

ASOCIAȚIA PATRONALĂ A OPERATORILOR DE TRANSPORT AUTO

Prim-ministrului Republicii Moldova,
Domnului Vasile Tofan

Copie: Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Stimate dle Prim-ministru,

Asociația Patronală a Operatorilor de Transport Auto (APOTA) reprezintă cea mai vocală și reprezentativă asociație profesională a transportatorilor de pasageri. Suntem implicați în toate procesele de elaborare a proiectelor de acte normative referitoare la ramura noastră și activitățile de apărare a intereselor din domeniu.

Cu regret, pe parcursul mai multor ani, relațiile dintre APOTA și MIDR/ANTA s-au limitat la o luptă cu sistemul pe care MIDR/ANTA a dorit să-l păstreze.

Recent, MIDR ne-a prezentat două acte: un proiect de modificare a Codului transporturilor rutiere (CTR) și un concept privind dezvoltarea transportului național de pasageri, ambele fiind motivate ca necesitate de transpunere a legislației UE.

Pentru a scoate în evidență cauza adresării către Dvs., venim cu un scurt istoric. În ultimii ani, MIDR a promovat unele modificări ale CTR care contravin legislației UE. Multe dintre proiectele promovate de MIDR aveau la bază interese personale și de grup, precum și promovarea unor scheme cu elemente vândite de corupție. În așa mod au fost promovate prevederile: (1) referitoare la așa-numitul sistem e-bilet, o afacere comună a unui grup restrâns de businessmani și funcționari publici (actualul Secretar de Stat pe domeniul transporturilor, actualul director ANTA, ex-ministrul MIDR, un transportator afiliat acestui grup, cel puțin un fost și doi actuali deputați împreună cu un importator de aparate de casă și o firmă-căpușă care se prezintă drept asociat al sistemului Visa), (2) așa-numitului sistem e-gps care parțial avea aceiași beneficiari, (3) promovarea unor prevederi referitoare la autogări pentru aceiași beneficiari, (4) restricții privind unele proceduri de modificare a programelor de transport rutier asociate cu unele prevederi care permit suprapunerea curselor.

Acum, prin "proiectele" prezentate de MIDR pentru consultare, pe lângă textele masive care copiază multe din prevederile regulamentelor UE (ceea ce e și firesc) se strecoară următoarele obiective pe care le urmărește MIDR:

- a) Păstrarea în CTR a prevederilor care permit în continuare promovarea schemelor cu unele retușuri neesențiale;
- b) Integrarea parțială a prevederilor regulamentelor UE în CTR și menținerea prevederilor din actualul CTR, care vin în contradicție cu acestea;

- c) Utilizarea necesității transpunerii regulamentelor drept motiv pentru noile scheme de corupție și anume: (1) instituirea posibilității ca operatorii de transport să-și piardă afacerile ca preț pentru transpunerea regulamentelor (astfel de prevederi nu se conțin în regulamente și nicio țară care a aderat la UE nu a transpus regulamentele prin anularea sau reducerea termenelor autorizațiilor actuale), (2) instituirea unor bariere de capacitate minimă a unităților de transport admise pe rutele interraionale (capacitate stabilită administrativ, dar nu în baza fluxului de călători) astfel ca să creeze situația când majoritatea unităților de transport aflate în exploatare nu corespund acestor cerințe și (3) pilotarea proiectului în două raioane unde beneficiarul final al schemei are deja infrastructură pentru a prelua afacerile concurenților.

Niciunul din scopurile identificate și descrise mai sus nu reiese din sensul legislației UE, dar reprezintă o continuare a tentativei Secretarului de Stat (și altor foști și actuali demnitari) împreună cu beneficiarul din domeniul transporturilor de a lipsi operatorii de transport de rute și de a le "atribui" grupului său. Iar această grupare speculează pe necesitatea urgentă de implementare a regulamentelor UE. Prin urmare, nu este timp pentru analize profunde și discuții prelungite. Se mizează pe prezentarea unui volum mare de modificări, care fizic nu va putea fi analizat în termeni limitați.

Nu putem admite ca integrarea europeană să se transforme într-un ambalaj care ascunde scheme și interese de grup. Sunt destule scheme care s-au promovat până în prezent și care sufocă ramura noastră și o țin într-o stagnare continuă. De asemenea, nu putem admite ca cei care au promovat proiectele antieuropene acum să conducă procesul de aliniere a legislației noastre la cea europeană.

Cele descrise mai sus au servit ca motiv ca Consiliul APOTA, la data de 23 iulie 2026, să adopte o poziție pe marginea proiectelor MIDR. Pe lângă necesitatea adresării către Dvs., și către Delegația UE, APOTA insistă ca:

1. Legislația UE să fie transpusă concomitent și armonizat, inclusiv Regulamentul nr. 1370 (acestui regulament legislația noastră nu îi corespunde în cel mai mare mod) cu o analiză profundă a impactului și identificarea măsurilor necesare de a fi întreprinse până la intrarea lor în vigoare, inclusiv evaluarea investițiilor care trebuie efectuate de sectorul privat și analiza posibilității reale de a suporta povara (eventual, identificarea surselor de finanțare etc),
2. Toate prevederile CTR contrare legislației UE trebuie excluse acum, dar nu la intrarea în vigoare a regulamentelor UE,
3. Identificarea acelor prevederi ale legislației UE, care deja au fost transpuse în legislația noastră, dar care nu sunt aplicate din cauza nedorinței unor funcționari publici (directorul ANTA, Secretarul de Stat) și asigurarea că acestea sunt aplicate începând de mâine.
4. Neadmiterea ca persoanele care, prin acțiunile lor, au promovat proiecte antieuropene și sau s-au opus respectării prevederilor legale transpuse deja din legislația UE, au promovat scheme și continuă să o facă să mai ocupe

funcții publice, cu atât mai mult să fie în fruntea procesului de elaborare a actelor de transpunere.

Adresarea către Dvs. este dictată și de practica noastră de comunicare cu MIDR și de ineficiența și formalismele utilizate de MIDR în discuțiile cu noi, care ascund ură, cinism, desconsiderare și minciună. Faptul că ministrul Vladimir Bolea nu a fost menționat mai sus nu se datorează lipsei de vinovăție față de starea lucrurilor. În opinia noastră, dumnealui nu este parte a schemelor (sperăm să nu greșim), dar cu regret, este persoana care nu prea cunoaște ce se întâmplă în ramură și este dus de valul intereselor ascunse, de asemenea, discuțiile cu dlui nu prea produc schimbări. Exemplele recente pot descrie situația- (1) recent a fost instituit moratoriu la modificarea programelor de transport interraionale ca urmare a unei ambiții a ANTA (astfel de instrumente ca moratorii nici nu există în legislația UE), (2) la concursuri de atribuire a rutelor la ANTA participă compania tatălui unui angajat la ANTA pentru care se face excepție de la lege, (3) beneficiarul multor din schemele descrise mai sus activează ilegal dintr-o gară improvizată de lângă Gara Nord, iar ANTA nu-l verifică, nu-l sancționează etc. Toate acestea au fost discutate cu dl Bolea, dar fără rezultat.

Prin Decizia Consiliului APOTA din 23 iulie 2026 am agreat că în cazul în care MIDR va continua promovarea proiectelor fără modificările și ajustările descrise în prezenta, operatorii de transport vor fi nevoiți să declanșeze o serie de proteste în fața clădirilor Guvernului și Delegației UE. Pentru noi, ieșirea în stradă nu reprezintă un atac asupra noului Guvern, ci o măsură forțată de apărare, la care vom recurge în cazul în care MIDR nu ne va lăsa altă cale de a ne salva afacerile. Situația în care ne aflăm ne impune să ignorăm cutuma celor 100 de zile, deși ne dorim un început de mandat axat exclusiv pe un dialog constructiv. De aceea, sperăm că Dvs. veți aborda cu seriozitate adresarea noastră și, împreună cu echipa Dvs., ne veți furniza soluții rapide referitoare la conținutul proiectelor, la necesitatea excluderii prevederilor abuzive din CTR, anulării invențiilor locale puse deja în aplicare și la curățarea sistemului de funcționarii publici care blochează, de fapt, transpunerea reală a legislației UE.

Cu respect,
Președintele Consiliului APOTA,
Oleg Alexa