pot fi atacați și a celor care trebuie evitați.

Un instrument util pentru aprecierea atuurilor și a slăbiciunilor concurenților este reprezentat de *analiza valorii pentru client* cu ajutorul sondajului (vezi chestionarele în anexele nr. 8-10). Analiza respectivă permite evidențierea problemelor în care firma este vulnerabilă în fața acțiunii concurenților.

Operatorii de transport în regim de taxi care apelează la *benchmarking* intenționează să imite sau să îmbunătățească serviciile prestate în comparație cu alte firme,

bazându-se pe cele mai bune practici folosite de acestea.

Benchmarkingul este un proces în 7 etape: (1) determinarea funcțiilor care trebuie evaluate, (2) identificarea principalelor variabile de performanță care trebuie măsurate, (3) identificarea celor mai bune firme, (4) măsurarea performanțelor acestor firme, (5) măsurarea performanțelor propriei firme, (6) stabilirea programelor și acțiunilor pentru reducerea decalajelor dintre propria firmă și firmele concurente și (7) implementarea și monitorizarea rezultatelor.

Deși cheltuielile financiare și timpul necesar pentru culegerea informațiilor sunt mari, firma ar trebui să cheltuiască mult mai mult dacă n-ar colecta aceste informații. Firmele trebuie să-și creeze un sistem de informații concurențiale eficient din punct de vedere al costurilor. În acest sens sunt necesare: (1) identificarea tipurilor vitale de informații concurențiale și a celor mai bune surse de informare, (2) colectarea informațiilor de pe teren, (3) verificarea informațiilor din punct de vedere al validității și siguranței lor, interpretarea informațiilor și sintetizarea lor și (4) informațiile cele mai importante vor fi puse la dispoziția managerilor.

Companiile de transport care concurează pe piața serviciilor de taxi din orașul Chișinău diferă în privința obiectivelor și resurselor de care dispun (unele firme sunt mari, altele mici, dispun sau duc lipsă de fonduri, luptă pentru o creștere rapidă a cotei de piață sau pentru profituri pe termen lung etc.). Fiecare companie de taxi deține o anumită poziție pe piață.

Michael Porter este de părere că există 4 strategii principale de poziționare în cadrul mediului concurențial: trei sunt câștigătoare, iar a patra va conduce la pierderi. Cele trei strategii câștigătoare sunt: (1) Dominație prin cost, (2) Diferențierea serviciilor prestate și (3) Focalizarea pe anumite segmente de piață.

Principalele strategii utilizate de operatorii de transport în regim de taxi sunt: politica tarifară (utilizarea tarifelor de dumping), înnoirea parcului rulant și publicitatea.

Clasificarea pozițiilor concurențiale, în funcție de rolul pe care îl au firmele pe piața serviciilor de transport auto de călători în regim de taxi din orașul Chișinău este următoarea: (1) de dominație - *lider*, (2) de provocare - *șalanger*, (3) de „urmărire pașnică” - *urmăritor* și (4) de servire a nișelor de piață - *specializate pe o nișă de piață*.

Liderul are cea mai mare cotă de piață și, de regulă, este primul la capitolele schimbarea prețurilor, lărgirea gamei de servicii prestate și de cheltuieli promoționale. Pentru a-și promova serviciile și a-și crea o imagine pe piață, companiile de taxi apelează la serviciile următoarelor companii publicitare: ORT, NiT, Euro TV, lanțul de cinematografe Patria, OSM „Media”, Media Bravo, Î.L. „Parșin Dmitri”, posturile de radio: Șanson, Radio 7 na 7 holmah, Retro Evropa Plus etc.

Liderul poate fi sau nu admirat, dar celelalte firme îi recunosc dominația. Liderul pieței este un obiectiv central pentru concurenți, o companie care trebuie provocată, imitată sau evitată. Firmele-lider doresc să rămână pe poziția pe care o ocupă, ceea ce implică acțiuni pe trei fronturi: (1) extinderea cererii totale, (2) protejarea poziției ocupate pe piață (prin acțiuni ofensive și defensive întreprinse în mod inteligent) și (3) creșterea cotei de piață.

Liderul pieței, pentru a-și proteja poziția, trebuie să întreprindă următoarele acțiuni: a) să elimine punctele slabe, care pot fi ținta atacurilor unor concurenți, b) să mențină costurile la un nivel redus și c) prețurile să fie în concordanță cu valoarea percepută de client pentru serviciul respectiv. De obicei, liderii nu sunt mulțumiți de modul în care evoluează lucrurile și, de aceea, vor presta pe piață noi servicii, își vor îmbunătăți calitatea serviciilor prestate, își vor ridica cultura de deservire și își vor reduce costurile etc.

Companiile de taxi din municipiul Chișinău utilizează diferite scheme de organizare și de prestare a serviciilor de taxi: unele preferă să angajeze pe bază de contract șoferi posesori de unități de transport, altele, din contra, preferă să pună la dispoziția conducătorilor auto mijloace de transport pentru o anumită perioadă, în vederea răscumpărării. Liderul pieței serviciilor de taxi, pentru a-și menține poziția, utilizează/apellează la ambele modalități.

Firmele nu trebuie să cadă în capcana iluziilor că o creștere a ponderii lor pe piață va aduce, în mod automat un profit mai mare, condiționat de strategia de dezvoltare. Se pot observa multe firme cu o pondere mare de piață, dar cu o profitabilitate redusă și viceversa.

Firmele care se situează pe poziția a doua sau a treia pe piața serviciilor de transport în regim de taxi din orașul Chișinău sunt destul de mari (de exemplu: „Regal” A S.R.L. „Tandem Grup” (1449), „Autoalga Trading” S.R.L. (1477), „Davilar Trans” S.R.L. (1448), „Vencint Com” S.R.L. (1444) etc.).

Liderul pieței este adesea nevoit să suporte cheltuieli mari legate de diversificarea serviciilor prestate și dezvoltarea pieței, de informarea și educarea clienților ș.a. Firma-urmăritor poate să învețe din experiența liderului și să copieze sau să îmbunătățească gama serviciilor prestate cu investiții mai mici și trebuie să știe cum să-și păstreze clienții și să atragă alții noi.

Comportamentul clienților este influențat de următoarele elemente: calitatea serviciilor prestate (confortul călătoriei, siguranța corporală și securitatea circulației rutiere), politica tarifară (reducerile sau discounturile practicate), cultura de deservire (dispeceri și șoferi), timpul în care ajunge taxiul la client după plasarea comenzii în eter, viteza de deplasare, lipsa accesului la alte tipuri de transport, publicitatea etc.

Fiecare domeniu de activitate cuprinde firme specializate în deservirea nișelor de piață. Aceste firme își aleg anumite segmente pe care le deservește. Strategia este adoptată în special de firmele mici care dispun de resurse limitate. Strategia deservirii nișelor de piață este profitabilă, întrucât firma care se bazează pe această strategie ajunge să-și cunoască clienții atât de bine, încât poate să le satisfacă nevoile mai bine decât orice altă firmă care prestează întâmplător serviciile pe respectiva nișă. Rolurile care trebuie îndeplinite de firmele de taxi decise să opereze pe o nișă sunt:

- specializarea pe anumite grupuri de clienți;
- specializarea geografică;
- specializarea pe serviciile prestate;
- specializare pe calitate-preț.

Companiile de taxi sunt orientate în primul rând spre majorarea volumului de servicii prestate pentru a obține o creștere a profiturilor și a rentabilității, urmată de diversificarea activităților desfășurate, calitatea serviciilor prestate și satisfacerea nevoilor clienților, mai puțin de menținerea unui climat psihologic favorabil printre angajați, formarea unei imagini favorabile a întreprinderii și corelarea intereselor firmei cu interesele societății, inclusiv în domeniul protecției mediului înconjurător.

Pentru a se putea poziționa pe piață și a face față concurenței existente, companiile de taxi menționează necesitatea existenței următoarelor puncte tari: existența mijloacelor de transport proprii, confortul și starea tehnică a automobilelor, existența stației de deservire tehnică a automobilelor, un personal calificat, experiența/profesionalismul șoferilor, cultura de deservire, calitatea serviciilor prestate, siguranța pasagerilor și securitatea în timpul călătoriei, îndeplinirea comenzilor la timp etc.

Iar punctele slabe sunt: lipsa mijloacelor de transport proprii și numărul mic al parcului rulant, lipsa bazei tehnico-materiale, insuficiența cronică a personalului calificat, nerespectarea politicii tarifare, calitatea serviciilor prestate etc.

În prezent, firmele sunt orientate către piață, adică sunt determinate să-i analizeze cu aceeași atenție atât pe clienți cât și pe concurenți.

Agenții economici care doresc să intre pe piață și operatorii de transport în regim de taxi se confruntă cu următoarele bariere/obstacole: legislative și administrative (calitatea infrastructurii de transport, stabilitatea și transparența sistemului de transport), financiare și fiscale, concurența (neloială și acerbă, înțelegerile între companii, activitatea transportului ilicit etc.), informaționale (lipsa, calitatea acestora, accesul la ea), cheltuielile mari de exploatare (activitate), lipsa cadrelor calificate etc.

3.6 Calitatea serviciilor și siguranța transporturilor

Calitatea serviciilor de transport reprezintă ansamblul de măsuri tehnico-organizatorice care asigură satisfacerea în bune condiții a cererilor de transport ale publicului călător. Asigurarea calității serviciilor de transport auto de călători și a siguranței circulației rutiere sunt preocupările permanente ale Direcției Generale de transport public și căi de comunicație.

Calitatea unei călătorii este apreciată printr-o multitudine de cerințe, esențiale fiind: siguranța, regularitatea, ritmicitatea și punctualitatea, rapiditatea, confortul, capacitatea de a face față cu promptitudine cerințelor noi apărute, comportarea civilizată a personalului de bord, mijloacele de informare a publicului călător, durata redusă a călătoriei etc.

Calitatea serviciilor de transport auto de călători depinde de:

- factorul om;
- gradul de dotare și pregătire tehnică a parcului rulant;
- sistemul informațional pentru transportul public de călători;
- urmărirea activității vehiculelor pe trasee etc.

Implementarea și utilizarea sistemului de navigare GPS de către operatorii de taxi din Uniunea Europeană, SUA, Japonia și Rusia le permite dispecerilor monitorizarea online a circulației tuturor unităților de transport emise la linie, inclusiv: localizarea automobilului aflat în mișcare sau parcat. Dacă se află în mișcare: unde, în ce direcție și cu ce viteză se deplasează, este cu pasageri sau nu. Mai mult decât atât, acest sistem ne permite să determinăm câți pasageri sunt în salon și unde sunt așezați. Iar dacă taxiul este parcat, pe ce adresă și în fața cărei scări. De asemenea, acest sistem permite garantarea siguranței șoferului și a pasagerului, precum și a securității circulației rutiere în caz de accident rutier, defecte tehnice sau alte situații de forță majoră. În asemenea cazuri, dispecerul anunță imediat serviciile de intervenție care se deplasează pe adresa cunoscută din timp. Iar pasagerul poate fi transportat până la destinație de un alt mijloc de transport al companiei.

Principalii factori caracteristici pentru calitatea serviciilor de transport sunt: viteza de deplasare din orice punct, în orice punct al municipiului într-o perioadă de timp acceptabilă pentru călători și confortul călătoriei. Viteza de deplasare include timpul necesar ajungerii la stație, așteptării mijlocului de transport și transportul propriu-zis. Aproape pentru toate rutele există dificultăți în asigurarea calității, care este legată de discrepanțele semnificative dintre cererile de transport în orele de vârf și restul timpului. Nivelul de satisfacere a necesităților de transport ale populației urbane este evaluat printr-un sistem de indicatori și norme de calitate. Respectarea strictă a intervalului planificat și a frecvenței de circulație a vehiculelor pe rută este o condiție primordială de asigurare a calității serviciilor de transport public.

Caracteristicile de calitate ale serviciilor de transport public de călători:

1. Tehnice: staționări din cauza defectării mijloacelor de transport sau a unor elemente din infrastructură, transbordări din cauza defectării unităților de transport, accidente de circulație.
2. Tehnico-organizatorice: durata călătoriei, frecvența transbordărilor, durata așteptărilor în stațiile intermediare, condiții de îmbarcare/debarcare, continuitatea călătoriei.
3. Organizatorice: lungimea călătoriei, frecvența opririlor programate, durata realizării legăturilor între vehicule.
4. Economice: cost, preț și rentabilitate.
5. Psiho-sociale: pavilioane, condiții de vizibilitate, condiții de iluminat, zgomot și vibrații etc.

În prezent în sistemul de transport public de călători se întâlnesc următoarele caracteristici de noncalitate:

6. Tehnice: viteza tehnică de exploatare, timpul de mers efectiv, condițiile de siguranță pe timpul călătoriei.

7. Economice: costul întârzierilor, costul lipsei de confort, valoarea despăgubirilor din cauza accidentelor.

Confortul călătoriei trebuie înțeles în sensul asigurării condițiilor normale de deplasare a pasagerilor cu transportul auto de călători. Cerințele de confort ale călătoriei se realizează prin: iluminatul corespunzător al salonului, dotarea mijloacelor de transport cu instalații de încălzire și ventilare și încărcarea optimă a unității de transport. Microclima din mijloacele de transport auto de călători are un rol important în asigurarea confortului călătoriei. Confortul oferit și calitatea serviciilor prestate de către operatorii de transport lasă de dorit. Această situație se datorează în primul rând de vechimii parcului rulant de autobuze și troleibuze, reutilării microbuzelor etc. Pentru a putea face față cheltuielilor necesare efectuării activității în condițiile unor tarife prea mici, întreprinderile de transport au redus permanent parametrii de calitate. Acest lucru a avut loc de multe ori cu acordul tacit al organelor locale. Principalele elemente din contul cărora se înrăutățește calitatea serviciilor sunt supraaglomerarea mijloacelor de transport și uzura mare a mijloacelor de transport.

Densitatea circulației și orele de plecare-sosire a transportului auto de călători, constituie un factor important al calității serviciului prestat. Având în vedere interesul pasagerilor de a avea la dispoziție un număr cât mai mare de mijloace de transport, dar și interesul operatorilor de transport de a efectua transporturile cu cheltuieli cât mai mici, este necesar ca în domeniul densității circulației să se ajungă la compromisuri raționale, care să satisfacă ambele cerințe.

Viteza comercială a vehiculelor reflectă direct timpul consumat de pasageri pentru efectuarea deplasării, iar reducerea duratei călătoriei, prin creșterea vitezei comerciale a mijloacelor de transport, constituie un factor calitativ destul de important.

Conform unor normative (de exemplu NIIAT, Moscova), pentru valori medii orare ale curenților de trafic în orele de vârf de 1500-2250 pasageri (condițiile Chișinăului), o deservire calitativă este posibilă dacă în rețea circulă 600-650 vehicule cu capacitate mare de transportare. În prezent necesitățile de vehicule ale rețelei de transport public urban sunt acoperite în proporție de circa 0,58%.

După cum s-a menționat anterior, din cauza lipsei de vehicule, valorile de frecvență a circulației sunt cu mult inferioare normativelor valabile în transportul public. Cu scopul evaluării diferenței dintre norme și realități s-a determinat numărul de vehicule pe genuri de transport, necesare pentru a atinge valori normale de frecvență (10-12 vehicule/h), constatându-se că pentru asigurarea unei deserviri calitative în rețeaua rutieră existentă sunt necesare minimum încă 250 autobuze și 150 troleibuze.

Supraîncărcarea vehiculelor cu 30-50%, circulația cu încălcări grave ale Regulamentului circulației rutiere, nivelul înalt de zgomot și de substanțe nocive în gazele de eșapament, încălcările grave ale legislației muncii (depășirea bilanțului timpului normat de muncă a șoferului), coordonarea proastă și nivelul nesatisfăcător de interacțiune cu circulația troleibuzelor și autobuzelor, confortul redus al călătoriei reprezintă doar unele dintre cele mai evidente probleme de calitate a serviciilor de maxi-taxi.

Problema creării condițiilor normale de deplasare a persoanelor cu dizabilități a devenit o preocupare relativ recentă a administrației publice. Un element important în satisfacerea necesității de deplasare a acestor persoane este crearea condițiilor tehnice pentru a face posibilă deplasarea lor în transportul public. Sistemul de transport public și baza lui tehnico-materială nu este pregătită pentru rezolvarea deplină a acestei probleme. Rezolvarea unei astfel de probleme este extrem de dificilă în condițiile în care operatorii municipali de transport sunt în prag de faliment.

În atare condiții atractivitatea transportului public este subminată puternic, populația își pierde încrederea în companiile de transport public, utilizând alte moduri de deplasare. În concluzie, se evidențiază clar nivelul extrem de scăzut al calității deservirii pasagerilor cauzat, în mare măsură, de lipsa de vehicule și de nerespectarea orarelor aprobate de circulație.

Operatorii de transport efectuează zilnic controlul medical al personalului de bord și tehnic al mijloacelor de transport. Operatorii de transport monitorizează siguranța circulației care impune:

- asigurarea stării tehnice perfecte a mijloacelor de transport;
- instruirea corespunzătoare și verificarea periodică a cunoștințelor personalului de bord;
- verificarea stării de sănătate a personalului de bord, înainte de a ieși pe rută etc.

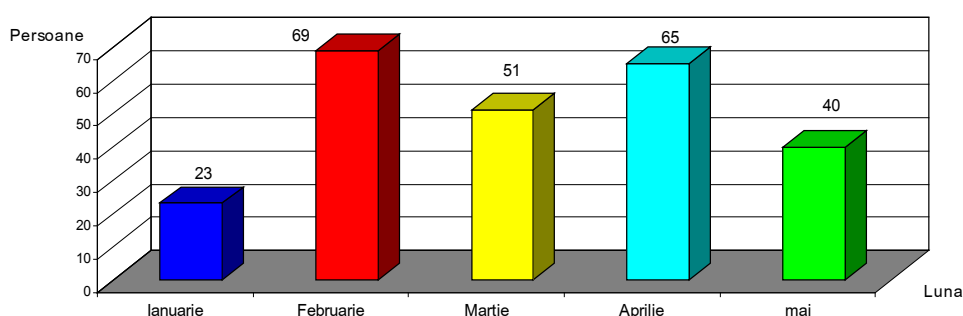
Securitatea pasagerilor în timpul călătoriei cu mijloacele publice de transport este asigurată prin menținerea stării tehnice a unităților de transport la un nivel ce ar exclude crearea situațiilor de accident din motive tehnice, menținerea rețelei de drumuri într-o stare bună și a disciplinei conducătorilor auto participanți la trafic. După cum se observă din datele tabelului 8, numărul de accidente cu implicarea unităților de transport de pasageri este destul de mare. După numărul de victime raportat la volumul de pasageri transportați, în cea mai rea situație apar taximetrele, după care urmează microbuzele, PUA și RTE. În același timp, dacă comparăm numărul de accidente raportat la numărul de unități de transport aflate în exploatare, situația este exact inversă față de ceea ce s-a descris mai sus.

Tabelul 2.7 Numărul de accidente cu implicarea unităților de transport pasageri

	2007*		2006		2005		2004		2003	
	Nr. ac-cid.	victi-me	Nr. ac-cid.	victi-me	Nr. accid.	victi-me	Nr. accid.	victi-me	Nr. ac-cid.	victi-me
RTE	15	10	186	65	114	57	146	63	165	58
PUA	7	3	40	10	46	9	26	9	21	15
Microbuz	97	87	230	180	237	113	220	167	183	84
Taxi	247	83	33	43	22	23	20	19	17	14
Total	366	183	489	298	419	202	412	258	386	171

Sursa: Direcția generală transport public și căi de comunicație, ianuarie-mai 2007

Figura 2.2 Analiza accidentelor rutiere cu implicarea taxiurilor în perioada 01.01- 01.06.2007



Pentru promovarea unui parteneriat durabil între autorități și populație, pentru controlul sistematic al calității serviciilor prestate de operatorii de transport menționăm necesitatea îmbunătățirii mecanismului de protecție a intereselor călătorilor prin informare, examinarea operativă a reclamațiilor, prelucrarea sugestiilor și problemelor semnalate privind calitatea serviciilor de transport public.

3.7 Aspecte ecologice ale transportului public

Poluarea mediului înconjurător reprezintă acțiunile care pot produce ruperea echilibrului ecologic sau pot dăuna sănătății, liniștii și stării de confort ale oamenilor, ori

să provoace pagube economiei naționale, prin modificarea calității factorilor naturali sau creați prin activități umane.

Una din principalele surse de poluare a mediului în municipiu îl constituie transportul. Principalii factori nocivi, asociați procesului de transport și activităților auxiliare, legate de acesta, sunt: poluarea fonică, poluarea aerului și a apelor. Conform investigațiilor Centrului municipal de Medicină Preventivă efectuate la comanda Organizației Teritoriale a Mișcării Ecologice din Republica Moldova în 8 puncte din orașul Chișinău, nivelul echivalent al zgomotului este depășit în toate cele 8 puncte cercetate, iar nivelul maximal al zgomotului este depășit în 7 dintre ele.

Tabelul 2.8 Datele investigațiilor nivelului zgomotului²⁸, dBA

Nr. d/o	Locul efectuării controlului	Nivelul zgomotului echivalent (norma 70dBA)	Nivelul zgomotului maxim (norma 85dBA)
1	Str. Mihai Viteazul colț cu str. Mitropolitul Dosoftei	74 - 75	85 - 93
2	Bd. Moscova colț cu str. Aleco Russo	74 - 76	86 - 88
3	Șos. Hâncești colț cu str. Academică	74 - 76	83 - 85
4	Bd. Dacia colț cu bd. Traian	76 - 77	84 - 86
5	Str. Ion Creangă colț cu Calea Ieșilor	73 - 75	84 - 85
6	Bd. Negruzzi colț cu bd. lu. Gagarin	76 - 78	86 - 87
7	Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt colț cu str. Ismail	78 - 79	88
8	Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt colț cu str. Vasile Alecsandri	75 - 77	82 - 84

Conform normativelor internaționale, zgomotul admisibil produs de autobuze este de circa 85-90 dBA, iar cel produs de autoturisme este de circa 70 – 75 dBA.

Reducerea poluării fonice se poate realiza prin scoaterea traficului în tranzit în afara perimetrului orașului Chișinău, impunerea reglementărilor privind corespunderea parcului rulant al transportului auto de călători cu normele Euro 2 - Euro 4 ar putea asigura o rezolvare rapidă a problemei.

Rezultatele ultimelor cercetări privind concentrațiile gazelor de emise ale automobilelor, cercetări efectuate de organizația teritorială a Mișcării Ecologice din Republica Moldova în comun cu Inspectoratul Ecologic de Stat și Poliția rutieră în luna mai anul curent, sunt redată în tabelul 2.9.

Tabelul 2.9 Rezultatele cercetării concentrațiilor gazelor de emisie ale automobilelor²⁹

Nr. de automobile testate, unități	După proveniența automobilelor						Total	
	CSI			Europa, SUA, Japonia, etc.				
	Total	Cu de- pășire	% cu depășire	Total	Cu de- pășire	% cu depășire	Cu de- pășire	% cu depășire
679, inclusiv :	257	60	23,35	422	57	13,51	117	17,23
Cu carburator (537)	244	76	31,15	293	24	8,19	100	18,62
Diesel (142)	15	5	33.33	127	29	22.83	34	23.94

O abordare a problemei poluării aerului pentru transportul auto de călători ar putea consta în utilizarea noilor tipuri de combustibil.

La autobuze, microbuze și taximetre regimurile poluante sunt: mersul în gol, accelerarea și reducerea vitezei.

Pentru reducerea poluării atmosferei și a poluării fonice, cauzată de vehicule, se

²⁸ Sursa: Centrul municipal de Medicină Preventivă.

²⁹ Sursa: Organizația teritorială a Mișcării Ecologice din Republica Moldova.

recomandă următoarele:

- controlul tehnic al unităților de transport să se facă prin certificarea întrunirii condițiilor tehnice necesare circulației acestora, numai în cazul în care sunt respectate normele legale referitoare la compoziția acestora;
- perfecționarea organizării și dirijării circulației;
- înnoirea parcului rulant și modernizarea căilor de circulație;
- sistarea circulației unităților de transport care depășesc normele legale de protecție a mediului înconjurător;
- introducerea sistemului de comandă a traficului (unda verde) pentru transportul auto de călători etc.

Din aceste considerente, limitarea utilizării mijloacelor de transport care au un aport semnificativ la poluarea fonică și poluarea aerului devine o necesitate. Din cauza parcului învechit de transport nivelul specific de poluare în municipiu este mai ridicat decât permite nivelul tehnologic existent. Din acest punct de vedere prioritate are dezvoltarea transportului electric. În prezent transportul cu microbuzele are ponderea cea mai mare de poluare.

Pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport public, utilizării raționale a capacităților de transport ale magistrelor municipale, soluționării problemelor ecologice și de management ale traficului rutier în condițiile sporirii permanente a fluxurilor de vehicule, se impune ca prioritate strategică argumentată dezvoltarea genurilor de transport public de călători cu capacități nominale mari de încărcare, caracterizate cu cheltuieli specifice minime de transport, emisii poluante reduse, indicatori net superiori de utilizare a capacităților portante ale arterelor stradale și fluidități acceptabile ale traficului rutier, fiind necesară armonizarea cerințelor de protecție a mediului înconjurător cu standardele Uniunii Europene.

Concluzii

Orice persoană trebuie să aibă acces egal și nediscriminatoriu în angajarea serviciilor unui taxi aflat în poziția liber, staționar sau în mișcare, care poate fi realizat de către client semnalizând fie vizibil, fie telefonic prin intermediul unui dispecerat.

Primăria municipiului Chișinău trebuie să instituie **reglementări** vizând:

- modul de desfășurare a transportului de persoane sau de bunuri, în conformitate cu legislația și normativele în vigoare;
- interdicțiile și restricțiile privind activitatea în regim de taxi;
- nivelul tarifelor aplicate (tariful plafon);
- taxele și impozitele locale ce se impun;
- locurile de așteptare sau de staționare a taxiurilor;
- norma privind gradul de asigurare a numărului de locuri de așteptare a clienților în raport cu numărul de autorizații taxi emise;
- obligațiile operatorilor de transport privind desfășurarea și prestarea serviciilor de transport auto în regim de taxi;
- controlul activității taxiurilor pe traseu etc.

Probleme ce trebuie rezolvate

1. Combaterea transportului ilicit de călători;
2. Analiza politicii tarifare;
3. Securitatea circulației rutiere;
4. Analiza structurii materialului rulant;
5. Analiza managementului resurselor umane;
6. Evidențierea obstacolelor și dificultăților cu care se confruntă operatorii de taxi etc.

După părerea noastră, poziția de lider pe piața a serviciilor de taxi o va putea ocupa compania care va avea următoarele caracteristici:

1. Mărima parcului rulant din dotare: de la 50 până la 200 de unități de transport;
2. Utilizarea propriilor unități de transport;
3. Existența și exploatarea propriei baze tehnico-ateriale;
4. Serviciul de dispecerat (de la 5 până la 10 persoane);
5. Monitorizarea și controlul calității serviciilor prestate și a culturii de deservire
6. Serviciul de logistică privind aprovizionarea, optimizarea și repartizarea fluxurilor de călători;
7. Automatizarea serviciului de dispecerat, introducerea IT și a softurilor, precum și implementarea sistemului GPS de urmărire a unităților de transport.
8. Introducerea programei privind fidelizarea clienților.
9. Elaborarea și implementarea politicilor tarifare și de marketing și, nu în ultimul rând, diversificarea serviciilor prestate.

Recomandări

1. Serviciile transporturilor de persoane sau bunuri în regim de taxi trebuie să fie executate, ca servicii de interes public pentru populație, numai pe baza licenței pentru transport în regim de taxi eliberată de Camera de Licențiere a Republicii Moldova. Pe baza acesteia, autoritatea administrației publice locale va elibera câte o **autorizație de transport în regim de taxi** (în continuare Autorizație) permanentă, care va conține și numărul de ordine atribuit. Termenul de valabilitate a Autorizației trebuie să fie egal cu cel al licenței de transport, adică cu 5 ani (cu condiția avizării anuale). Autorizația va fi eliberată de către Primăria municipiului Chișinău după prezentarea la emitent, până la începerea activității, a dovezii deținerii asigurării pentru riscurile civile la care pot fi supuși clienții în timpul transportării în ceea ce privește integritatea lor fizică sau a bunurilor, riscuri care, potrivit legii, cad în sarcina operatorului de transport.

2. Activitatea de transport auto în regim de taxi trebuie dimensionată în raport cu gradul de dotare cu autobuze și, după caz, troleibuze a transportului public local de persoane. Este recomandabil ca, după consultarea prealabilă a asociațiilor din domeniu, Consiliul Municipal Chișinău (în continuare CMC) să stabilească printr-o decizie a sa **numărul maxim de autorizații taxi** care vor fi eliberate pentru deservirea populației. Iar după acordarea numărului maxim de autorizații taxi stabilit de CMC, nu trebuie să mai fie eliberată nici o autorizație taxi, decât cu condiția vacantării unui loc. Această condiție va permite crearea unui mediu favorabil de atragere a investițiilor în măsură să garanteze stabilitatea afacerilor. Serviciile de resort ale Primăriei municipiului Chișinău vor realiza distribuirea numărului de autorizații taxi pentru operatorii de transport în proporție de 2/3 din numărul total și, respectiv, 1/3 pentru taximetriștii independenți. În condițiile în care numărul de autorizații de taxi repartizate pentru operatorii de transport va fi mai mic decât numărul solicitat, iar numărul de autorizații taxi repartizate pentru taximetriștii independenți va depăși cererea, serviciile de resort ale Primăriei municipiului Chișinău, trebuie să stipuleze expres, printre condițiile de concurs, modalitatea de distribuire a autorizațiilor nesolicitate. Operatorilor de transport să li se ofere autorizațiile de taxi din cota taximetriștilor independenți, în limita autorizațiilor de taxi nesolicitate de aceștia și viceversa. În condițiile în care numărul de autorizații de taxi solicitate pentru una dintre grupe este mai mare decât numărul de autorizații stabilit pentru grupa respectivă, Primăria municipiului Chișinău trebuie să organizeze licitație publică pentru oferirea numărului de autorizații stabilit, pentru o durată/periodă de un an. În cazul în care un operator de transport sau un taximetrist independent renunță sau i se anulează, din cauze imputabile, una dintre autorizațiile taxi, Primăria municipiului Chișinău trebuie să o ofere următorului solicitant inclus în listele de așteptare făcute publice.

3. Pentru prevenirea situației de monopol și menținerea unui echilibru pe piața serviciilor de transport auto în regim de taxi Primăria municipiului Chișinău *nu trebuie să*

ofere unui operator de transport în regim de taxi mai mult de 30% din numărul autorizațiilor de taxi stabilite.

4. Este necesar de menționat că **activitatea de dispecerat taxi** trebuie să fie autorizată de către organul abilitat/competent, și poate fi executată numai de persoana juridică din Republica Moldova pe baza unui set de documente, cum ar fi:

- dovada că operatorul deține baza tehnico-materială necesară, respectiv sediul, dotarea și frecvența radio pentru operatorii de transport și taximetriștii independenți deserviți;
- permisul de utilizare a frecvențelor radio pentru rețeaua de comunicații independente eliberată de organul respectiv;
- dovada existenței contractelor privind dispecerizarea, realizate cu toți operatorii de transport și taximetriștii independenți deserviți;
- lista stațiilor de radio din dotarea taxiurilor, operatorilor de transport și a taximetriștilor independenți deserviți, cu seriile și codurile de apel ale acestora;
- documentele de competență profesională ale persoanei desemnate să conducă activitatea de dispecerat.

De asemenea, în dispecerat trebuie să se țină un registru de strictă evidență a stațiilor radio de emisie-recepție din dotarea taxiurilor deservite, listă care va cuprinde elementele de identificare și durata de valabilitate a autorizației de funcționare a acestora.

Autorizația pentru activitatea de dispecerat trebuie să fie retrasă de către emitent și organele de control în următoarele cazuri:

- dispeceratul deservește taxiuri dotate cu stații radio a căror proveniență legală nu poate fi dovedită;
- dispeceratul deservește operatori de transport în regim de taxi sau taximetriștii independenți, neautorizați;
- dispeceratul deservește autoturisme care realizează transporturi în regim de închiriere, cărora le este interzisă folosirea stațiilor radio de emisie-recepție.

5. Taxiurile trebuie să aibă **acces în condiții egale și nediscriminatorii în locurile de așteptare a clienților, în limita locurilor vacante**. Accesul în locurile de așteptare a clienților poate fi gratuit sau Consiliul municipal Chișinău poate institui o taxă generală, plătită de fiecare unitate de transport autorizată.

6. În eventuala excludere a cazurilor încadrării în câmpul muncii a persoanelor neatestatate profesional și a reducerii numărului accidentelor rutiere, precum și a îmbunătățirii calității serviciilor prestate, este necesar ca, pentru a putea practica activitatea de taximetrist în transportul auto în regim de taxi, conducătorul auto să îndeplinească un **set minim de condiții**, cum ar fi:

- să aibă permis de conducere categoria B valabil și o vechime profesională de cel puțin 3 ani sau permis de conducere categoria C valabil și o vechime profesională de cel puțin 2 ani;
- să dețină certificatul de atestare a pregătirii profesionale valabil;
- să facă dovada că este angajat al operatorului de transport care deține taxiul pe care îl conduce sau că este proprietarul mijlocului de transport respectiv, în cazul taximetristului independent;
- să fie apt din punct de vedere medical și psihologic.

7. **Condițiile pentru autovehicule.** Pentru transportul de persoane și/sau bunuri în regim de taxi în raza municipiului Chișinău Primăria municipiului Chișinău trebuie să admită ca taxiuri numai autoturisme și, respectiv, autovehicule care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- sunt unități de transport înmatriculate în municipiul Chișinău, cu o capacitate a motorului nu mai mică de 1300 cm³, a căror vârstă nu depășește 7 ani de la data fabricării și care dispun de cel puțin 4 uși pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor;
- sunt dotate cu aparate de taxat legalizate (incluse în „Registrul de Stat al mijloacelor de măsurare permise spre utilizare în Republica Moldova”), verificate metrologic și

luate la evidență de către Inspectoratul Fiscal Principal de Stat;

- sunt dotate legal cu stații radio de emisie-recepție și alarmă șofer, în stare de funcționare;
- sunt dotate cu lampă taxi în stare de funcționare, omologată de către organul competent;
- aparatul de taxat intră în funcțiune doar în momentul în care a fost activat de dispozitivul de comandă fixat în una dintre pozițiile de operare autorizate;
- autoturismul, respectiv autovehiculul, are însemnele, înscrisurile, elementele de culoare ale caroseriei și dotările stabilite de către Direcția generală transport public și căi de comunicație.

În cazul taximetrelor destinate transportului de persoane este necesar ca autoturismul autorizat să fie dotat cu portiere de acces și evacuare în dreptul fiecărei banchete sau scaun pentru clienți, după caz, precum și cu spațiu corespunzător transportului bagajelor de mână și să nu poată transporta mai mult de 7 persoane în afara conducătorului auto. Iar în cazul taximetrelor pentru transportul de bunuri, autovehiculul trebuie să fie destinat în exclusivitate transportului de bunuri.

Taxiul trebuie să ofere în exterior prin însemne, înscrisuri, elemente de caroserie de culoare stabilită și dotări, vizibile de la distanță, informații privind tarifele de transport aplicate, necesare atât clientului potențial, cât și organelor de control și supraveghere autorizate. Modelul lămpii taxi trebuie să fie omologat de organul competent. Indicațiile lămpii taxi trebuie să aibă corespondent, vizibil pentru client, în afișajul client al aparatului de taxat. În interior taxiul trebuie să aibă afișat, la loc vizibil, un ecuson cuprinzând numele și fotografia conducătorului auto, denumirea operatorului și telefoanele de contact. Un taxi poate avea ca dotare, pe lângă stația radio de emisie-recepție, un dispozitiv GPS de monitorizare și apel, precum și dotări opționale, cum ar fi: dispozitivul de înregistrare a precizărilor făcute de client, perete despărțitor între conducătorul auto și clienți, climatizator, cititor de carduri etc.

8. Principalele obiective ale controlului efectuat asupra taxiurilor trebuie să fie cele stabilite de reglementările specifice, emise de organele respective, precum și următoarele:

- controlul existenței și valabilității exemplarului de serviciu al autorizației la bordul taxiului;
- controlul funcționării aparatului de taxat și al integrității sigiliilor;
- controlul corespondenței dintre indicațiile furnizate în exterior de lampa taxi și indicațiile și înregistrările aparatului de taxat;
- controlul respectării reglementărilor privind aplicarea tarifelor și a nivelului acestora;
- dacă clienții primesc bonul pentru client și dacă conținutul acestuia este conform cu prevederile legislației în vigoare;
- preluarea spre analiză și control a datelor din memoria fiscală.

9. **Aparatul de taxat** trebuie să îndeplinească toate *condițiile și funcțiile prevăzute de normele legale în vigoare*. Suplimentar, în ceea ce privește aparatele de taxat, pot fi interzise următoarele funcții:

- înregistrarea tarifelor doar valoric, fără identificarea felului serviciului tarifat;
- funcționarea aparatului în condițiile deconectării dispozitivelor de imprimare și afișaj client, a memoriei electronice fiscale și a lămpii taxi;
- modificarea tarifelor sau a cotei T.V.A. înainte de obținerea raportului fiscal de golire zilnică;
- modificări ale ceasului de timp real, altele decât trecerea de la ora de vară la ora de iarnă și invers sau variații mai mari de ± 10 minute.

De asemenea, aparatul de taxat trebuie să se blocheze automat și în următoarele condiții:

- nu este conectat sistemul de imprimare, afișajul client sau lampa taxi;
- capacitatea de înmagazinare a memoriei electronice fiscale s-a epuizat;

- dacă după 24 de ore de la emiterea ultimului raport fiscal de închidere zilnică se încearcă tipărirea primului bon client fără emiterea automată a raportului fiscal de închidere zilnică pentru perioada respectivă;

- dacă la încărcarea memoriei dedicate bonurilor client sau înainte de închiderea fiscală zilnică nu se emite automat rola jurnal ce va conține copiile bonurilor client din ziua respectivă.

Suplimentar, le lângă condițiile tehnice minime pe care trebuie să le îndeplinească în funcționarea lor, aparatele de taxat trebuie să fie rezistente la vibrații și să funcționeze normal la temperaturi cuprinse între -30°C și $+55^{\circ}\text{C}$.

10. În cazurile în care se va constata că transportul s-a efectuat fără aparatul de taxat în funcțiune sau cu aparat de taxat și/sau stație radio de emisie-recepție a căror proveniență legală nu poate fi justificată, organele de control trebuie să sustragă certificatul de atestare a pregătirii profesionale și Autorizația.

11. **Bonul client** trebuie să conțină elementele precizate în normele legale în vigoare, precum și următoarele elemente:

- numărul de telefon și fax al operatorului de transport;
- numărul bonului client, data și ora;
- codul fiscal al operatorului de transport;
- numărul cursei;
- numele taximetristului;
- numărul de înmatriculare a autovehiculului taxi și numărul autorizației taxi;
- numărul aprobării metrologice de model al aparatului de taxat;
- tariful de pornire;
- tariful pe kilometru parcurs;
- distanța parcursă și valoarea;
- tariful pe oră/minut de staționare;
- durata staționării și valoarea;
- tariful orar pentru încărcare/descărcare, dacă este cazul;
- durata prestației pentru încărcare/descărcare, dacă este cazul;
- costul total al serviciului;
- valoarea și cota T.V.A. aferente.

12. Efectuarea unui transport în regim de taxi cu aparatul de taxat nelegalizat, neverificat metrologic, defect, cu lampa taxi scoasă din funcțiune sau fără eliberarea bonului client respectiv la finalul cursei trebuie să fie interzisă.

În situația funcționării taxiului cu mai mulți șoferi alternativ, în cadrul unui program zilnic de lucru, fiecare șofer va începe activitatea prin accesarea identității sale în programul aparatului de taxat, prin introducerea unei chei electronice, prin intermediul căreia se va putea executa și controlul asupra activității depuse de acesta.

Planul de acțiuni

Nr. crt.	Activități	Perioada de implementare	Responsabil
1. Îmbunătățirea managementului traficului rutier			
1.1	Rezervarea terenurilor pentru amenajarea parcarilor pentru Taxi (spațiu destinat în mod special staționării vehiculelor, semnalizat prin indicatoare și marcaje care îl delimitează de partea carosabilă a drumului) prin eliberarea autorizației operatorilor de transport.	2008	DAU, DF, AE
1.2	Analiza și monitorizarea fluxului traficului urban privind depistarea intersecțiilor cu capacitate critică de trafic	2008	DTP

Nr. crt.	Activități	Perioada de implementare	Responsabil
2. Perfecționarea managementului transportului public de călători			
2.1	Elaborarea și implementarea proiectelor privind atragerea investițiilor	2008 - 2010	PMC, Companie de consultanță
2.2	Elaborarea politicii de deschidere și reglementare a pieței, evitarea concurenței neloiale dintre operatori	2008	DTP, Companie de consultanță
2.3	Elaborarea Regulamentului privind organizarea concursurilor pentru angajarea operatorilor de transport în regim de taxi (cu noi mecanisme de angajare a operatorilor de transport: concesiune, licitație, contracte tip etc.)	2007	DTP, Companie de consultanță
2.4	Elaborarea și adoptarea standardelor de calitate și siguranță în transportul auto de călători în regim de taxi, precum și a specificațiilor tehnice pentru mijloacele de transport acceptate în transportul public	2007	DTP, MTGD
2.5	Stabilirea numărului plafon (minim - maxim) de mijloace de transport necesare pentru prestarea serviciului auto de călători în regim de taxi.	2007	CMC
2.6	Elaborarea Metodologiei de calcul a tarifelor la serviciile prestate de către companiile de taxi (tarif plafon)	2008	DTP, Companie de consultanță
2.7	Elaborarea sistemului de clasificare a serviciilor de transport auto de călători în regim de taxi pentru extinderea ofertei conform unei grile de calitate (VIP, business clas, econom clas, marfă, mixte, etc.)	2007	DTP, MTGD
2.8	Efectuarea rapoartelor de impact al poluării mediului de către transportul auto de călători în regim de taxi și evaluarea costurilor provocate de poluare	2008 - 2009	OTC MEM

BIBLIOGRAFIE

1. Legea cu privire la transporturi nr. 1194 - XIII din 21.05.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 67 - 68 din 16.10.1997.
2. Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107 - XV din 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 82 - 86 din 22.06.2002.
3. Legea privind licențierea unor genuri de activitate nr. 451 - XV din 30.07.2001 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 108 - 109 din 06.09.2001.
4. Legea nr. 1103 - XIV din 30.06.2000 cu privire la protecția concurenței // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 166 - 168 / 1205 din 31.12.2000.
5. Legea nr. 1508 - XII din 15.06.1993 cu privire la asigurări // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 5 din 15.09.1994.
6. H.G. cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane nr. 956 din 28.12.1994 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 6/26 din 26.01.1995.
7. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nr. 1553 - XIII din 25.02.1998 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 38 - 39 din 30.04.1998.
8. Legea privind administrația publică locală nr. 436 - XV din 28.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32 din 09.03.2007.
9. Legea privind finanțele publice locale nr. 491 - XIV din 09.07.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 101 - 102 din 16.09.1999.
10. Trebuie însă de precizat că acordarea unor subvenții (alocații) trebuie să se facă cu respectarea dispozițiilor Legii nr. 1103 - XIV din 30.06.2000 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 166 - 168/1205 din 31.12.2000 cu privire la protecția concurenței, în sensul că acordarea unor asemenea facilități trebuie temeinic motivată și să nu fie de natură a crea o situație privilegiată beneficiarului acestora față de alți agenți economici care activează pe piață.
11. Legea serviciilor publice de gospodărie comunală nr. 1402 - XV din 24.10.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 49/211 din 19.03.2003.
12. H.G. nr. 1006 din 13.09.2004 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la concesiunea serviciilor publice de gospodărie comunală // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 171 - 174/1183 din 17.09.2004.
13. Legea nr. 534 - XIII din 13.07.1995 cu privire la concesiuni // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 67 din 30.11.1995.
14. H.G. nr. 77 din 27.02.1996 pentru aprobarea Regulamentului privind tenderele internaționale de concesiune în Republica Moldova // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 32-33 din 30.05.1996.
15. H.G. cu privire la măsurile de coordonare și reglementare de către stat a prețurilor (tarifelor) nr. 547 din 04.08.1995 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 53-54 din 28.09.1995.
16. Codul Fiscal al Republicii Moldova nr. 1163-XIII din 24.04.1997 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 62/522 din 18.09.1997.
17. Titlul VII al Codului fiscal a intrat în vigoare la 01.01.2005. Potrivit art. 4 alin. 1 din Legea pentru punerea în aplicare a titlului VII al Codului fiscal nr. 94-XV din 01.04.2004 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.80-82 /417/21.05.2004, obligațiile fiscale privind taxele locale, care au apărut până la 1 ianuarie 2005, se reglementează în conformitate cu legislația în vigoare la momentul apariției acestor obligații fiscale (n.a. – Legea privind taxele locale nr.186-XIII din 19.07.1994 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 54 – 55 din 18.04.2002.
18. Legea privind protecția consumatorului nr. 105 - VX din 13.03.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 126 – 131 / 507 din 27.06.2003.

19. H.G. cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere nr. 713 din 27.07.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 83 - 86 din 05.08.1999.
20. H.G. despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră nr. 415 din 08.04.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 70 - 72/442 din 15.04.2003.
21. Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri aprobat de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor la 9.12.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 46 - 49 / 147 din 27.04.2000.
22. Codul cu privire la contravențiile administrative din 29.03.1985 // Veștile R.S.S.M., 1985, nr. 3, art. 47.
23. "Reguli și norme igienice pentru întreprinderile de transporturi auto și autoservice", aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 06.5.3.40 din 13.09.2001 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 189 - 190 din 2003.
24. Codul transporturilor auto nr. 116-XIV din 29.07.1998 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 90 - 91 din 01.10.1998.
25. H.G. nr. 854 din 28.07.2006 pentru aprobarea Regulamentului transporturilor auto de calatori și bagaje // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 229 - 233 / 1403 din 21.11.2003.
26. Regulamentul cu privire la asigurarea securității circulației rutiere la întreprinderi, instituții, organizații ce efectuează transporturi de pasageri și mărfuri // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 46 - 49 / 147 din 27.04.2000.
27. Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje aprobat prin H. G. nr. 1348 din 10.11.2003 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 229 - 233/1403 din 21.11.2003.
28. Legea cu privire la limitarea activității de monopol și dezvoltarea concurenței din 29.02.1992 // Monitorul nr. 2/46 din 28.02.1992
29. Legea Republicii Moldova privind măsurile antidumping, compensatorii și de salvagardare nr. 820-XIV din 17.02.2000 // Monitorul oficial nr. 5-7/13 din 18.01.01
30. Hotărârea Guvernului R. Moldova cu privire la reglementarea monopolurilor nr. 582 din 17.08.1995 // Monitorul oficial al R. Moldova nr. 59-60/462 din 26.10.1995
31. . Hotărârea Guvernului R. Moldova despre Agenția Națională pentru protecția concurenței și reglementarea monopolurilor nr. 889 din 16.07.2003 // Monitorul oficial al R. Moldova nr. 155 - 158 / 930 din 25.07.2003
32. . H.G. nr. 619 din 05.10.1993 privind unele acte normative referitoare la mecanismul de realizare a legii Republicii Moldova „Cu privire la limitarea activității de monopol și dezvoltarea concurenței // Monitorul nr. 10/314 din 30.10.1993
33. Ordinul Camerei de Licențiere nr. 77-g din 10.09.2004 conține condițiile de licențiere și listele documentelor suplimentare, ce se anexează la cererile de eliberare a licențelor pentru unele genuri de activitate.
35. Anuar statistic. Direcția de statistică a Republicii Moldova. Chișinău 1995 - 2004.
36. Журнал « Автомобильный Транспорт », Москва, 2000 - 2007 г.

Lista anexelor:

Anexa 1	Caracteristica generală a rutelor urbane de troleibuz (2007)
Anexa 2	Caracteristica rutelor de autobuz (2007)
Anexa 3	
Anexa 4	Evidența accidentelor rutiere cu implicarea transportului auto de pasageri în regim de taxi din raza municipiului Chișinău
Anexa 5	Plan - comandă pentru administratorii rutelor privind parcul inventar de microbuzes autorizate pe luna iulie 2007
Anexa 6	Plan - comandă pentru Î.M. „Parcul urban de autobuze” privind numărul de autobuze circulante pe rutele municipiului Chișinău pentru perioada 01.07 - 31.08.2007
Anexa 7	Regimul de activitate a rutelor de microbuzes municipale
Anexa 8	Chestionar client
Anexa 9	Chestionar șofer
Anexa 10	Chestionar operator de transport auto în regim de taxi
Anexa 11	Informația privind termenul de exploatare al autobuzelor, aflate la balanța Î.M. „Parcul urban de autobuze”, la data de 01.06.2007
Anexa 12	Informația privind termenul de exploatare al troleibuzelor, aflate la balanța Î.M. „Regia transport electric”, datele la data de 01.06.2007

Lista abrevierilor:

AE	Agente economici
BNS	Biroul Național de Statistică
CMC	Consiliul municipal Chișinău
DAU	Direcția generală arhitectură și urbanism
DTP	Direcția generală transport public și căi de comunicație
MTGD	Ministerul Transporturilor și Gospodăriei Drumurilor
OT	Operatori de transport
OTC MEM	Organizația Teritorială Chișinău a Mișcării Ecologice din Moldova
PMC	Primăria municipiului Chișinău
PUA	Parcul urban de autobuze
RTEC	Regia transport electric Chișinău
SPR	Serviciul Poliției Rutiere

Glosar

complexul de transport public - reprezintă totalitatea de întreprinderi și instituții, de mijloace de transport (vehicule) și elemente de infrastructură (baza tehnico-materială, stații, peroane, terminale, puncte de control, parcuri, parcaje, căi de comunicație, dispozitive, utilaje și sisteme de asigurare și dirijare a traficului rutier etc.), utilizate pentru prestarea serviciilor de transport municipal de călători.

Firme-violente (firme care își determină relațiile cu concurenții de pe pozițiile puterii ca firme dominante).

Firme-patiente (de nișă, caracteristică pentru firme ce au o specializare îngustă).

aparat de taxat – mașină de casă și de control cu memorie fiscală cu funcții suplimentare de măsurare a timpului și distanței parcurse, calculare automată și indicare permanentă a sumei datorate de client, pentru care, la sfârșitul cursei emite un bon de casă (bon client), pe baza tarifelor care au fost programate;

bon client - bon de casă fiscal emis numai de aparatul de taxat cu ocazia finalizării cursei privind transportul de persoane sau bunuri, care cuprinde detalierea datelor referitoare la acest transport și care constituie singurul document justificativ pe baza căruia clientul execută plata prestației respective;

cheie electronică - cheie dotată cu memorie electronică, folosită pentru identificarea șoferului de taxi, colectarea datelor și pentru programarea tarifelor;

client - persoană care a angajat, direct sau prin dispecer, executarea transportului unor persoane sau al unor bunuri, după caz, în numele căreia se execută transportul și care plătește, după efectuarea acestuia, întreaga contravaloare a prestației conform datelor înscrise în bon client sau, în cazul transportului în regim de închiriere, plata serviciului se realizează pe baza documentelor fiscale cu regim special, în conformitate cu contractul de închiriere încheiat cu operatorul de transport;

dispecerat taxi (denumit în continuare dispecerat) - activitate conexă transportului în regim de taxi, care preia telefonic și transmite comenzile clientului prin stația radio de emisie - recepție către taximetrist;

lampă taxi - caseta luminată, montată pe cupola taxiului, perpendicular pe axa longitudinală, care pe laturile față și spate, alături de înscrisul central TAXI, conține lămpi care indică poziția "Liber" sau "Ocupat" a taxiului și care trebuie să fie vizibile de la o distanță de minimum 100 de metri;

loc de așteptare a clienților - spațiu special amenajat și semnalizat de către autoritatea administrației publice locale, cu număr de locuri prestabilit, pentru staționarea taxiurilor în așteptare în poziția "Liber";

operator de transport taxi - persoană juridică din Republica Moldova care deține un parc de autovehicule din categoria celor prevăzute pentru activitatea de taximetrie, dotate specific pentru efectuarea transportului de persoane sau bunuri în regim de taxi, după caz, și autorizat.

taxi - autovehicul din categoria autoturismelor pentru transportul de persoane sau de până la 3,5 tone capacitate maximă totală autorizată pentru transportul de bunuri, care, în baza permisului de activitate pe traseu, poate executa transporturi în regim de taxi;

taximetrist - conducătorul auto atestat profesional să efectueze transport în regim de taxi;

taximetrist independent - persoană fizică autorizată conform legislației în vigoare, care desfășoară transport de persoane sau bunuri în regim de taxi cu un singur autovehicul aflat în proprietatea sa. În condițiile prezentului Regulament, taximetristul independent va fi supus aceleiași control ca și operatorul de transport în regim de taxi, cu privire la sancționarea și respectarea reglementărilor în vigoare, după caz ;

tarif încărcare/descărcare - tarif al activității prestate de taximetrist sau de alți angajați ai operatorului de transport pentru încărcarea, descărcarea și manipularea bunurilor (manual sau mecanizat) în cazul transporturilor de bunuri;

tarif de pornire - tarif unic, exprimat în valuta națională, înregistrat automat de aparatul de taxat la începutul cursei, care apare pe afișaj client o dată cu activarea dispozitivului de control din poziția de operare Liber în poziția de operare Ocupat;

tarif de staționare - tarif exprimat în lei/oră, aplicat automat de aparatul de taxat pentru perioada cât taxiul a staționat la dispoziția clientului, la cererea acestuia, precum și pentru perioadele în care taxiul, aflat în cursă, s-a deplasat sub limita vitezei de comutare;

viteza de comutare - viteza limită cu care se deplasează taxiul, sub care aparatul de taxat comută automat tariful distanței parcurse cu tariful timpului consumat sau invers, după caz.



“Studiu elaborat în seria de “Politici Publice” cu asistența Institutului pentru Dezvoltare și Initiative Sociale (IDIS) “Viitorul”. Seria “Politici Publice” reprezintă un program de acțiuni și studii susținut de către Open Society Institute - LGI. Aceste studii apar cu regularitate în Biblioteca Institutului IDIS Viitorul, din anul 2002, alături de alte cercetări și evaluări independente pe subiecte relevante pentru interesul public din Republica Moldova. Opiniile apărute în acest studiu aparțin în exclusivitate autorului. Publicația respectivă a apărut sub îngrijirea D-lui Viorel Furdui, Dr în Drept, Coordonator de programe al IDIS Viitorul. Datele de contact: Str. Iacob Hâncu 10/1. Mun. Chișinău. Republica Moldova. Tel. 373-22 22-71-30, 22-18-44. Fax. 373-22 21-09-32 idis_viiitorul@mdl.net, si web-site: www.viitorul.org.