Единство действий во имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

International Road Transport Union, Secretariat General

3, rue de Varembé
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

IRU Permanent Delegation to the European Union

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

Постоянное представительство IRU в регионе СНГ

Россия
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
Факс: +7-495-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

IRU Permanent Delegation to the Middle East and Region

Büyükdere Caddesi
Yapý Kredi Plaza C blok, Kat: 15
Levent 34330 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Автомобильный транспорт Молдовы 2004 – 2006

IRU

AITA

Автомобильный транспорт Молдовы 2004 – 2006

«Синяя книга» IRU

IRU

© 2007 IRU I-0147-1(r)

IRU *Международный Союз Автомобильного Транспорта*

Автомобильный транспорт Молдовы 2004 – 2006

«Синяя книга» IRU

Москва, 2007

Уважаемые читатели,

Автотранспортная отрасль, автомобильный транспорт, которому мы служим – самый уникальный вид транспорта. Он играет важную экономическую и социальную роль в любой стране, в жизни каждого из нас. Автотранспорт решает сегодня грандиозные задачи, можно привести в пример усилия международной автотранспортной отрасли по развитию Нового шелкового пути!

В современном, постоянно меняющемся мире, лучшей отраслью, лучшей ассоциацией, лучшей транспортной компанией являются не самые крупные, а те, кто умеет понять задачи, выдвигаемые временем, наладить сотрудничество и информационный обмен на национальном и международном уровне, отстаивать свои интересы. Хочу отметить, что эти черты в полной мере присущи Ассоциации международных автоперевозчиков Молдовы AITA.

Вместе с тем, миру бизнеса всегда присуща конкуренция, а в конкурентной борьбе преимуществом обладает тот, кто обладает полной информационной картиной. «Синяя книга» IRU по проблемам автотранспортной отрасли Республики Молдова отражает современное состояние отрасли – в этом ее главное предназначение. Этот аналитический сборник дает информацию не только по количественному и качественному составу автопарка республики, состоянию дорожной инфраструктуры, освещает правовое регулирование и состояние безопасности дорожного движения. В книге представлена информация по интеграции автотранспортного комплекса Молдовы в европейскую автотранспортную сеть. В этом вопросе хотелось бы отметить роль Ассоциации международных автоперевозчиков AITA и компетентных автотранспортных органов страны. Молдова уже присоединилась к 8 международным конвенциям и соглашениям в области автотранспорта. По инициативе Ассоциации AITA рассматривается присоединение к еще 9-ти конвенциям.

Я поздравляю всех нас с успешным продолжением проекта IRU по публикации аналитических докладов («Синих книг») IRU по автотранспортному комплексу государств – участников СНГ – выходом книги по автотранспортному комплексу Молдовы.

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU

Мировая экономика не может функционировать без автомобильного транспорта, а транспорт всегда был особой заботой государства. Транспортная отрасль – это, по известному образному выражению, «кровеносная система» экономики, и от её состояния зависит успех всего народного хозяйства. Поэтому перед Республикой Молдова стоят масштабные задачи развития транспортного комплекса в целом и автомобильного транспорта в частности, который рассматривается не только как двигатель роста национальной экономики, но и как основа реализации транзита, связывающего Западную и Восточную Европу, пользуясь при этом выгодным месторасположением Молдовы на пересечении многих исторических торговых путей.

За годы независимости приняты основополагающие законодательные акты, определяющие отношение к автомобильному транспорту – это законы Республики Молдова «О транспорте», «О дорожном фонде», «Об утверждении Кодекса автомобильного транспорта», «Об утверждении Таможенного кодекса Республики Молдова», «О лизинге», «О лицензировании отдельных видов деятельности», «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами», «О технических барьерах на пути торговли» и другие.

Реализуя планы по интеграции Республики Молдова в Европейский Союз и исходя из этой задачи, нам нужно более интенсивно развивать транспортную инфраструктуру, придорожный сервис, улучшать качество автомобильных дорог и провести гармонизацию транспортного законодательства и нормативно-правовых актов с европейскими стандартами и правилами.

Много практических вопросов удалось решить благодаря активной позиции Союза транспортников и дорожников Молдовы (UTD) и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (AITA). Только совместными усилиями с Союзом и Ассоциацией мы сможем решить поднятые проблемы в целях развития экономики нашей страны и улучшения благосостояния народа.

Приветствуем инициативу Международного союза автомобильного транспорта (IRU) по подготовке и изданию книги «Автомобильный транспорт Молдовы 2004 – 2006». Несомненно, аналитические материалы о внешнеторговых связях Молдовы со странами мира, роль и место автомобильного транспорта в этом процессе на современном этапе, а также развернутый обзор транспортных проблем и основных направлений их решения, представленные в «Синей книге» IRU, будут полезны не только участникам автотранспортного комплекса, но и всем участникам рынка транспортных услуг.

Мирон ГАГАУЗ
Министр транспорта и дорожного
хозяйства Республики Молдова

Уважаемые читатели,

Я рад представить Вам очередную «Синюю книгу» Международного союза автомобильного транспорта. На этот раз книга посвящена автомобильному транспорту Молдовы.

Автотранспортникам Молдовы есть чем гордиться. Успехи, которых они добились, их авторитет на международной арене во многом связаны с активной деятельностью Ассоциации международных автоперевозчиков Молдовы AITA, являются результатом ее тесного сотрудничества с компетентными органами. Этот союз позволяет эффективно решать первоочередные задачи отрасли, является примером государственно-частного партнерства.

Принципиальную роль в организации работы любой отрасли экономики играет ее законодательная база. В Молдове многое делается для того, чтобы привести автотранспортное законодательство в соответствие с международными нормами, большое внимание уделяется ликвидации административных барьеров, возникающих при осуществлении международных автоперевозок. Безусловно, это ведет к повышению эффективности автоперевозок и качества автотранспортных услуг в целом.

Молдова активно развивает сотрудничество с региональными объединениями на постсоветском пространстве – является участником ЧЭС, ГУАМ. Вместе с тем, Молдова взяла курс на интеграцию с Евросоюзом, а это связано с ускоренным развитием автотранспортного комплекса и его выходом на более высокий уровень. В области пассажирских перевозок уже сегодня Молдова является одной из немногих стран СНГ, принявшей классификацию по звездам для автобусного парка, соответствующую европейским нормам.

В Республике растет экономика, растет товарооборот, что, ведет к неуклонному расширению роли автотранспорта. Уже сегодня доля транспорта в структуре ВВП Молдовы составляет 13,5%, а доля промышленности – 19%. Эти цифры подчеркивают роль транспорта в экономике страны, и автотранспорта в частности, так как он является самым удобным видом транспорта, который служит людям в больших городах и малых селах, доступен каждому и незаменим.

Рунов И.Б.
Глава Представительства IRU
в регионе СНГ

Автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении жизнедеятельности населения любой страны, в развитии промышленности, торговли, энергетики и других отраслей экономики, а также в установлении и укреплении межгосударственных связей. В период динамичного развития интеграционных процессов во всем мире мировая глобализация человечества предоставляет неограниченные возможности для дальнейшего успешного развития всей экономики страны.

Данный транспорт, как наиболее мобильный вид транспорта, может и должен сделать перемещение товаров и пассажиров дешевле, быстрее, надежнее и безопаснее, а международные автомобильные перевозки – конкурентоспособнее.

IRU играет ключевую роль в повышении эффективности деятельности и влияния национальных автотранспортных ассоциаций на стимулирование развития международного автомобильного транспорта, гармонизацию технических стандартов, устранение физических и бюрократических барьеров, упрощение правил и таможенных процедур, при этом главной задачей является ускорение интеграционных процессов в транспортном комплексе. Свидетельством интереса Международного союза автомобильного транспорта (IRU) к проблемам международных автомобильных перевозчиков является и факт проведения в апреле 2005 года в Кишиневе заседания Генеральной Ассамблеи IRU.

При поддержке и непосредственном участии Представительства IRU в регионе СНГ, а также Комитета IRU по связям со странами СНГ, Ассоциация автомобильных перевозчиков Молдовы в составе группы экспертов под руководством г-на Думитру Албулеса (Советника Президента AITA) подготовила аналитический доклад «Автомобильный транспорт Молдовы 2004 – 2006».

Насколько велики роль и значение автомобильного транспорта Молдовы для экономики страны, показывает статистика, представленная в данном докладе. В частности, на долю автомобильного транспорта Молдовы приходится свыше 75% всего пассажирооборота и более 60% объема перевозок грузов.

К сожалению, существует еще много барьеров, которые тормозят дальнейшее развитие автомобильного транспорта и, в частности, международных автомобильных перевозок, но при поддержке IRU и при взаимопонимании и стимулировании развития автомобильного транспорта со стороны государства их негативное воздействие постоянно уменьшается.

Хочу выразить благодарность всем министерствам и ведомствам за материалы, предоставленные для подготовки данного аналитического издания. Надеемся, что эта работа вызовет живой интерес не только у специалистов автотранспортного комплекса, но и у всех заинтересованных читателей.

Владимир ФЛОРЯ
Президент Ассоциации международных
автомобильных перевозчиков Молдовы,
член Президентского Совета IRU

Содержание

Введение **9**

Глава 1. Автомобильный транспорт Молдовы и его роль в развитии страны **14**

1.1 Современное состояние экономики и внешней торговли Республики Молдова 14

1.1.1 Внешнеэкономические связи и внешнеторговая деятельность Республики Молдова 14

1.1.2 Внешнеэкономические связи Республики Молдова со странами СНГ 18

1.1.3 Внешнеэкономические связи Республики Молдова со странами Европейского Союза, странами Центральной и Восточной Европы 21

Глава 2. Автомобильные перевозки **25**

2.1 Транспорт как составляющая национальной экономики 25

2.2 Характеристика современного состояния автотранспортной отрасли 31

2.2.1 Объемы перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом. 32

2.2.2 Состояние реформирования экономики транспортной отрасли 36

2.3 Автомобильный парк Республики Молдова 38

2.3.1 Парк грузовых автомобилей. Грузовые перевозки 38

2.4 Парк автобусов. Пассажирские перевозки 43

2.5 Классификации автобусов по звездам в Республике Молдова 51

2.6 Парк легковых автомобилей Молдовы. Индивидуальный транспорт 52

2.7 Транспортное обеспечение внешнеэкономических связей Молдовы 55

2.8 Транзитные перевозки 58

2.9 Роль транспорта в развитии экономического сотрудничества стран – участниц СНГ 62

2.10 Совершенствование инфраструктурного обеспечения для развития междугородных и международных перевозок. Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров 63

2.11 Автомобильные дороги Молдовы и интеграция в международные транспортные коридоры 65

Глава 3. Проблемы развития автомобильного транспорта и пути их решения 71

3.1 Законодательное и правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта на внутреннем рынке и рынке международных перевозок 71

3.2 Участие Республики Молдова в международных конвенциях и многосторонних соглашениях по вопросам автомобильного транспорта 74

3.3 Регулирование сферы автомобильного транспорта 75

3.4 Безопасность дорожного движения 76

3.5 Экологическая безопасность на транспорте и воздействие автотранспорта на окружающую среду 77

Заключение 85

Приложения 87

Введение

Современное состояние. Цифры и факты.

Республика Молдова расположена в юго-восточной Европе. Молдова обрела независимость 27 августа 1991 года вследствие распада Советского Союза. За исключением небольшого участка границы по реке Дунай (от 500 до 800 метров), на севере, востоке и юге она соседствует с Украиной, а на западе – с Румынией.

Молдова, площадь которой составляет 33,8 тыс. кв км, а численность населения равна 4,3 млн. человек, является полиэтнической и наиболее густонаселенной страной среди стран бывшего Советского Союза – плотность населения составляет примерно 127 жителей на один квадратный километр. Почти половина населения Республики Молдова проживает в городах, число жителей столицы – города Кишинэу – составляет не более 1 млн. человек. Большая часть населения (64,5%) – молдаване, украинцы составляют 13,8%, русские – 13,1%, гагаузы – 3,5%, болгары – 2.5%, евреи – 1,5%, армяне, азербайджанцы, цыгане и др. – 1,1%. Всего в Молдове проживают представители 60 национальностей и этнических групп.

Начиная с 2000 года численность населения Молдовы сократилась на 242 тыс. человек. Это самый большой отток (6%) в сравнении с другими странами СНГ: численность населения Украины сократилась на 4%, Армении – на 1%, Беларуси и России на 2,4% в каждой. Наибольший рост населения отмечен в Туркменистане (25,6%), за ним следуют Таджикистан (10%), Узбекистан (5,1%), Кыргызстан (4,6%), Азербайджан (4,4%), Казахстан (2,4%).

Безработных, включая лиц, ищущих работу, в Молдове насчитывается 0,1 млн. человек (6,6% экономически активного населения), в Казахстане – 0,6 млн. (8,1%), в России – 5,5 млн. (7,3%), в Украине – 1,6 млн. человек (7%).

Протяженность территории Молдовы с севера на юг – 350 км, с запада на восток – 150 км. В рельефе Молдовы наблюдается сочетание равнин и возвышенностей, занимающих преимущественно центральную часть территории. Максимальная отметка над уровнем моря – 429 м (Бэлэнешть) и минимальная – 5 м (Джюрджюлешть). Климат Молдовы умеренно континентальный, а средняя годовая температура воздуха составляет 9,0 – 10,9°С. Реки Молдовы относятся к бассейну Черного моря. Основные из них – Днестр и Прут – берут свое начало в Карпатах. На территории Молдовы нет крупных озер. Природные ресурсы ее незначительны. С севера на юг проходит гряда среднесарматских рифов, состоящих из биогермных известняков, и повсеместны верхнеплиоценовые и четвертичные суглинки. Основное природное богатство – почвы, представленные различными видами чернозёма. Из других природных ресурсов – строительные материалы: гранит, известняк, глина, песчаник.

Страна расположена на пересечении транспортной сети между Западом и странами бывшего Советского Союза, что должно создавать преимущества в развитии торговли, транспорта и культуры в современной Европе. С момента вступления Румынии в Европейский Союз (ЕС) Молдове отводится важная роль как страны, граничащей с ЕС и странами восточной Европы.

Сеть международных транспортных коридоров, и особенно коридор IX, который является самым протяженным из десяти общеевропейских мультимодальных транспортных коридоров, пересекает Молдову с востока до запада, в том числе и столицу – город Кишинэу. В связи с этим транспортная отрасль может иметь главенствующую позицию в этом регионе, если добиться улучшения транспортной инфраструктуры.

Географическое положение и климатические условия Молдовы предоставляют ей возможность стать страной по переработке сельскохозяйственного сырья и производству пищевых продуктов. Исторически сельское хозяйство и перерабатывающая промышленность давали более 50% валового внутреннего продукта (ВВП), но в последние годы их доля, включая производство продуктов высокой технологии, снизилась до 30%. Основные энергоресурсы – нефть, газ и уголь импортируются из стран бывшего Советского Союза.

Молдова пережила внутренний военный конфликт, который произошел после обретения независимости и был порожден различиями в подходах к экономической реформе и перестройке. Конфликт закончился прекращением огня в июле 1995 года. Его последствием стало фактическое разделение страны и образование в восточной части ее на левом берегу Днестра так называемого Приднестровья. В настоящее время ведутся интенсивные переговоры с участием международных посредников для поиска решения приднестровской проблемы и полного урегулирования конфликта. Особая роль в переговорах отводится ОБСЕ, к переговорам в качестве наблюдателей подключились также США и ЕС. В июле 2005 года Парламент Республики Молдова принял Закон об основных принципах приднестровского урегулирования, который является основополагающим документом для решения приднестровской проблемы. Он предусматривает решение приднестровской проблемы только путем предоставления специального статуса восточным районам республики в рамках единой Молдовы. В результате принятых мер с декабря 2005 года при содействии экспертов Европейского Союза началось установление реального контроля на молдо-украинской границе, что должно способствовать укреплению безопасности в регионе в целом.

В 2001 году Республика Молдова была принята во Всемирную торговую организацию (ВТО) и присоединилась к Пакту Стабильности для Юго-Восточной Европы. Учитывая, что экономика Молдовы в значительной мере зависит от торговли, получение права быть членом ВТО во многом облегчит возможность привлечения внешних инвестиций в экономику, а получение Молдовой статуса члена Пакта Стабильности даст возможность допуска к региональным проектам развития. Результатом может служить проект «Облегчение торговли и перевозок», финансируемый Всемирным банком, цель которого – усовершенствовать таможенные процедуры и другие проверки на таможенных пунктах перехода с целью облегчения пересечения границы.

В целях расширения интеграционных процессов, совершенствования нормативной и законодательной базы, направленных на оптимизацию пересечения границ автомобильным транспортом (грузовым и пассажирским), ликвидацию барьеров и привлечение международного автомобильного транспорта для транзита через Республику Молдова, а также исходя из рекомендаций Международного союза автомобильного транспорта, Правительство Республики Молдова в мае 2004 года приняло постановление о создании Координационного комитета по ликвидации барьеров на международном автомобильном транспорте. Это послужило импульсом к интегрированию транспортной отрасли в международную систему, развитию транзитного потенциала Молдовы между Балканскими странами и странами ближнего и дальнего зарубежья, а также к развитию международных транспортных коридоров. В пер-

вую очередь это касается IX коридора и вхождения его в общеевропейскую транспортную систему, который рассматривается руководством страны в качестве приоритетного национального направления развития дорожно-транспортного комплекса страны.

Одним из важных направлений внешней деятельности Молдовы является создание организации ГУАМ (куда вошли Грузия, Украина, Азербайджан и Молдова), одной из главнейшей задач которой является решение экономических проблем этих стран путем организации зоны свободной торговли.

Поскольку автомобильному транспорту отводится особое место в обеспечении торговых связей между странами в целях интеграции экономики страны с мировой, в марте 1993 года Молдова присоединилась к Женевской таможенной конвенции от 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

В 2005 году в Молдове зарегистрирован уровень инфляции не более 12,5%, в то время как на Украине он составил 14%, в России – 13%. В Азербайджане этот показатель был равен 11,4%, Беларуси – 10,8%, Грузии – 8,5%, Таджикистане – 7,7%, в Казахстане – 7,6%, а в Кыргызстане – 4,2% и в Армении – 0,8%.

По темпам роста промышленного производства в 2005 году Молдова находится на шестом месте среди стран СНГ. Объем промышленного производства за 2005 год составил более 20 млрд. леев ($1,6 млрд.), что на 6% превышает аналогичные показатели предыдущего года. В среднем по странам СНГ рост промышленного производства за 2005 год составил 4%, в то время как за этот же период 2004 года этот показатель составлял 8%.

В феврале 2005 года был подписан План действий Молдова – Евросоюз, который получил статус «исторического события в жизни молдавского народа», а объявленный Республикой Молдова курс на интеграцию в Европейский Союз стал главным приоритетом дальнейшего развития Молдовы. Впереди – много работы, и в первую очередь по вопросам гармонизации законодательной базы и правовой деятельности.

Начиная с 1995 года грузовой транспорт был приватизирован на 98%, примерно 90% транспорта по пассажирским перевозкам находится в частной собственности. В настоящее время на рынке транспортных услуг Молдовы работают примерно 350 экономических агентов по перевозке пассажиров в международном и внутренних направлениях (3200 транспортных единиц), 1250 транспортных операторов по перевозке грузов на внутреннем рынке (28900 транспортных единиц) и приблизительно 300 транспортных операторов на рынке международной перевозки грузов (примерно 4500 транспортных единиц, из которых около 1620 отвечающих требованиям ЕВРО-2 и примерно 600 – требованиям ЕВРО-3). Парк зарегистрированных транспортных средств составляет примерно 350 тысяч единиц.

Автомобильный транспорт является двигателем роста современной экономики и служит инструментом, способствующим развитию торговли между Республикой Молдова и другими странами, так как этот вид транспорта является наиболее эффективным, экономичным и надежным средством доставки груза от отправителя до получателя.

География, метеорология и административно-территориальное устройство Молдовы

Географическое положение Республики Молдова

	Крайняя точка	Район	Северная широта	Восточная долгота*
Север	Наславча	Окница	48º21	27º35
Юг	Джюрджюлешть	Кахул	45º28	28º12
Восток	Паланка	Штефан Водэ	46º25	30º05
Запад	Крива	Бричень	48º16	26º30

* – по Гринвичу

Основные реки

Наименование рек	Протяженность, км		Площадь бассейна, км^2	
	общая	на территории Республики Молдова	общая	на территории Республики Молдова
Днестр	1352	657	72100	19070
Прут	976	695	27500	7990
Рэут	286	286	7760	7760
Бык	155	155	2150	2150

Административно-территориальное устройство

По состоянию на 31 декабря 2005 года

Муниципии	**5**
Города	**60**
Населенные пункты в составе городов (муниципиев)	**39**
Села (коммуны)	**917**
Населенные пункты в составе сел (коммун)	**658**
Всего населенных пунктов	**1679**

Температура воздуха, атмосферные осадки, скорость ветра, продолжительность солнечного сияния

	Северная часть				Центральная часть				Южная часть			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Среднегодовая температура воздуха, °С	9,5	8,6	9,0	9,3	10,8	9,8	10,3	10,1	11,0	10,3	10,9	10,7
Абсолютный годовой максимум,°С	34,5	33,7	32,4	33,1	37,2	35,7	33,0	34,2	35,5	36,4	35,3	35,9
Абсолютный годовой минимум, °С	-19,0	-20,9	-15,0	-18,9	-16,5	-17,4	-13,1	-15,2	-18,6	-17,9	-14,1	-15,6
Годовое количество осадков, мм	578	618	515	602	604	459	591	583	568	307	470	498
Число дней с осадками 0,1 мм и более	128	137	145	139	105	112	121	117	99	91	106	103
Относительная влажность воздуха, %	72	72	72	72	69	70	71	70	72	72	72	70
Средняя годовая скорость ветра, м/с	2,4	2,4	2,2	2,3	1,9	2,0	1,9	2,1	3,7	3,6	3,8	3,8
Продолжительность солнечного сияния, часов	2128	2217	1994	2198	2360	2358	2118	2276	2198	2272	2229	2204

Глава 1.
Автомобильный транспорт Молдовы и его роль в развитии страны

1.1. Современное состояние экономики и внешней торговли Республики Молдова

1.1.1. Внешнеэкономические связи и внешнеторговая деятельность Республики Молдова

Экономика Молдовы основывается главным образом на сельском хозяйстве и перерабатывающей промышленности. Молдова зависит от импорта большей части сырья и энергоносителей, но имеет плодородные земли, мягкий климат и географически близка к рынкам Запада и Востока Европы. Внешняя торговля – важный фактор развития для экономики Молдовы. После утверждения Парламентом и Правительством страны основных принципов перехода к рыночным отношениям и проведения ряда структурных реформ в области налогообложения, развития экспорта, приватизации и социальной защиты наиболее уязвимых слоев населения эти условия обеспечили устойчивое развитие экономики. Выполнение намеченных мероприятий позволило Республике Молдова в 1999–2005 гг. существенно увеличить объемы экспорта. За указанный период товарооборот возрос в 2,6 раза, увеличились объемы иностранных инвестиций в экономику Молдовы. Вместе с тем, уровень покрытия импортных поступлений экспортными поставками снизился с 79 до 47,6%, а торговый дефицит возрос с 122,93 млн. до 1201,04 млн. долларов США, или в 9,77 раза (табл. 1.1).

Таблица 1.1

Динамика внешней торговли Республики Молдова со странами мира за 1999–2005 гг.

млрд. долл. США

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005 к 1999 в %
Экспорт товаров	463,43	471,47	565,49	643,79	789,93	985,17	1091,25	235,47
Импорт товаров	586,36	776,42	892,23	1038,00	1402,35	1768,53	2292,29	390,94
Товарооборот	1049,79	1247,89	1457,72	1681,79	2192,28	2753,70	3383,54	322,31
Торговый баланс	-122,93	-304,95	-326,74	-394,21	-612,42	-783,36	-1201,04	–
Уровень покрытия импортных поступлений экспортными поставками, %	79,0	60,7	63,4	62,0	56,3	55,7	47,6	–

Рис. 1.1 Экспорт

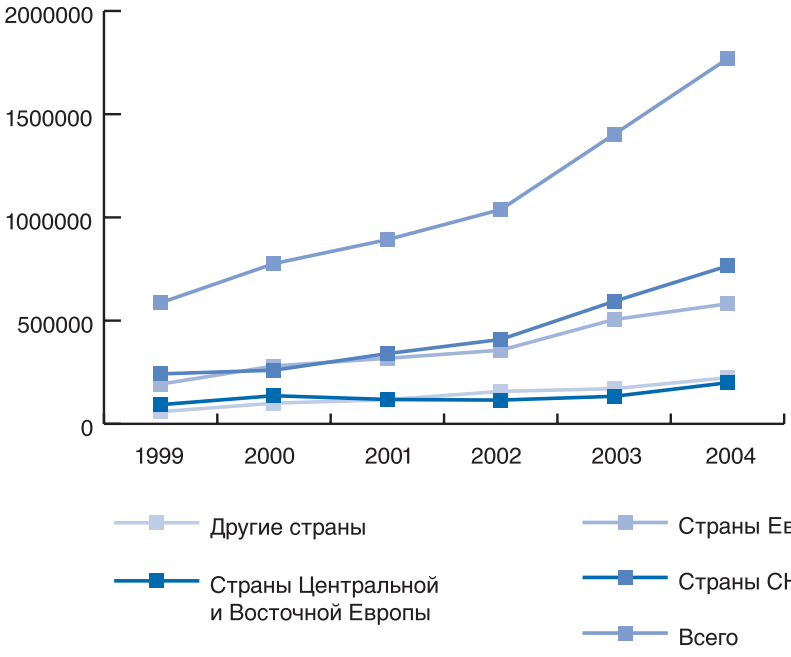

Рис. 1.2 Импорт

Отмечается рост экспорта молдавских товаров в страны СНГ, на долю которых приходится 50,99% (рис. 1.1). Около 30% экспорта приходится на страны Европейского Союза и примерно 11% – на Страны Центральной и Восточной Европы. При этом импорт из стран СНГ составляет 43% и из стран Европейского Союза – примерно 33% (табл. 1.2).

Таблица 1.2

Объемы внешней торговли Республики Молдова со странами мира за 1999–2005 гг.

(тыс. долларов США)

	Экспорт							Импорт						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего	463432,4	471465,6	565494,9	643791,6	789933,6	985173,6	1091254,5	586368,0	776416,0	892228,4	1038000,1	1402347,1	1768533,9	2292291,6
Страны СНГ	253640,2	276088,2	344377,1	350421,7	423564,7	502422,3	551367,0	241977,1	259776,9	340198,7	408871,7	593352,3	764765,1	905207,8
Страны Европейского Союза	130375,4	123832,5	140852,7	171246,6	211028,7	296263,4	324061,4	192603,4	280137,2	317510,1	356767,7	505352,5	581111,7	752468,4
Страны Центральной и Восточной Европы	47135,4	41709,0	42491,2	62072,9	97980,0	105666,8	121418,7	92848,9	136249,0	117894,0	115027,0	133322,6	199138,0	292357,2
Другие страны	32281,4	29835,9	37773,9	60050,4	57360,2	80821,1	94407,4	58938,6	100252,9	116625,6	157333,7	170319,7	223519,1	342258,2

Таблица 1.3

Внешняя торговля по континентам за 2002 – 2005 гг.

тыс. долл. США

	2002	2003	2004	2005
Экспорт – всего	643791,6	789933,6	985173,6	1091254,5
Импорт – всего	1038000,1	1402347,1	1768533,9	2292291,6
Торговый баланс	-394208,5	-612413,5	-783360,3	-1201037,1
Европа				
Экспорт – всего	574778,8	716038,2	879213,9	970361,0
Импорт – всего	877866,8	1188416,2	1503370,4	1896067,8
Торговый баланс	-303088,0	-472378,0	-624156,5	-925706,8
Азия				
Экспорт – всего	23938,0	34950,7	57657,1	72585,4
Импорт – всего	87542,2	165978,9	219217,6	321952,4
Торговый баланс	-63604,2	-131028,2	-161560,5	-249367,0
Африка				
Экспорт – всего	1241,1	676,9	2078,2	4829,9
Импорт – всего	2336,5	3277,1	4965,8	9273,7
Торговый баланс	-1095,4	-2600,2	-2887,6	-4443,8
Америка				
Экспорт – всего	43795,9	38116,5	46099,9	43212,7
Импорт – всего	69918,6	44347,0	40285,9	60163,5
Торговый баланс	-26122,7	-6230,5	5814,0	-16950,8
Австралия и Океания				
Экспорт – всего	37,8	151,3	124,5	156,6
Импорт – всего	334,5	327,9	680,5	2134,8
Торговый баланс	-296,7	-176,6	-556,6	-1978,2
Другие страны				
Экспорт – всего	–	–	–	108,9
Импорт – всего	1,5	–	13,7	2699,4
Торговый баланс	-1,5	–	-13,7	-2590,5

Основным потребителем молдавских товаров среди стран СНГ является Россия, которая в 2003 году импортировала товаров на сумму 308413 тыс. долларов США и в 2004 году – на сумму 353344 тыс. долларов США. За ней следуют Украина, импорт молдавских товаров в которую составил 56135 тыс. долларов США в 2003 году и 64752 тыс. долларов США в 2004 году, и Беларусь – 41075 тыс. долларов США в 2003 году и 58653 тыс. долларов США в 2004 году. На эти три страны в 2003 году пришлось около 95,7% общего объема экспорта Республики Молдова в страны СНГ, а в 2004 году – 94,9%. Перспективными потребителями молдавских товаров являются также Казахстан и Грузия.

Среди стран Европы максимальный объем молдавских товаров в 2003 году поступил в такие страны, как Румыния, Италия и Германия, а в 2004 году – Италия, Румыния, Германия и Венгрия. Хорошие перспективы для развития торговли имеются с Францией, Швецией и Нидерландами.

Значительный объем экспорта осуществлялся и в другие страны мира – США, Канаду и Турцию.

Основными экспортерами товаров в Республику Молдова среди стран СНГ являются Украина, Россия и Беларусь – на их долю в 2004 году пришлось соответственно 24,7; 12 и 3,6% от общего объема импорта.

Среди стран Европы в 2004 году больше всего товаров импортировано из Румынии, Германии и Италии – соответственно 9,3; 8,5 и 7,4% от общего объема импорта в Республику Молдова. Неплохие перспективы по увеличению экспорта товаров имеются у Франции, Литвы, Польши и Болгарии.

Среди других стран мира больше всего экспортировали товаров в Республику Молдова Турция, США, Япония и Китай. Перспективными по экспорту товаров в Молдову являются такие страны, как Бразилия, Швейцария и Израиль.

1.1.2. Внешнеэкономические связи Республики Молдова со странами СНГ

Страны СНГ занимают ведущее место во внешнеэкономической деятельности Республики Молдова. Удельный вес стран СНГ в импорте Республики Молдова в 2003 и 2004 годах составил соответственно 42,3 и 43,2%. Товарооборот Республики Молдова со странами СНГ в 2003 и 2004 годах был равен соответственно 46,38 и 46,02%.

В 1999 году товарооборот Молдовы со странами СНГ составлял 495617,3 тыс. долларов США, а в 2004 году – 1267187,4 тыс. долларов США, то есть увеличился в 2,56 раза, в том числе экспорт товаров – в 1,98 раза, а импорт – в 3,16 раза.

Динамика торговли Молдовы со странами СНГ за 1999–2005 годы приведена в табл. 1.4.

Объем экспорта молдавских товаров в страны СНГ за 2003 и 2004 годы составил соответственно 53,6 и 51,0% от общего объема экспорта за этот период.

В табл. 1.5 приведен удельный вес стран СНГ по объему экспорта и импорта Республикой Молдова за 1999–2005 годы. За данный период доля объемов экспорта молдавских товаров в страны СНГ сократилась с 54,7 до 51%, что означает расширение ее внешнеэкономических связей с другими странами мира.

Среди стран СНГ первое место по поставке товаров в Республику Молдова занимает Украина (24,7% от общего объема импортируемых в Молдову товаров), второе место – Российская Федерация (12,0%), третье место – Беларусь (3,6%) и четвертое место – Казахстан (2,8%).

За 2004 год в страны СНГ Молдовой экспортировано товаров на сумму 502422,3 тыс. долларов США, или 51% от общего объема экспорта товаров во все страны мира, а импортировано из стран СНГ товаров на сумму 764765,1 тыс. долларов США. Таким образом, во внешнеэкономических связях Республики Молдова со странами СНГ импорт преобладает над экспортом и негативное сальдо составляет 262342,8 тыс. долларов США. Это результат того, что Республика Молдова, не имея собственных энергетических ресурсов, является одним из основных потребителей энергоносителей из этих стран.

Вместе с тем, в отдельные страны в 2004 году Республика Молдова значительно увеличила экспорт по сравнению с 2000 годом. В Армению экспорт увеличился в 16 раз, в Азербайджан – почти в 2,8 раза, в Беларусь – в 2,7 раза, в Грузию – в 9,7 раза, в Казахстан – в 3,3 раза, в Кыргызстан – в 34 раза, в Российскую Федерацию – в 1,7 раза, в Украину – в 1,8 раза, в Узбекистан – в 1,4 раза. Однако экспорт товаров в Туркменистан в 2004 году уменьшился по сравнению с 2000 годом в 2,7 раза.

В торговле Республики Молдова с Республикой Беларусь, Казахстаном и Украиной импорт товаров в 2004 году преобладал над экспортом, негативное сальдо с этими странами составляет соответственно 5663,1 тыс., 34837,3 тыс. и 371577,2 тыс. долларов США.

Таблица 1.4

Объемы торговли товарами Республики Молдова со странами СНГ за 1999–2005 гг.

тыс. долл. США

	Экспорт							Импорт						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего	463432,4	471465,6	565494,9	643791,6	789933,6	985173,6	1091254,5	586368,0	776416,0	892228,4	1038000,1	1402347,1	1768533,9	2292291,6
Страны СНГ	253640,2	276088,2	344377,1	350421,7	423564,7	502422,3	551367,0	241977,1	259776,9	340198,7	408871,7	593352,3	764765,1	905207,8
Армения	75,1	171,2	417,4	821,2	2194,3	2740,8	2244,0	143,9	142,4	47,0	144,8	194,8	216,3	193,2
Азербайджан	600,8	436,5	328,3	1098,7	993,4	1232,1	3718,2	116,2	19,4	32,5	104,5	50,2	62,9	4526.5
Беларусь	21753,7	21820,8	30016,5	39014,9	41057,7	58652,9	71160,9	22652,7	31873,5	38838,0	40903,4	50642,3	64316,0	84292,7
Грузия	31,5	212,4	663,6	406,8	1078,3	2066,9	5248,5	112,0	83,1	108,8	98,7	126,8	107,1	275,1
Казахстан	3380,7	4721,9	4470,1	6519,7	9205,8	15424,1	17298,5	55,4	2797,5	3381,9	9578,1	48325,2	50261,4	66767,5
Кыргызстан	134,2	36,9	261,3	756,5	1258,0	1253,2	1720,7	796,6	399,0	887,4	587,9	757,5	430,2	286,7
Россия	191448,4	209950,3	246971,1	238862,8	308413,4	353344,2	347482,5	138650,2	119427,8	143947,0	153403,9	182920,5	212269,2	267834,9
Таджикистан	161,4	53,5	–	0,7	–	–	154,2	83,5	–	1,9	–	14,0	14,0	81,1
Туркменистан	502,6	1473,8	2736,7	909,1	1457,2	548,8	540,0	119,3	225,7	295,5	252,1	133,6	36,1	–
Украина	32617,7	35474,1	57168,2	61370,0	56135,1	64752,2	99908,6	79109,2	104606,5	152570,7	203642,8	309252,7	436329,4	479726,9
Узбекистан	2934,1	1736,8	1343,9	661,3	1753,5	2407,1	1890,9	138,1	202,0	88,0	155,5	934,7	722,5	1223,2

Таблица 1.5

Удельный вес стран СНГ в общем объеме внешней торговли Республики Молдова за 1999–2005 гг.

проценты

	Экспорт							Импорт						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Страны СНГ	54,7	58,6	60,9	54,5	53,6	51,0	50,5	41,3	33,5	38,1	39,4	42,3	43,2	39,5
Армения	0,0	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Азербайджан	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Беларусь	4,7	4,6	5,3	6,1	5,2	5,9	6,5	3,9	4,1	4,4	4,0	3,6	3,6	3,7
Грузия	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Казахстан	0,7	1,0	0,8	1,0	1,2	1,6	1,6	0,0	0,4	0,4	0,9	3,5	2,8	2,9
Кыргызстан	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0
Россия	41,3	44,5	43,7	37,1	39,0	35,9	31,8	23,7	15,4	16,1	14,8	13,0	12,0	11,7
Таджикистан	0,0	0,0	–	0,0	–	–	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	0,0	0,0
Туркменистан	0,1	0,3	0,5	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–
Украина	7,1	7,5	10,1	9,5	7,1	6,6	9,2	13,5	13,5	17,1	19,6	22,0	24,7	20,9
Узбекистан	0,7	0,4	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1

В торговле с Арменией, Азербайджаном, Грузией, Кыргызстаном, Российской Федерацией, Туркменистаном и Узбекистаном экспорт преобладает над импортом, то есть с этими странами у Молдовы имеется положительное сальдо, которое составило в 2004 году 149748,8 тыс. долларов США.

Положительное сальдо в торговле с Россией в 2005 году составило 80300 тыс. долларов США, сократившись по сравнению с предыдущим годом на 42,5%.

За 2005 год Республика Молдова по сравнению с 2004 годом незначительно сократила экспорт товаров в Россию, доля которой в общем объеме молдавского экспорта снизилась с 36,27 до 32,49%. В то же время объем импорта российских товаров в Молдову в 2005 году увеличился по сравнению с 2004 годом на 32,8%. При этом доля России в общем объеме молдавского импорта возросла с 12,0 до 12,2%. Россия – крупнейший импортер молдавской продукции. Молдова поставляет в Россию в основном вина, коньяки, плодоовощные консервы, натуральные соки, другую сельскохозяйственную продукцию, а импортирует из России преимущественно энергоресурсы. В 2005 году экспорт в Россию сократился из-за введенных ею ограничений на импорт из Молдовы растениеводческой и животноводческой продукции.

1.1.3. Внешнеэкономические связи Республики Молдова со странами Европейского Союза, странами Центральной и Восточной Европы

В последние годы наблюдается постоянное увеличение объемов торговли Республики Молдова со странами мира, в частности со странами Европейского Союза. В табл. 1.6 приведены данные торговли (экспорта и импорта) Молдовы со странами Европейского Союза за 1999 – 2005 годы. В 2004 году объем экспорта товаров в страны Европейского Союза увеличился в 2,27 раза по сравнению с 1999 годом и составил 296263,4 тыс. долларов США. Объем импорта товаров из стран Европейского Союза увеличился в 2004 году против объемов импорта в 1999 году примерно в 3 раза. Объем товарооборота между Республикой Молдова и странами Европейского Союза в 2004 году по сравнению с 1999 годом увеличился в 2,72 раза, однако в торговле со странами Европейского Союза у Республики Молдовы сохраняется отрицательное сольдо.

В 2004 году основными потребителями молдавских товаров среди стран Европейского Союза были Италия (объем экспорта составил 136437,8 тыс. долларов США, или более 46% от общего объема экспорта товаров в страны Европейского Союза), Германия (71283,6 тыс. долларов США, или более 24%), Бельгия и Франция (примерно по 4% каждая).

Создание и развитие транспортного сектора тесно связано с уровнем и темпами экономического развития страны и должно отвечать все возрастающим требованиям рынка. Данные экономического анализа показывают, что в последние годы в стране наблюдается интенсивное развитие внешней торговли, рост объемов производства (табл. 1.7), что и определило концепцию основного направления формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров, имеющих важное значение для интеграции в общеевропейскую транспортную систему.

Таблица 1.6

Объемы торговли Республики Молдова со странами Европейского Союза, Центральной и Восточной Европы за 1999–2005 гг.

тыс. долл. США

	Экспорт							Импорт						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Всего	463432,4	471465,6	565494,9	643791,6	789933,6	985173,6	1091254,5	586368,0	776416,0	892228,4	1038000,1	1402347,1	1768533,9	2292291,6
Страны ЕС	130375,4	123832,5	140852,7	171246,6	211028,7	296263,4	324061,4	192603,4	280137,2	317510,1	356767,7	505352,5	581111,7	752468,4
Австрия	10131,7	5641,4	8501,1	7224,5	11320,8	10033,1	11684,6	5123,7	6844,4	9115,3	9354,7	14609,6	14060,5	21835,4
Бельгия	1118,5	2602,7	4589,3	6212,5	7249,7	11783,2	14564,4	3396,7	5913,0	12234,4	11889,9	18427,2	21684,1	30101,0
Кипр	757,1	54,9	532,5	646,7	915,4	783,5	1281,3	121,6	136,0	476,7	192,6	26,9	688,4	204,8
Дания	85,1	81,0	76,4	18,4	145,5	457,4	24,4	1226,8	2042,4	2870,4	5106,6	6889,8	6012,1	7587,7
Эстония	2104,4	2177,1	1361,8	794,4	676,8	1110,3	1853,7	704,2	1341,7	2448,9	3022,3	1952,0	1961,7	1788,8
Финляндия	2,2	16,1	1,5	–	306,7	126,4	50,3	1813,9	2123,9	3502,7	3780,8	9407,8	6019,2	9849,5
Франция	6284,2	7922,3	8373,4	11351,1	9346,0	11395,8	16492,4	12558,7	19972,8	25601,3	23322,9	35172,9	52666,5	64425,1
Германия	33482,0	36195,6	40009,2	46139,2	56176,6	71283,6	47425,3	61386,7	87648,7	84038,8	85700,5	135593,1	150214,2	191061,4
Греция	5813,3	2374,6	2719,8	3111,7	3727,3	3420,9	4831,0	8426,2	14990,5	5241,9	13267,3	11465,8	10404,2	10305,6
Ирландия	1743,4	180,3	199,9	752,7	–	20,9	48,7	1087,3	1940,9	1898,1	1361,7	1037,5	2704,8	3187,0
Латвия	3102,8	3746,4	2264,0	2553,2	2549,5	2230,9	3077,0	3795,2	4641,5	1684,9	2049,6	3245,6	2917,2	2939,0
Литва	3910,0	3862,9	3226,3	6024,3	5251,8	2414,2	6322,3	4065,7	2361,4	6320,1	4724,3	6722,4	8060,4	8130,4
Италия	25495,8	36322,2	45448,4	56822,1	82392,7	136437,8	133440,3	38212,0	48954,3	64426,5	87777,9	116588,5	131630,8	151959,0
Люксембург	–	–	–	3,4	1,9	–	4,8	206,9	105,6	232,9	532,0	186,3	216,9	155,1
Нидерланды	2923,8	3216,1	3992,5	3045,0	2891,5	5515,3	6524,5	9334,6	8704,5	12827,4	10500,5	13218,5	17503,8	31035,9
Польша	5009,8	2001,7	1674,6	2674,3	4471,3	6551,5	25300,2	8332,2	15503,4	17992,5	24657,6	39521,0	44758,3	65071,6
Португалия	75,0	4,5	60,2	84,9	87,5	502,8	409,1	536,0	2341,9	3425,4	3410,4	6026,0	6809,0	7712,7

	Экспорт							Импорт						
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	3693,5	5402,9	5619,3	5309,9	5611,1	10016,0	11137,0	8178,3	9738,7	11078,7	9756,1	13496,2	12649,8	18160,7
Чешская Республика	2420,7	2256,8	556,7	892,5	1523,6	1867,0	4431,9	6327,5	9297,7	11333,6	12878,2	18976,1	21516,1	28752,4
Словакия	1158,9	1816,5	396,5	1204,3	1155,2	1704,7	15061,1	4646,7	4211,0	5989,9	8864,9	8655,8	11453,6	14910,4
Словения	554,3	1096,7	2664,1	3517,5	2098,5	806,7	840,7	1418,4	3646,3	7648,6	9466,0	8544,3	9839,5	10885,2
Испания	4095,3	1953,8	1265,7	3182,0	5085,1	2978,9	4068,3	1955,0	5463,3	5814,3	5589,6	8476,4	11736,9	18071,3
Швеция	6,6	291,3	87,4	516,5	36,6	361,6	444,2	2845,2	9185,5	3203,7	2674,0	7500,0	12601,5	20525,6
Венгрия	16407,0	4614,7	7232,1	9165,5	8007,6	14460,9	14743,9	6903,2	13026,4	18089,0	16841,6	19576,5	22934,3	33804,8
Страны Центральной и Восточной Европы	47135,4	41709,0	42491,2	62072,9	97980,0	105666,8	121418,7	92848,9	136249,0	117894,0	115027,0	133322,6	199138,0	292357,2
Албания	495,6	24,4	273,3	217,4	499,8	619,0	526,7	0,1	351,3	–	7,2	–	–	5,2
Босния и Герцеговина	11,6	7,8	125,7	550,2	405,2	114,6	302,7	–	12,2	4,4	54,9	116,0	183,0	717,4
Болгария	5298,4	3626,2	3668,7	3389,6	6191,4	5499,3	7639,2	9518,1	13597,9	20485,9	20701,1	30142,7	29592,2	28978,2
Хорватия	75,0	57,1	102,4	279,3	203,8	7,4	703,8	1487,7	1824,4	2788,7	1977,3	3075,8	2219,5	2083,5
Македония	47,6	1,1	98,0	138,2	102,1	81,6	57,5	91,4	8,0	17,1	218,1	134,5	108,7	28,1
Румыния	41187,7	37821,5	37913,9	56711,8	90230,5	98924,3	111666,2	81513,9	119495,5	93442,8	90356,4	97936,3	164143,2	257330,4
Сербия и Монтенегро	19,5	170,9	309,2	786,4	347,2	420,6	522,6	237,7	959,7	1155,1	1712,0	1917,3	2891,4	3214,4
Другие страны	32281,4	29835,9	37773,9	60050,4	57360,2	80821,1	94407,4	58938,6	100252,9	116625,6	157333,7	170319,7	223519,1	342258,2

Таблица 1.7

Основные макроэкономические показатели Республики Молдова

	Объем в текущих ценах			2003 г. в %	2004 г. в %	2005 г. в %
	2003 г.	2004 г.	2005 г.	к 2002 г.	к 2003 г.	к 2004 г.
Валовой внутренний продукт, млн. леев	27619	32032	36755	106,6	107,4	107,1
Объем промышленной продукции, млн. леев	15963	17591	20770	126,5	110,2	118,1
Продукция сельского хозяйства, млн. леев	10354	11819	11937	109,3	114,1	100,9
Грузооборот специализированных предприятий транспорта, млн. тонно-км- всего, в том числе:	4597	5168	5460	109,9	99,57	101,6
железнодорожного	3019	3006	3053	138,8	109,9	100,0
автомобильного	1577	2161	2405	125,5	137,0	111,3
Перевезено грузов предприятиями транспорта, тыс. тонн - всего, в том числе:	34,3	34,7	36,4	107,9	101,2	104,9
железнодорожным	14,7	13,3	11,7	116,7	90,5	87,9
автомобильным	19,5	21,3	24,6	102,1	109,2	115,5
Экспорт, млн. долларов США	789,9	985,2	1091,3	122,7	124,7	110,8
Импорт, млн. долларов США	1042,3	1768,5	2292,3	100,4	169,7	129,6
Дефицит торгового баланса, млн. долларов США	252,4	783,3	1201,0	64,0	310,3	153,3

Глава 2.
Автомобильные перевозки

2.1. Транспорт как составляющая национальной экономики

Автомобильный транспорт и международные транспортные коридоры – комплекс технически оснащенных наземных магистральных транспортных коммуникаций, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в местном и международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации, связывающих различные населенные пункты и страны.

В Республике Молдова автомобильный транспорт ориентирован на развитие национальной сети коридоров в соответствии с основными принципами Европейского сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети. При этом учитываются требования к организации работы автомобильного транспорта, предусмотренные Соглашением о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Молдова и Европейским Союзом, переход к которым должен осуществляться постепенно, по мере создания в Республике Молдова соответствующей правовой базы.

С учетом своего геополитического положения Республика Молдова должна развивать транспортные коридоры, включая их техническую характеристику, основываясь на географических направлениях важнейших магистральных линий международной сети «Е».

В структуре производства ВВП транспортная отрасль (13,5%) занимает одно из основных мест наряду с такими отраслями народного хозяйства, как сельское хозяйство (21,2%) и промышленность (19,1%). Реальный ВВП по результатам функционирования экономики Республики Молдова за 2005 год составил по сравнению с 2004 годом 107% (рис. 2.1). Инфляция в Молдове в том же году равнялась 10%.

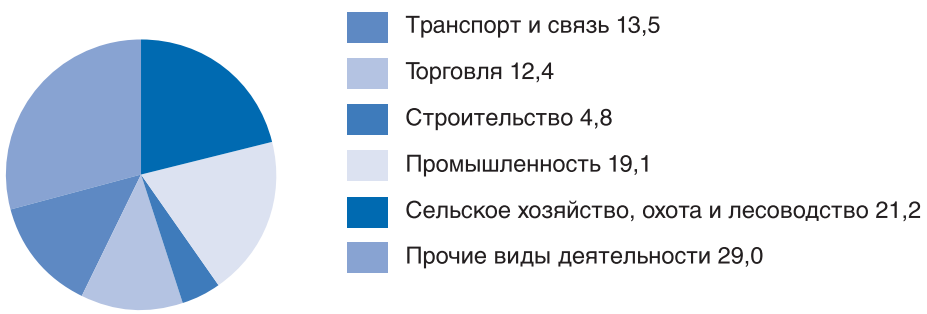

Рис. 2.1 Структура ВВП Республики Молдова по видам экономической деятельности, %

Республика Молдова владеет транспортной сетью, в состав которой входит 1,07 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, 9,5 тыс. км автомобильных дорог общего пользования (в том числе 8,9 тыс. км с твердым покрытием, из них 3,3 тыс. км – национальные дороги), 5 речных портов и один в стадии строительства (Джюрджюлешть), 5 аэропортов. Трубопроводный транспорт в Республике Молдова отсутствует.

Сегодня транспортный сектор обеспечивает потребности народно-хозяйственного комплекса страны и населения в перевозках, в том числе и автомобильным транспортом.

Вместе с тем, в транспортной отрасли Республики Молдова имеется множество проблем, требующих решения и принятия незамедлительных мер.

Самыми актуальными проблемами развития транспорта на современном этапе являются:

- **незавершенность структурных преобразований в транспортном секторе;**
- **недостаточная компенсация предприятиям пассажирского транспорта потерь доходов от перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит в конечном счете к убыточности этих предприятий;**
- **отсутствие скоростных автомобильных дорог государственного значения и несоответствие состояния автомобильных путей темпам автомобилизации страны;**
- **отставание в реконструкции сети автодорог и острая нехватка средств в дорожном фонде на строительство новых современных магистралей;**
- **отсутствие государственных программ финансирования и развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;**
- **несоответствие национального законодательства в области международного автотранспорта и внешней торговли требованиям законодательства стран Европейского Союза;**
- **присоединение Республики Молдова к конвенциям и соглашениям ООН, особенно к тем, которые предусматривают ускорение принятия мер по европейской интеграции Республики Молдова;**
- **ликвидация приграничных барьеров, упрощение таможенных формальностей, ликвидация технических барьеров;**
- **утверждение мер по ускорению процедур оформления пересечения границ, в частности с такими срочными грузами, как скоропортящиеся пищевые продукты и животные;**
- **упрощение и унификация режима выдачи виз профессиональным водителям;**
- **согласование технических положений, касающихся ускорения проверки автотранспортных средств (технических осмотров) и оборудования при пересечении границ;**
- **принятие Международного сертификата взвешивания подвижного состава и процедуры взвешивания с целью недопущения повторного взвешивания;**
- **подготовка правовой базы для разработки международного соглашения по внедрению Единого сертификата технического осмотра.**

В Республике Молдова удельный вес отдельных видов транспорта в общей перевозке грузов распределяется следующим образом: автомобильный транспорт – 61,38%, железнодорожный – 38,33%, авиационный – 0,02% и речной транспорт – 0,27% (рис. 2.2).

За 2005 год автотранспортными предприятиями Республики Молдова перевезено 24,48 млн. тонн грузов, что на 12,3% больше, чем за 2004 год. Грузооборот вырос на

Рис. 2.2 Структура объема перевозок грузов по видам транспорта, %

7,1% и составил 2314,4 млн. тонно-км. Распределение грузооборота по видам транспорта: автомобильный – 41,81%, речной – 0,007%, железнодорожный – 58,16% и авиационный – 0,023%.

Доля грузовых перевозок автомобильным транспортом публичной собственности составила в 2004 году 1,1 млн. тонн грузов, а транспортом частной собственности – 12,8 млн. тонн грузов. Грузооборот транспортом публичной собственности составил в 2004 году 29 млн. тонно-км, а транспортом частной собственности – 1728 млн. тонно-км. Развитие частного сектора в транспортной отрасли создает конкурентоспособную среду среди транспортных операторов и способствует либерализации транспортных услуг, устранению административного контроля и в конечном итоге либерализации цен. Среди транспортных операторов, осуществляющих грузовые международные перевозки, 81% являются обществами с ограниченной ответственностью, 12% – акционерными обществами, 1% – совместными предприятиями с иностранным капиталом и 4% – индивидуальными предприятиями.

Из перевезенных в 2005 году автомобильным транспортом Республики Молдова 24,48 млн. тонн грузов 18,33 млн. тонн – национальные перевозки и 6,15 млн. тонн – международные. За этот период грузооборот составил всего 1991 млн. тонно-км, из них 519 млн. тонно-км – национальные перевозки и 1472 млн. тонно-км – международные.

За 2005 год услугами пассажирского автотранспорта воспользовались 315,4 млн. пассажиров, что на 3,24% больше, чем в предыдущем году, а пассажирооборот увеличился на 12,95% и составил 3347 млн. пассажиро-километров.

Удельный вес различных видов транспорта в общей перевозке пассажиров в Республике Молдова распределяется следующим образом: автобусный – 32,15%, железнодорожный – 1,66%, таксомоторный – 0,33%, троллейбусный – 65,72%, речной – 0,03% и авиационный – 0,11% (рис. 2.3).

По видам транспорта пассажирооборот распределяется следующим образом: автобусный – 58,23%, железнодорожный – 10,33%, таксомоторный – 0,61%, троллейбусный – 19,92%, речной – 0,01% и авиационный – 10,90%.

Взаимосвязь экономического развития и торгового обмена с автомобильными перевозками, а также роль автомобильного транспорта в качестве ключевого звена, связывающего экономики, социумы и граждан, являются объективной реальностью, а транспортные услуги – это жизненно важная связь между экономической и социальной деятельностью. Автомобильный транспорт является ведущим видом транспорта при перевозках, гарантирующим связь между видами перевозок и обеспечивающим современные пассажирские и грузовые перевозки.

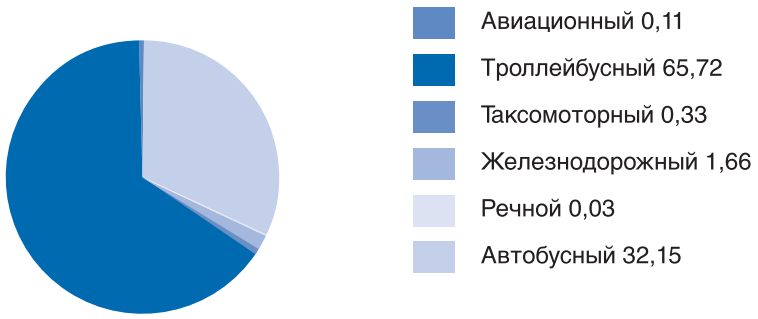

Рис. 2.3 Структура объемов перевозок пассажиров по видам транспорта, %

Использование автомобильного транспорта может способствовать росту объемов перевозок путем уменьшения производственных затрат и транспортных расходов, оптимизации географической сферы экономической деятельности, упрощения доступа к рынкам и появления нового спроса (особенно спроса на новые технологии в автомобильной промышленности и услуги) и т.д.

Вероятно, при более благоприятных условиях (менее напряженное дорожное движение, низкие налоги на автомобильный транспорт и т.д.) использование автомобильного транспорта привело бы к активизации экономической деятельности и росту валового внутреннего продукта с 0,05 до 0,10% в год.

Самый стабильный, однородный и значимый фактор такого развития – активы автомобильного вида перевозок, которые диктуют превосходство его над другими видами сухопутных перевозок (быстрая поставка, пространственная достижимость, разнообразие и гибкость предлагаемых услуг, приемлемые затраты и цены для клиентов).

Однако низкий уровень развития инфраструктуры, выполнение определенных задач общественными учреждениями и ограничительной системой регулирования рынка снижают доходы от автомобильного транспорта.

Автомобильный транспорт всегда имел важное значение для осуществления подобного сотрудничества, так как этот вид транспорта используется больше всего при перевозках пассажиров и внешнеторговых грузов между соседними странами и близлежащими друг к другу группами стран.

Вместе с тем некоторые процессы регионального сотрудничества не настолько плодотворны по причине зацикливания и недостаточной координации между собой. Серьезное беспокойство вызывает также и то, что на некоторых уровнях этих процессов определенные решения или проекты, которые могли бы стать решающими для широкого использования автомобильного транспорта, например международный сертификат взвешивания и др., по разным причинам приостанавливаются или остаются невнедренными.

Правительство Республики Молдова прилагает большие усилия для стимулирования экономического сотрудничества на региональном уровне, для ликвидации барьеров на пути международной торговли и развития туризма.

В последние годы в Республике Молдова наметились положительные тенденции в развитии социально-экономического сектора, в том числе и транспорта. Число лиц, занятых в секторе экономической деятельности «Транспорт и связь», составляет 73 тыс. человек, или 5,5% трудоспособного населения страны.

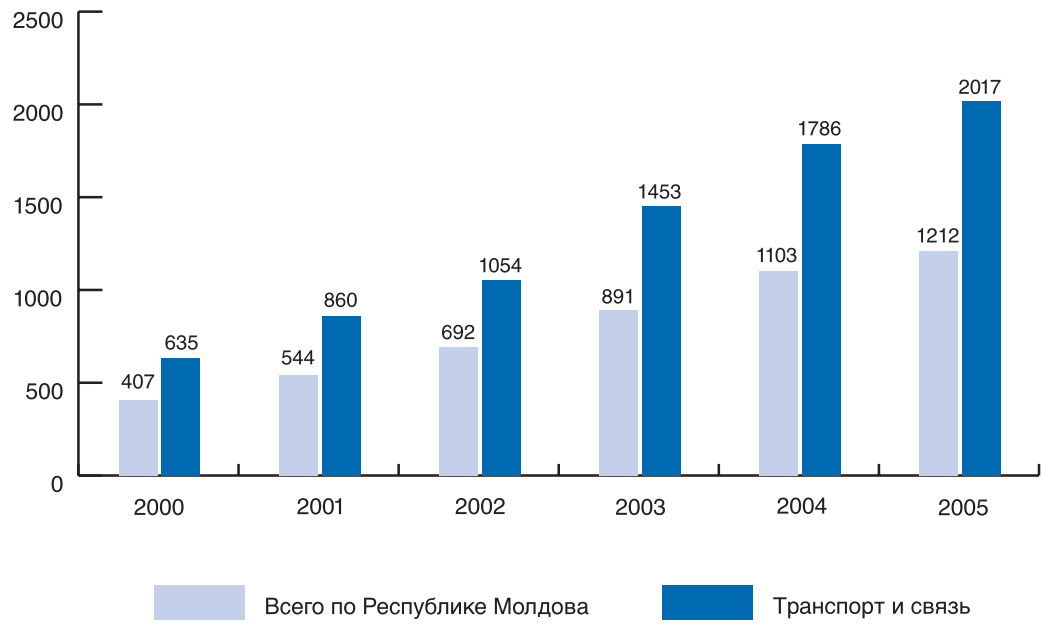

Рис. 2.4 Динамика среднемесячной заработаной платы, леев

Для сравнения: в течение 2003 и 2004 годов в секторе «Транспорт и связь» на работу было принято 25,3 и 28,5% человек относительно средней численности работающих в этом секторе. За этот же период было уволено соответственно 25 и 25,6% работников, что указывает на рост численности персонала, занятого в данном секторе. Это явилось результатом повышения безопасности, доступности и комфортабельности услуг и соответствующей оплаты труда работников, а также обеспечения непрерывности всех производственных процессов, направленных на повышение качества транспортной деятельности.

Среднемесячная номинальная заработная плата на предприятиях отрасли «Транспорт и связь» за 2000–2005 годы росла более высокими темпами, чем в целом по отраслям экономики Республики Молдова (рис. 2.4).

В 2005 году среднемесячная номинальная заработная плата в транспортной отрасли была почти в 1,66 раза выше, чем в целом по стране. Финансовое положение предприятий транспортной отрасли за последние годы характеризуется стабильностью с прибылью в 2003 году 19 млн. леев, в 2004 году – 26,2 млн. леев и в 2005 году – 29,7 млн. леев. За этот же период рентабельность транспортных предприятий возросла с 6,4% в 2003 году до 8,1% в 2004 году и 9,2% в 2005 году.

Индекс потребительских цен (индекс инфляции) является показателем изменения общего уровня цен и тарифов на товары и услуги. За период с 2000 по 2005 годы инфляция в Республике Молдова была более низкой, чем планировалось макроэкономическими прогнозами. В декабре 2005 года индекс потребительских цен составлял 112,5 % к декабрю 2004 года (рис. 2.5).

Индексы тарифов на услуги автомобильного транспорта (пассажирские перевозки) в течение 2000–2005 годов в сравнении с другими видами транспорта по перевозке пассажиров свидетельствуют о положительных сдвигах, произошедших в транспортном секторе Республики Молдова (рис. 2.6, табл. 1.8).

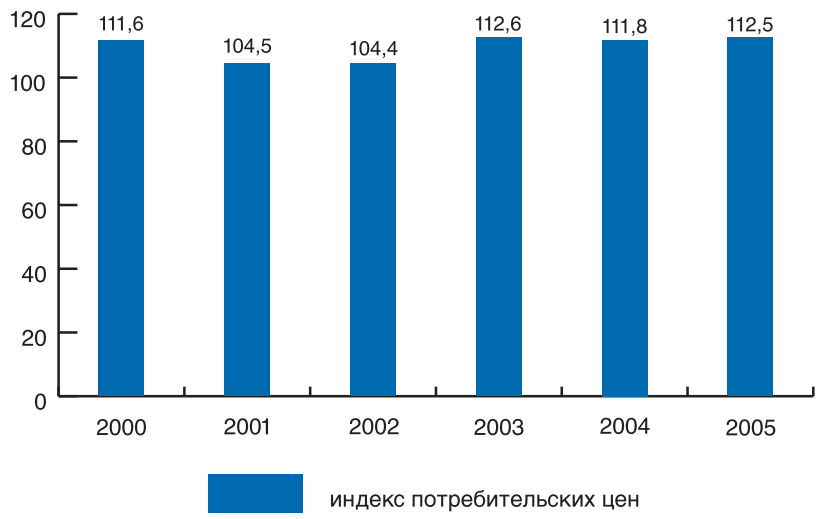

Рис. 2.5 Динамика потребительских цен (в % к декабрю предыдущего года)

Рис. 2.6 Индекс тарифов на услуги пассажирского транспорта, в среднем за год

Таблица 1.8

Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта за 2000–2005 гг.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Услуги пассажирского транспорта – всего	107,6	100,0	103,5	103,2	120,0	122,9
в том числе:						
автомобильного	100,6	100,0	100,0	102,8	135,8	136,6
троллейбусного	119,3	100,0	109,1	101,6	111,8	121,6
железнодорожного	100,3	100,0	98,2	107,6	102,1	103,5
авиационного	100,0	100,0	100,0	100,5	100,0	100,6

Автомобильный транспорт Республики Молдова развивается наиболее динамично и демонстрирует неоспоримое преимущество с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания, а конкуренция на рынке автотранспортных услуг способствует повышению качества предоставляемых услуг и росту эффективности всей цепи товародвижения. Соответствующее международным нормам законодательство, унифицированные технические стандарты, устранение таможенных и иных барьеров, а также возможная отмена разрешительной системы при осуществлении автомобильных перевозок позволят существенно увеличить объемы перевозимых товаров и доходы от использования транспорта.

Важнейшим результатом реализации указанных мер станет повышение эффективности международных автомобильных перевозок, развитие внешней торговли и туризма в целом.

2.2. Характеристика современного состояния автотранспортной отрасли

В экономике Республики Молдова транспорт играет важную роль, особенно автомобильный, который является наиболее распространенным и мобильным средством доставки пассажиров и грузов практически во всех регионах страны. Без работы автомобильного транспорта невозможно функционирование других видов транспорта – железнодорожного, речного, воздушного.

Автомобильный транспорт играет немаловажную роль в становлении и развитии открытой рыночной экономики, в сфере обращения товаров и формировании рынков сбыта товаров и услуг. Надежные автотранспортные сообщения являются необходимым условием развития и расширения процесса производства, внутриотраслевой и межотраслевой кооперации, а с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания автомобильный транспорт имеет неоспоримое преимущество, являясь более гибким, мобильным и надежным средством доставки грузов.

Автомобильный парк Республики Молдова на данный момент насчитывает примерно 424 тысячи единиц, из них более 91 тысячи грузовых автомобилей (включая пикапы и легковые фургоны). Структура автомобильного парка такова: грузовые автомобили – 21,5%, автобусы и маршрутные таксомоторы – 4,6%, легковые автомобили – 73,7%, специальные автомобили – менее 0,1% и пассажирские троллейбусы – не более 0,1%. Как в мире, так и в Республике Молдова процесс автомобилизации принял глобальный характер, и начиная с девяностых годов парк автомобилей существенно увеличился. Так, за последние 10 лет парк автомобильного подвижного состава Молдовы увеличился примерно на 30%, а парк легковых автомобилей – на 32%.

Из легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан Республики Молдова, на 1000 человек населения приходится 65 легковых автомобилей, в то время как в развитых странах этот показатель в несколько раз выше.

Мировая практика показывает, что автомобильный транспорт развивается опережающими темпами по сравнению с другими видами транспорта и отраслями экономики. Этому способствует множество положительных факторов, таких, как широкое распространение транспортной логистики, постоянное сокращение искусственных и бюрократических барьеров в области торговли и транспорта, развитие дорожной инфраструктуры и достижение значительного прогресса в конструкции дорожных транспортных средств.

Согласно информации Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) отрасль логистики дает около 6% всего мирового ВВП, при этом на логические опера-

ции приходится более 10% мировой торговли. Соответственно вклад логической деятельности по поддержке мобильности грузов в мире оценивается более чем в 2 млрд. долларов США (2004 год). Доходы от автомобильного транспорта составляют львиную долю общих доходов мировой логической цепи. Грузовые машины перевозят более 80% всех грузов наземными путями, на основании чего можно сделать вывод, что любые меры содействия развитию автотранспорта будут служить повышению благосостояния всех народов.

Содействие развитию торговли, туризма и автотранспорта путем снижения административных, налоговых и физических барьеров в области автоперевозок – главный приоритет экономического развития Республики Молдова. Автомобильному транспорту, который является ключевым звеном транспортной системы Молдовы на современном этапе, отводится одна из основных ролей в росте экономики и социальном развитии.

Наряду с этими процессами автомобилизация в Молдове, как и во всех странах СНГ, сопровождается негативными последствиями:

- **высоким уровнем дорожно-транспортных происшествий;**
- **угрозой экологической безопасности в результате загрязнения окружающей среды;**
- **увеличением нагрузок и разрушением покрытий автомобильных дорог;**
- **проблемами развития городской среды и инфраструктуры дорог;**
- **перегрузкой городских улиц;**
- **отсутствием объездных дорог для городов и населенных пунктов;**
- **неритмичностью работы общественного пассажирского транспорта;**
- **недобросовестной конкуренцией на рынке автомобильных перевозок пассажиров и грузов;**
- **отставанием в гармонизации законодательства и унификации стандартов и технологий и т.д.**

Количество экономических агентов, зарегистрированных в Национальном межадминистративном регистре Республики Молдова по виду деятельности «Транспорт и связь» в течение 2000–2005 годов, постоянно увеличивается приблизительно на 8-9% в год (табл. 1.9). В 2005 году зарегистрировано примерно 500 вновь созданных субъектов, а около 70 ликвидировано.

Таблица 1.9

Число экономических агентов, зарегистрированных в 2000–2005 гг.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Зарегистрировано – всего	103113	106941	111051	116743	121634	128363
в том числе по отрасли «Транспорт и связь»	4922	5332	5765	6096	6372	6793

2.2.1. Объемы перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом

На сегодняшний день на долю автомобильного транспорта приходится 62% объемов перевезенных грузов и до 98% перевезенных пассажиров (в том числе автобусом, троллейбусом и такси).

Ежедневно автомобильным транспортом перевозится более 67 тыс. тонн грузов, из которых примерно 95% – транспортом, находящимся в частной собственности, и более 0,82 млн. пассажиров (рис. 2.7 и 2.8).

Рис. 2.7 Объемы перевозок грузов, млн. тонн

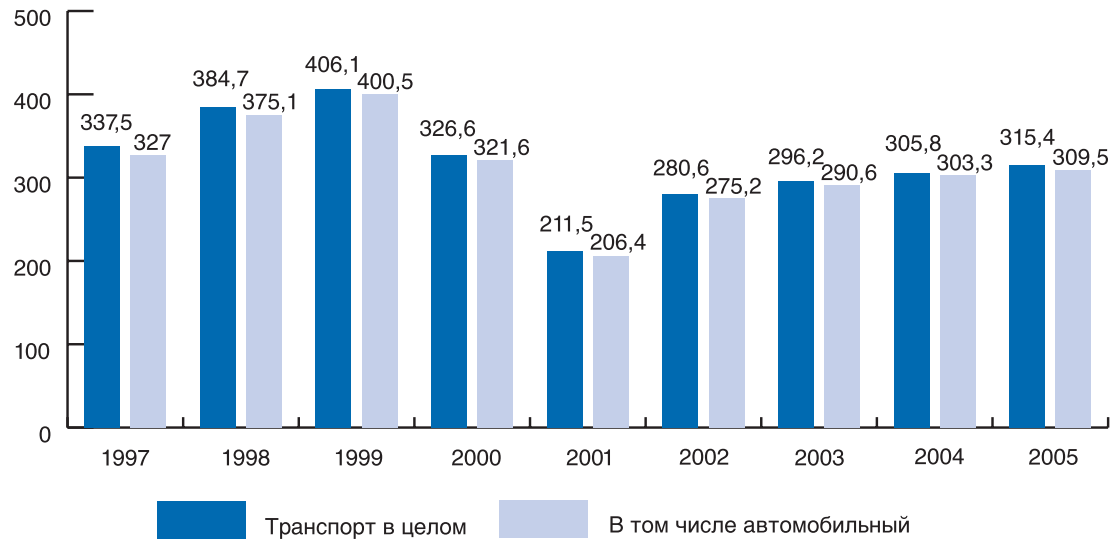

Рис. 2.8 Отправление (перевозка) пассажиров, млн.пассажиров

Кризисные явления, имевшие место в экономике страны, привели и к снижению спроса на все виды транспортных услуг.

Начиная с 2001 года на автомобильном транспорте общего пользования наметилась положительная тенденция прироста объемов перевозок. За этот период объемы перевозок грузов увеличились на 42,4%. Наряду с этим возросло на 49,9% количество междугородных и международных пассажирских перевозок.

В последние годы наибольшее развитие получили международные грузовые перевозки, при этом значительно расширилась география доставки и загрузки грузов (табл. 1.10).

Таблица 1.10

Страна (место) загрузки грузами автомобилей молдавских перевозчиков (по системе МДП) и количество загрузок

Страна загрузки	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Австрия	7	71	224	347	351	354	435	372	344
Армения	0	0	0	0	0	0	0	1	6
Азербайджан	0	0	1	0	0		0	0	8
Албания	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Англия	21	30	56	42	45	37	44	40	32
Республика Беларусь	73	82	118	129	198	323	582	967	900
Бельгия	138	229	360	383	277	337	324	350	300
Болгария	2346	1275	791	658	701	1036	1196	1399	1546
Германия	1339	1582	1260	1411	1284	1245	1300	1201	1375
Греция	291	276	693	814	1226	1286	842	1748	2994
Грузия	1	1	1	0	2	1	0	5	10
Дания	0	2	5	0	7	14	10	12	13
Израиль	0	0	0	1	2	1	0	10	1
Испания	208	120	90	131	94	130	158	114	77
Италия	267	413	613	895	1321	1579	2169	2923	2876
Казахстан	0	18	6	1	2	25	13	16	13
Кыргызстан	0	0	0	0	0	0	1	10	2
Латвия	15	29	30	38	86	131	300	229	254
Литва	83	18	35	137	225	508	695	949	1078
Македония	13	18	8	3	0	3	4	3	5
Молдова	3567	3381	5638	6315	5795	6187	13362	17059	14606
Нидерланды	210	321	482	474	298	283	268	234	268
Польша	1111	1550	621	732	755	607	1917	2572	4704
Португалия	0	0	0	1	3	3	0	0	5
Россия	944	1100	1287	1538	1804	1654	2318	3366	4580
Румыния	1089	931	1200	1528	2512	3058	4048	5265	6527
Сирия	0	0	1	2	4	5	11	2	5
Словакия	115	48	39	31	35	63	78	187	119
Словения	12	33	154	291	160	85	80	97	110
Турция	88	49	112	310	501	1349	3022	3963	5883
Туркменистан	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Таджикистан	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Узбекистан	0	1	1	2	6	15	3	2	8
Украина	306	512	707	1225	956	1357	1719	1770	3366
Финляндия	17	46	20	12	28	36	45	74	139
Франция	119	207	120	102	88	108	182	316	266
Чехия	198	242	123	154	114	170	210	218	240
Швейцария	27	24	20	21	16	17	13	23	26
Швеция	2	1	0	2	0	1	1	8	10
Эстония	30	148	106	160	187	143	113	129	200
Югославия	23	44	10	25	28	37	113	100	194

Таблица 1.11

Страна (место) выгрузки грузов из автомобилей молдавских перевозчиков (по системе МДП) и количество выгрузок

Страна выгрузки	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Австрия	7	62	432	410	265	148	202	179	201
Азербайджан	6	10	9	23	34	8	5	6	23
Албания	0	33	40	19	15	21	15	53	33
Англия	20	36	51	42	59	41	64	49	42
Армения	8	6	0	3	2	1	1	23	30
Республика Беларусь	120	149	121	173	381	681	1845	2673	3849
Бельгия	66	53	74	97	100	213	222	185	243
Болгария	475	331	782	507	445	598	667	939	1030
Венгрия	72	130	237	111	46	83	114	172	217
Германия	1092	1505	1637	1744	1238	850	1159	1214	1082
Греция	113	160	377	294	396	626	823	1108	1164
Грузия	4	19	24	21	22	15	15	32	38
Дания	0	4	1	9	6	2	5	1	1
Испания	114	76	103	89	92	129	107	104	72
Италия	159	330	532	950	1100	1400	2019	2748	2483
Казахстан	22	37	27	24	53	133	96	136	251
Кыргызстан	0	2	3	2	4	13	11	6	6
Латвия	5	19	29	46	99	127	202	160	171
Литва	13	31	76	168	229	345	358	295	229
Македония	15	49	57	29	17	36	21	14	61
Молдова	5139	5240	4371	6580	7162	7691	10940	13055	17725
Нидерланды	79	71	146	148	112	66	77	89	78
Польша	108	139	375	254	233	198	272	350	441
Португалия	61	24	1	1	8	30	10	0	3
Россия	4572	3547	3503	4452	4650	5341	11837	16633	16529
Румыния	362	866	1356	1457	1403	1905	2703	3258	3485
Сирия	0	0	6	16	23	14	6	6	4
Словакия	13	9	31	13	21	31	32	80	43
Словения	3	20	45	48	50	68	79	47	51
Турция	66	52	80	135	96	285	602	996	683
Туркменистан	0	3	3	0	1	0	0	0	0
Таджикистан	0	0	0	0	0	1	0	1	2
Узбекистан	1	4	1	4	16	32	21	36	31
Украина	454	377	719	626	1199	1287	1069	1116	2956
Финляндия	1	4	0	0	2	10	7	32	24
Франция	84	113	94	135	211	168	300	426	334
Хорватия	0	5	9	10	19	35	54	33	32
Чехия	34	46	66	96	45	72	139	114	145
Швейцария	5	3	6	4	4	1	6	18	17
Швеция	0	1	0	0	0	2	1	4	3
Эстония	1	15	81	59	68	56	57	61	55
Югославия	4	8	19	13	24	53	61	87	135

Грузооборот автомобильного транспорта в 2003 году возрос по сравнению с 2002 годом на 26,5%, в 2004 году против 2003 года – на 36,5% и в 2005 году против 2004 года – на 40,3%. Доля международных перевозок в общем объеме грузооборота постоянно увеличивается и на конец 2005 года составила более 70%.

Если в 1999 году доля молдавских автомобильных перевозчиков на рынке международных автоперевозок Республики Молдова составляла 50,8%, то в 2004 году она увеличилась до 83,8%.

На рынке международных автомобильных перевозок грузов участвуют почти 300 юридических лиц Республики Молдова, в этой сфере трудятся более 4,5% занятого населения Молдовы и задействовано до 4525 автомобилей.

Доля транспортных услуг (пассажирский транспорт) в общем объеме экономических услуг находится примерно на уровне 18,5 – 21,1%, а в 2005 году она составила 19%.

2.2.2. Состояние реформирования экономики транспортной отрасли

Транспорт Республики Молдова, за исключением железнодорожного транспорта, входит в перечень тех отраслей, с которых началась широкомасштабная приватизация. Лидерами приватизации были автотранспортные предприятия, осуществляющие перевозку грузов. В результате перехода экономики Молдовы к рыночным отношениям и принятия законодательных актов по приватизации в сфере автомобильного транспорта массово создавались открытые акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью и малые предпринимательские структуры, отвечающие основным тенденциям и задачам рыночных реформ, осуществляемых с целью формирования многоукладной экономики в Молдове.

С одной стороны, создание таких структур содействует появлению конкурентной среды, оперативно реагирующей на изменения конъюнктуры рынка транспортных услуг, решает проблему трудоустройства населения, с другой стороны – значительно усложняет реализацию государственной политики в отрасли.

Из общего количества грузовых автомобилей 53,5% находятся в настоящее время в личной собственности граждан, 66,7% автобусов и маршрутных таксомоторов также являются личной собственностью граждан, а из легковых автомобилей гражданам принадлежат 96,6%. В 1997 году в личной собственности граждан было 17,7% грузового транспорта, 33,5% автобусов и маршрутных таксомоторов и 95,9% легковых автомобилей. За этот период доля грузового транспорта, являющегося собственностью граждан, возросла на 40%, а пассажирского транспорта – на 42%.

Транспортными операторами частной формы собственности в 2005 году перевезено 61,1% (14,97 млн. тонн) грузов от общих объемов перевозок автомобильным транспортом и 69,7% (215,72 млн.) пассажиров без учета перевозимых троллейбусами и такси (рис. 2.9).

Государственная политика в области транспорта основывается на законодательстве Республики Молдова, нормативно-правовой и нормативно-технической базе путем постоянного совершенствования системы государственного управления и государственного регулирования в сфере отношений и деятельности субъектов предпринимательства.

Начиная с середины 2004 года деятельность на рынке международных автомобильных перевозок грузов осуществляется с использованием механизма лицензирования. С момента введения лицензии на данную деятельность лицензию получили 658 экономических агентов (юридические и физические лица).

Лицензированию подлежит и деятельность по перевозке пассажиров общественным автомобильным транспортом. На этом рынке услуг лицензию получили 1032 экономических агента, а отбор перевозчиков пассажиров на автобусных маршрутах общего пользования осуществляется, как правило, на конкурсной основе.

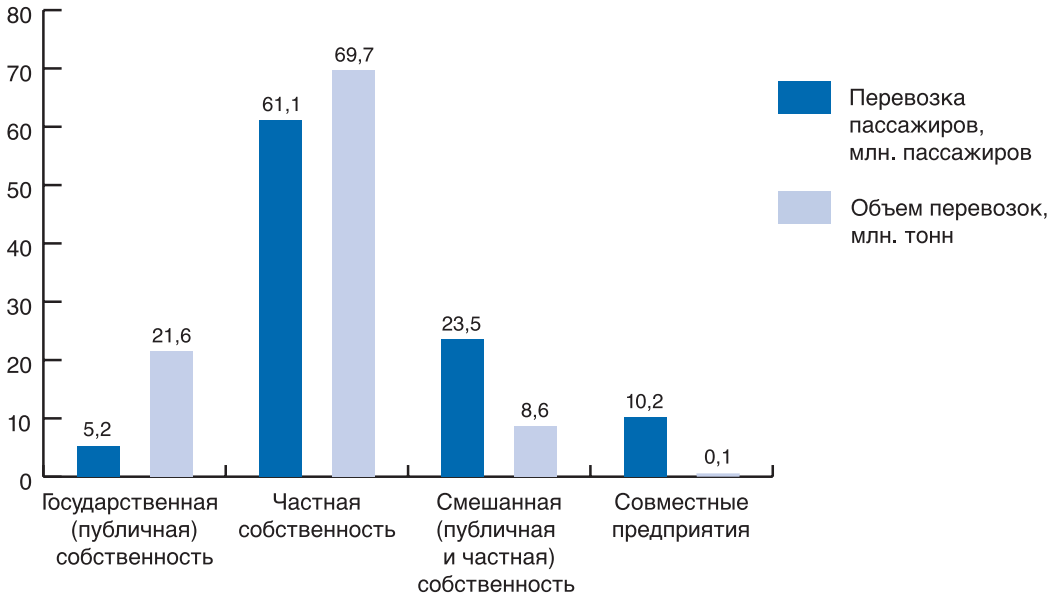

Рис. 2.9 Объемы транспортной работы, выполненной автомобильным транспортом в 2005 году

Для получения лицензии на данные виды деятельности экономические агенты наряду с выполнением обязательных требований должны представлять и сертификаты профессиональной квалификации водителей, занятых в международных перевозках пассажиров и грузов. Большинство менеджеров транспортных компаний, административных работников, штатных сотрудников и все водители проходят профессиональную подготовку в Центре подготовки международных перевозчиков «CIPTI», утвержденном Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков «AITA» и получившем аккредитацию Международного союза автомобильного транспорта (IRU). После завершения курса подготовки и сдачи экзаменов они получают соответствующие дипломы и удостоверения.

В течение последних трех-четырех лет наблюдается беспрецедентный рост цен на топливо (на бензин почти в 2 раза и на дизельное топливо – в 2,5 раза), что значительно превышает рост товарных потребительских цен. Топливная составляющая в расходах автомобильных предприятий составляет в среднем 50-55%, а на отдельных предприятиях по перевозке пассажиров она достигает 70-80%. Таким образом, уровень транспортных тарифов и цен является одним из важнейших факторов, влияющих на конкурентоспособность молдавских товаров и услуг. Принятые Правительством Молдовы и отраслевыми ведомствами меры по снижению негативных последствий роста цен на топливо для транспортных предприятий не реализованы или недостаточны. Подорожание топлива приводит к снижению жизненного уровня не только автомобилистов, но и всего населения.

В нынешних условиях деятельность владельцев автомобильного транспорта Республики Молдова сталкивается с рядом проблем, которые требуют незамедлительного или перспективного разрешения.

Среди основных проблем развития автомобильного транспорта на современном этапе являются:

- **отсутствие полной информации о работе транспорта;**
- **большое отставание в развитии сети автодорог и несоответствие темпов их развития темпам автомобилизации;**

- **привлечение иностранных инвестиций в развитие дорожной сети Молдовы;**
- **отсутствие нужной потребности в разрешении на осуществление международных автомобильных перевозок;**
- **высокие тарифы на приобретение страховочных документов, в частности высокая стоимость «Зеленой карты»;**
- **отсутствие согласованной процедуры для получения профессиональных виз водителями-международниками;**
- **высокие цены на разрешительные документы для осуществления международных автоперевозок;**
- **неудовлетворительный уровень безопасности автомобильных перевозок и значительная экологическая нагрузка на окружающую среду;**
- **отсутствие закона, касающегося транспортно-экспедиционных услуг;**
- **неконтролируемое повышение цен на топливо и отсутствие механизмов регулирования данного вопроса;**
- **нерентабельность пассажирского транспорта на автобусных маршрутах общего пользования в городском и пригородном сообщениях.**

2.3. Автомобильный парк Республики Молдова

В настоящее время автомобильный транспорт развивается в условиях наметившейся тенденции к оживлению и восстановлению реального сектора экономики, постепенной нормализации положения в финансовой и кредитной сфере. Возрастает спрос на услуги автомобильного транспорта, особенно на международные перевозки.

По состоянию на конец 2005 года автомобильный парк Республики Молдова составил более 350 тысяч единиц, в том числе более 285 тысяч – легковые и более 81 тысячи – грузовые автомобили. За 2005 год в Молдову было ввезено более 37 тысяч транспортных средств, что на 10% больше, чем за 2004 год. Это связано с тем, что законодательством было запрещено ввозить в страну с 2006 года автотранспорт старше 7 лет, а также с увеличением акциза на автомобили старше 3 лет.

Структура автомобильного транспорта за последние годы существенно изменилась в связи с тем, что старый подвижной состав устарел и на начальном этапе рыночных преобразований не было возможностей его обновить (табл. 1.12).

В настоящее время парк грузового автотранспорта Республики Молдова, участвующий в международных перевозках грузов, значительно обновился и на конец 2005 года выглядел следующим образом: 1620 автомобилей, отвечающих экологическим требованиям «Евро-2», 600 автомобилей, отвечающих экологическим требованиям «Евро-3», остальные 2359 автомобилей, отвечающих экологическим требованиям «Евро-1» и «Евро-0». На начало 2005 года этот показатель выглядел следующим образом: «Евро-2» – 2206, «Евро-3» – 321 и «Евро-1» и «Евро-0» – 2268 единиц (табл. 1.13).

2.3.1. Парк грузовых автомобилей в Республике Молдова. Грузовые перевозки

С тех пор как Молдова перешла к рыночной экономике, грузовой автомобильный транспорт стал неотъемлемой частью каждого производственного процесса, обеспечивая транспортную связь между промышленностью, сельскохозяйственным производством и перерабатывающей промышленностью. Помимо этого, автомобильный транспорт обеспечивает выполнение технологических перевозок другими видами транспорта. Основная часть сырья, промышленных материалов и материалов строительства, большая часть сельскохозяйственной продукции перевозятся автомобиль-

Таблица 1.12

Структура автомобильного парка Республики Молдова, тыс. единиц

Год / Состав парка	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Грузовые автомобили (включая пикапы и легковые фургоны) – всего	24,9	34,3	40,3	47,5	55,1	63,9	73,1	81,5	91,1
в том числе в личной собственности граждан	5,1	14,6	19,5	19,7	25,8	32,6	44,4	55,2	69,5
Автобусы и маршрутные таксомоторы – всего	8,6	11,9	13,4	14,7	15,6	16,6	17,9	18,8	19,5
в том числе в личной собственности граждан	3,7	5,9	7,4	9,5	11,8	12,1	13,2	13,9	14,2
Легковые автомобили – всего	100,1	142,2	165,5	188,7	209,1	231,6	264,5	286,8	312,5
в том числе таксомоторы	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
в личной собственности граждан	90,7	114,7	124,4	130,9	148,8	180,7	197,1	210,6	246,2
Специальные автомобили (санитарные, пожарные, автокраны и др.)	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Всего	133,8	188,8	219,7	251,4	280,3	312,7	356,1	387,7	423,7
Прицепы	6,6	9,7	12,3	15,7	18,9	22,4	26,2	29,4	32,4
Полуприцепы	3,4	4,5	5,3	5,9	6,5	7,3	8,2	9,0	9,8
Троллейбусы	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

Таблица 1.13

Грузовой транспорт, осуществляющий перевозки по системе МДП

единиц

Марка	MAN	MERCEDES	VOLVO	DAF	IVECO	CAMAZ	SCANIA	MAZ	RENAULT	VOLKSWAGEN	DAIMLERCRYSLER	Другие марки
Количество на конец 2005 года	1283	1215	581	344	256	350	163	125	102	38	21	101
Количество на конец 2004 года	1247	1390	479	288	240	501	144	207	96	48	27	128

ным транспортом. В связи с этим конечная стоимость любой продукции во многом зависит от стоимости ее перевозок автомобильным транспортом.

Однако все преимущества по стоимости, качеству и гибкости автотранспорта, особенно при международных перевозках, могут значительно уменьшиться вследствие многочисленных барьеров, с которыми сталкиваются транспортные операторы на границе в связи с отсутствием гармонизации правил и условий перевозок, в результате чего и производители, и торговля несут большие убытки. Доказано, что любое удорожание перевозки (штраф, налагаемый на автотранспорт, уплата необоснованных сборов) означает еще большее удорожание для экономики – в соотношении, по экспертной оценке, 1:2 в странах с высокоразвитой экономикой и до 1:20 в странах с экономикой переходного периода.

Структура автомобильного парка Молдовы по видам топлива (табл. 1.14) не отвечает структуре его в развитых странах Европы и значительно отличается от оптимальной. В последние годы транспортники Молдовы, обновляя свой парк, стремятся покупать автомобили, работающие на дизельном топливе и на газе, так как использование автомобилей с двигателями, работающими на бензине (сегодня это самый дорогой вид топлива для автомобильных двигателей), значительно увеличивает затраты на транспортные операции. Если сравнить данные таблицы 1.14, то можно сделать вывод, что за 10 лет количество автомобилей с двигателями, работающими на бензине, уменьшилось примерно на 15%, а с двигателями, работающими на дизельном топливе, увеличилось почти в 2 раза. Доля автомобилей с двигателями, работающими на газе, постоянно растет, но составляет всего 1,3%.

Одной из важных проблем отрасли остается оптимизация структуры автомобильного парка по видам топлива, позволяющая существенно снизить себестоимость транспортных услуг, уменьшить выбросы вредных веществ в атмосферу.

Обновление парка и использование в международных перевозках более современного автотранспорта требуют меньше затрат на ремонт, эксплуатацию и техническое обслуживание и в итоге приводят к уменьшению затрат на транспортные операции. Новый автотранспорт постоянно находится в состоянии, пригодном для эксплуатации, и это дает возможность повышать уровень обслуживания народного хозяйства и населения (рис. 2.10).

В структуре грузового автомобильного транспорта преобладают автомобили грузоподъемностью от 1,5 до 10 тонн. Примерно лишь 60% грузовых автомобилей соответствуют требованиям «Евро-2» и «Евро-3» и могут принять участие в международных перевозках грузов. Начиная с 2007 года в Республике Молдова разрешения ЕКМТ будут выдаваться только для автотранспорта, отвечающего экологическим требованиям не ниже «Евро-3».

Ежедневно структура грузов, перевозимых автомобильным транспортом, меняется, и отправители грузов выдвигают ряд требований относительно их упаковки, загрузки и разгрузки, а также перевозки, т.е. в конечном счете к типу кузова автомобиля (прицепа или полуприцепа). В таблице 1.15 приведены данные о структуре

Таблица 1.14

Структура парка грузовых автомобилей по видам топлива, %

Год / Показатели	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Бензин	85,7	79,2	77,7	75,8	74,4	73,5	72,6
Дизельное топливо	14,2	20,6	22,0	23,7	24,6	25,4	26,1
Бензин-газ	0,1	0,2	0,3	0,5	1,0	1,1	1,3

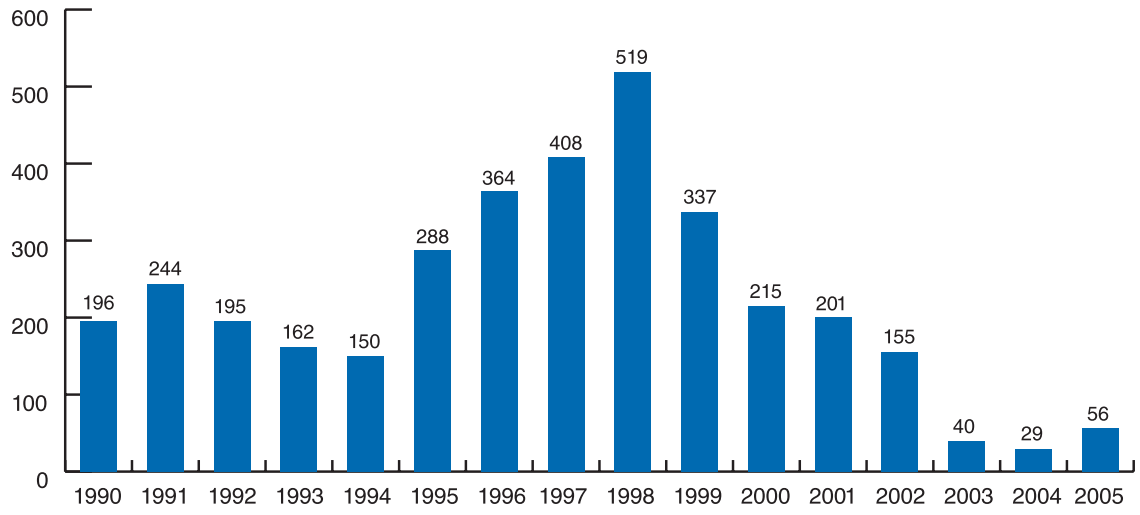

Рис. 2.10 Количество грузовых автомобилей по годам выпуска (осуществляющих перевозки по системе МДП)

Таблица 1.15

Структура парка грузовых автомобилей по типам кузова, %

Год / Показатели	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Бортовые	33,4	30,5	29,0	27,4	26,2	25,4	24,7
Самосвалы	21,0	17,5	16,4	15,7	14,8	14,1	13,4
Автотягачи	12,7	12,4	11,7	11,0	11,0	10,8	10,6
Фургоны	26,1	32,2	35,6	38,5	40,9	42,3	44,6
Рефрижераторы	1,1	2,2	2,3	2,2	2,3	2,5	2,3
Цистерны	5,3	4,4	4,3	4,2	3,7	3,5	3,3
Другие	0,4	0,8	0,7	1,0	1,1	1,4	1,1

грузового парка по типам кузова и ее изменения за последние 10 лет. В среднем четверть всего автомобильного парка составляют бортовые автомобили и приблизительно 10% седельные тягачи. В аграрной стране, каковой является Молдова, жесткие требования предъявляются к перевозчику при перевозках плодоовощной продукции, особенно свежих овощей и фруктов, для выполнения которых необходимы хорошие рефрижераторы.

На сегодня зарегистрировано не более 1950 рефрижераторов (примерно 2,5% в структуре грузового автомобильного парка), что не удовлетворяет потребностей сельхозпроизводителей. Не в полном объеме работают на внутреннем рынке самосвалы (в структуре парка они составляют примерно 13%). В последнее время возросли потребности в специальных автомашинах со специализированными кузовами для обслуживания мелких предпринимателей, особенно участников торговой сети. За последнее время количество данного вида автотранспорта возросло примерно в 1,7 раза и составляет сегодня около 45% в структуре автомобильного парка Молдовы.

В последнее время отмечается постепенная оптимизация структуры парка грузовых автомобилей по видам топлива, грузоподъемности и типам кузовов. Сокращается удельный вес автомобилей с двигателями, работающими на бензине, уменьшается соответственно общий расход бензина для грузовых автомобилей в Молдове и увеличивается общий расход дизельного топлива. Одновременно изменяется и структура парка по типу кузова: значительно сокращается удельный вес бортовых автомобилей, автомобилей – самосвалов за счет роста потребностей в автомобилях со специализированными кузовами – фургонов, что значительно улучшает качество транспортных услуг, предоставляемых перевозчиками при перевозке соответствующих категорий грузов.

Сокращение грузового автомобильного парка и оптимизация его структуры по параметрам: виды топлива, тип кузова и грузоподъемность, по времени и месту доставки груза, нынешние требования регламентируются рынком транспортных услуг, то есть спросом и предложением.

Для улучшения работы грузового автотранспорта компетентные органы Республики Молдова должны принять меры, направленные на развитие транспорта, повышение эффективности транспортного обслуживания, расширение сферы транспортных услуг. К таким мерам можно отнести следующие:

- формирование единого правового поля деятельности предприятий транспорта с учетом международных требований и создание эффективной системы управления, обеспечивающей справедливую конкуренцию на транспортном рынке;
- снижение уровня негативного воздействия транспорта на окружающую среду;
- усиление координирующей роли государства в развитии транспортной сети, мультимодальных перевозочных и логических систем, создании новых технологий, повышении эффективности взаимодействия между различными видами транспорта республики;
- создание условий для повышения конкурентоспособности молдавских перевозчиков на международных рынках транспортных услуг, обеспечивающих экспортно-импортные перевозки;
- интеграция транспортного комплекса Молдовы в Европейскую транспортную систему, развитие транспортного коридора IX с максимальным использованием преимуществ географического положения Молдовы для привлечения транзитных грузопотоков и развития региональной экономики;
- активизация научного потенциала в решении всех транспортных проблем;
- создание единого информационного пространства транспортного комплекса и внедрение современных информационных и управляющих систем.

Компетентные органы Республики Молдова должны также осуществлять соответствующее регулирование процесса оптимизации структуры автомобильного парка, что позволит существенно снизить себестоимость транспортных услуг и уменьшить выбросы вредных веществ в атмосферу. Для этого целесообразно осуществлять мониторинг структуры грузов и грузовых потоков по объемам и направлениям их движения. Необходимо разработать краткосрочный и долгосрочный прогнозы объемов перевозок грузов и объемов работы автомобильного транспорта, определяя таким образом потребности в них и структуру автомобильного парка Молдовы.

Государственная политика в области оптимизации структуры парка автомобильного транспорта должна быть направлена на создание владельцам транспортных средств благоприятных условий для приобретения подвижного состава. В первую очередь это подразумевает совершенствование механизма кредитования транспортной отрасли путем предоставления льготных кредитов, совершенствования механизма приобретения транспортных единиц через лизинг, уменьшения налогов.

2.4. Парк автобусов. Пассажирские перевозки

В рынке пассажирских перевозок ныне участвуют более 470 перевозчиков разных форм собственности, у подавляющего большинства которых насчитывается не более 3-10 единиц транспорта. Они не могут содержать квалифицированный персонал специалистов автотранспорта, не могут приобрести автобусы большой вместимости, отвечающие экологическим требованиям, из-за высокой стоимости и поэтому массово используют микроавтобусы. Улицы городов перенасыщены микроавтобусами, которые повышают уровень загрязнения окружающей среды; во много раз возрастает загруженность дорожной сети, увеличивается количество аварий. Для решения проблемы перевозки пассажиров и в связи с отсутствием необходимого городского транспорта в 2000 году Правительством Молдовы было разрешено переоборудование грузовых микроавтобусов под перевозку пассажиров на специальных станциях. Разрешение на переоборудование микроавтобусов получили представители фирмы «IVECO» и «MERCEDES-BENZ». В настоящее время на трассах курсирует более 70% переоборудованных микроавтобусов, которые не отвечают техническим характеристикам пассажирского транспорта, а половина из них переоборудована самостоятельно. В связи с этим в декабре 2005 года было принято решение о поэтапном исключении переоборудованных микроавтобусов из услуг по перевозке пассажиров.

Структура парка автобусов по пассажировместимости (табл. 1.16) значительно отличается от оптимальной, что ведет к ухудшению уровня транспортного обслуживания населения, необоснованному увеличению расхода горючего, загруженности автомобилями транспортных магистралей, росту транспортных затрат и, самое плачевное, к росту дорожно-транспортных происшествий, с участием пассажирского автотранспорта.

Особенно неудовлетворительна структура автобусного парка по перевозке пассажиров в городах, где количество автобусов большой пассажировместимости за последнее время значительно сократилось, а их техническое состояние находится на низком уровне и затраты на поддержание их в более или менее удовлетворительном техническом состоянии превышают нормативы в несколько раз. Очень большое количество пассажир-

Таблица 1.16

Фактическое количество и структура автобусов и маршрутных таксомоторов
(по состоянию на 01.10.2006 г.)

	Классификация подвижного состава по пассажировместимости				
	Особо большой вместимости	Большой вместимости	Средней вместимости	Малой и особо малой вместимости	Всего
Фактическое количество автобусов и маршрутных таксомоторов, единиц	489	438	1713	16865	19505
Структура, %	2,5	2,4	8,7	86,4	100
Оптимальное количество автобусов и маршрутных таксомоторов, единиц	450	3750	6000	4800	15000
Структура, %	3	25	40	32	100

ского транспорта малой и чрезвычайно малой вместимости (микроавтобусы) используется для перевозки пассажиров (более 4000 маршрутов) фактически из всех сельских населенных пунктов в столицу – Кишинэу, так как расстояния незначительны – до 500 км в оба конца. Учитывая наличие большого количества пассажирского транспорта на пригородных и междугородных рейсах и невозможность осуществления должного контроля за обслуживанием пассажиров, а также в целях улучшения экологии и безопасности движения пришло время изменить маршрутную сеть Молдовы путем разделения ее на местную и республиканскую. Местная сеть обслуживает пригородные районы городов и районных центров, а республиканская сеть – пассажиров от районных центров до столицы, а также обеспечивает связь между городами и районными центрами. Эта схема позволит сократить количество транспорта, курсирующего по дорогам страны, и осуществлять государственное регулирование маршрутных перевозок.

С 1994 года в Республике Молдова учрежден Союз транспортников и дорожников Молдовы, который призван защищать и лоббировать интересы автомобильных транспортников на всех государственных уровнях. Сейчас для государственного сектора стало нормой консультироваться с Союзом при принятии любых решений относительно транспортной отрасли. Для более результативной работы автотранспортной отрасли, оказания населению более качественных услуг и улучшения положения в области автотранспорта Союзом совместно с отраслевым министерством разработаны следующие основные направления своих действий:

- разработка стратегии развития отрасли транспорта в области грузовых и пассажирских перевозок;
- пересмотр совместно с Министерством экономики и торговли требований для допуска к оказанию услуг по пассажирским и грузовым перевозкам, с внесением соответствующих изменений в условия лицензирования в соответствии с директивами Европейского сообщества;
- разработка концепции организации и развития маршрутной сети регулярных пассажирских перевозок в республике;
- определение критериев и периодичности последующего изменения утвержденных маршрутов;
- пересмотр существующей сети регулярных пассажирских перевозок с целью установления реального выполнения утвержденных маршрутов (рейсов), определение причин невыполнения и установление совместно с местными публичными органами и автовокзалами (автостанциями) (вследствие пересмотра маршрутов) необходимости сохранения обнаруженных маршрутов (рейсов), не обслуживаемых агентами – перевозчиками;
- разработка сети регулярных пассажирских перевозок и ее утверждение в окончательной редакции;
- утверждение плана действий по развитию инфраструктуры в соответствии с утвержденной сетью маршрутов и внедрение централизованной системы реализации билетов;
- внесение предложений по изменению Кодекса таможенного тарифа и Налогового кодекса, а именно: по исключению таможенных пошлин и НДС при импорте транспортных средств, соответствующих «ЕВРО-3» для грузовых и «ЕВРО-1» для пассажирских перевозок;
- определение и утверждение методики расчета тарифов на оказание услуг по пассажирским автоперевозкам.

Для координации совместных действий участников рынка по перевозке пассажиров в городских, междугородных и международных направлениях в 2004 году была создана Молдавская ассоциация автомобильных перевозчиков пассажиров. Вновь созданная ассоциация организовала многочисленные встречи с перевозчиками пассажиров

для информирования их о европейских требованиях и с целью изучения мнения пассажироперевозчиков относительно этапов их внедрения, всевозможных технических, финансовых и социальных проблемах, которые могут при этом возникнуть.

По просьбе пассажироперевозчиков были организованы встречи с руководством ведомственного министерства и других заинтересованных органов, где были внесены предложения о необходимости:

- **изменения национального законодательства в соответствии с требованиями Европейского сообщества;**
- **разработки технических требований (стандартов) по использованию автобусов, касающихся комфорта для пассажиров, соблюдения требований безопасности движения;**
- **разработки требований к персоналу, участвующему в оказании услуг;**
- **утверждения требований относительно организации и развития маршрутной сети;**
- **определения оптимальных этапов внедрения данных требований, которые позволят снизить финансовые и социальные потери транспортных агентов.**

Внедрение данных предложений позволит создать благоприятные инвестиционные условия, приведет к нормализации положения на пассажирском транспорте, при этом более трети транспортных средств, используемых для пассажирских перевозок, не будет допущено для оказания услуг.

В результате совместной работы министерством был разработан проект новых правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, после утверждения которого пострадают прежде всего пассажиры, потому что транспортники не были ориентированы на соответствующие изменения и не имеют необходимых финансовых средств для реновации автобусов. К тому же и государство не имеет средств на срочную замену старых транспортных средств для перевозки пассажиров.

Неудовлетворительна структура автобусного парка в городах, где количество автобусов большой пассажировместимости за последнее десятилетие значительно сократилось, так как износ автобусов «ИКАРУС» был высоким, а в бюджетах местных органов управления отсутствовали средства на приобретение новых автобусов. Кроме того, техническое состояние этих автобусов позволяет использовать не более 25% их мощности, в то время как затраты на поддержание их технического состояния превышают нормативы в несколько раз.

Эксплуатация автобусов большой пассажировместимости на городских маршрутах нерентабельна из-за перевозки большого количества льготных пассажиров и регулирования тарифов государством. Для городов Молдовы рентабельнее эксплуатация автобусов малой пассажировместимости, так как это позволяет эффективнее осуществлять контроль оплаты проезда (особенно в час «пик»), мобильности маршрутов. При решении таким образом транспортной проблемы в городах использование автобусов малой пассажировместимости приводит к ухудшению ситуации на дорогах и отрицательно влияет на безопасность перевозок, экологическое состояние населенных пунктов.

С целью оперативного управления работой автобусов на городских маршрутах требуется создание центральных диспетчерских стаций для управления перевозками пассажиров. Если для городских таксомоторных перевозок диспетчерские службы созданы и действуют, то для автобусных перевозок они отсутствуют или не работают.

К наболевшим проблемам автомобильного пассажирского транспорта, характерным для Республики Молдова, можно отнести:

- **недостаточное обновление основных фондов;**
- **длительность сроков решения вопросов ввоза подвижного состава для пассажирских перевозок, приобретенного на основании контрактов о лизинге без уплаты таможенных взносов и налога на добавленную стоимость;**

- **несоответствие тарифов на национальные и международные автоперевозки пассажиров и неутверждение методики расчета тарифов (Меморандума по тарифной политике);**
- **принятие государством действенных мер по пресечению незаконных перевозок пассажиров;**
- **предоставление льгот при приобретении транспортных средств для перевозки пассажиров, отвечающих экологическим требованиям «Евро-0», «Евро-1» и «Евро-2»;**
- **приведение национального законодательства в соответствие с требованиями Европейского сообщества по регулированию пассажирских перевозок.**

Решение данных проблем также будет способствовать созданию благоприятных условий для инвестиций, что приведет к нормализации положения на пассажирском транспорте и внедрению таких предложений, как:

- **разработка технических требований (стандартов) по использованию автобусов, касающихся создания комфорта для пассажиров, соблюдения требований безопасности движения;**
- **разработка (новая редакция) проекта новых правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом;**
- **разработка требований к персоналу, участвующему в оказании услуг;**
- **утверждение требований по организации и развитию маршрутной сети;**
- **внедрение требований Закона о соответствии продукции и услуг на пассажирском транспорте;**
- **определение оптимальных этапов внедрения данных требований, что позволит снизить финансовые и социальные потери транспортных агентов.**

Необходимо поэтому разработать Национальную программу по развитию пассажирских автомобильных перевозок на ближайшее время и на перспективу, где будут изложены все вышеуказанные требования, а также реальные этапы их внедрения. При затягивании решения указанных проблем пострадают в первую очередь пассажиры, поскольку (как уже было сказано) транспортники не были ориентированы на соответствующие изменения и не имеют необходимых финансовых средств для реновации автобусов, не имеет средств на это и государство.

Высокая маневренность автомобильного транспорта, возможность доставки пассажиров «от подъезда до подъезда», сравнительно низкая капиталоёмкость обусловили интенсивное развитие автомобильного транспорта, его фактическую безальтернативность при перевозке пассажиров на городских маршрутах, а также на большей части пригородных, междугородных и международных рейсов.

За 2005 год международные автобусные перевозчики выполнили 53,3 тысячи регулярных рейсов и перевезли примерно 1031 тысячу пассажиров, что на 8% ниже уровня 2004 года по числу рейсов и на 21% – по количеству пассажиров. Кроме того, ими выполнено более 8,2 тысячи нерегулярных рейсов, что на 7% ниже, чем в 2004 году по числу рейсов и на 17% – по количеству пассажиров. Всего за 2005 год автобусные перевозчики выполнили 61,5 тысячи международных рейсов, перевезя более 1174,7 тысячи пассажиров. Общее снижение показателей по сравнению с 2004 годом составило: по выполненным рейсам – 8% и по количеству перевезенных – 21% (табл. 1.17).

В настоящее время регулярные пассажирские перевозки налажены с 12 странами Европы и Азии и составляли по состоянию на конец 2005 года 249 маршрутов (416 рейсов), из которых 174 маршрута (305 рейсов) выполняются в направлениях стран СНГ (основные направления маршрутов – Российская Федерация) и 75 маршрутов (111 рейсов) – в страны Западной Европы (основные направления маршрутов – Франция, Чехия, Венгрия). Более 70% всех международных маршрутов проходят по территории Украины, а остальные маршруты – по территории Румынии. Перевозка пассажиров в международном автомо-

Таблица 1.17

Показатели международных перевозок пассажиров, тыс. единиц

Показатели	2001	2002	2003	2004	2005
Количество международных рейсов – всего	35	39,1	43,1	66,7	61,5
в том числе: регулярные рейсы	29,5	33,9	37,2	57,9	53,3
нерегулярные рейсы	5,5	5,2	5,8	8,8	8,2
Количество перевезенных пассажиров – всего	666,3	756,1	920,4	1484,2	1174,7
в том числе на: регулярных рейсах	559,7	645,5	786,8	1312,8	1030,9
нерегулярных рейсах	106,6	109,6	133,6	171,4	143,8

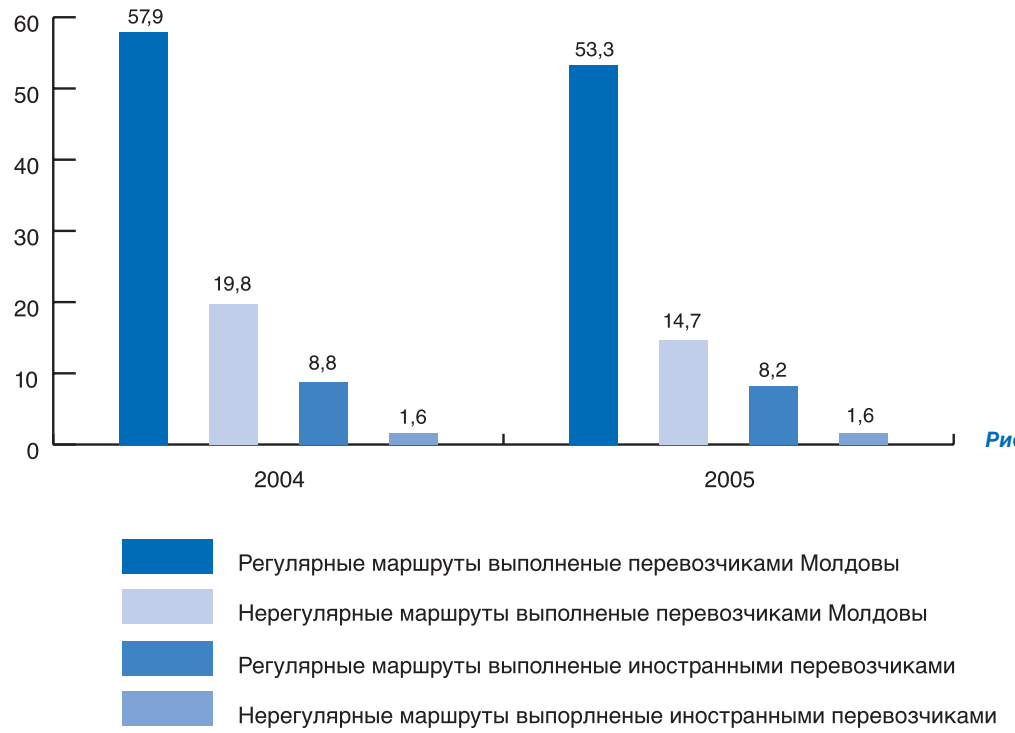

Рис. 2.11

бильном сообщении выполняется на основании межправительственных соглашений о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, заключенных между Правительством Республики Молдова и правительствами стран Европы и Азии. Все действующие соглашения обусловливают защиту внутреннего рынка перевозок и вводят ограничения на выполнение перевозок между населенными пунктами, расположенными на территории другой стороны договора (каботажные перевозки).

Как правило, международные маршруты обслуживаются автомобильными перевозчиками на принципах паритета.

Количество выполненных международных рейсов автобусами молдавских и иностранных перевозчиков в 2004 и 2005 году показано на рис. 2.11.

Снижение общих показателей международных перевозок пассажиров объясняется введением странами СНГ, начиная с 2005 года, порядка, при котором граждане Молдовы могут въезжать на их территорию только при наличии заграничного паспорта. Это касается в первую очередь Украины и Российской Федерации, о чем свидетельствует снижение показателей по данным направлениям, в то время как показатели пассажирских перевозок в западном направлении существенно не изменились.

Статистика показывает, что автомобильным транспортом перевозилось в разные годы более 96% общего числа пассажиров и его доля в транспортной работе составляет от 63 до 79% (табл. 1.18 и 1.19).

Таблица 1.18

Динамика объемов перевозок пассажиров и их структура (млн. пассажиров, %)

Вид транспорта	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Автомобильный – всего в том числе:	327,0 96,88	375,1 97,50	400,5 98,62	321,6 98,46	206,4 97,59	275,2 98,07	290,6 98,10	303,3 98,22	309,5 98,12
автобусный	65,6	71,7	65,5	72,4	72,7	83,9	93,4	98,3	103,8
таксомоторный	0,4	0,3	0,3	0,7	0,7	0,6	0,7	1,0	1,1
троллейбусный	261,0	303,1	334,7	248,5	133,0	190,7	196,5	201,0	204,6
Речной	–	–	–	0,03 0,01	0,1 0,03	0,1 0,03	0,1 0,03	0,1 0,03	0,15 0,05
Авиационный	0,24 0,07	0,22 0,06	0,2 0,05	0,22 0,07	0,23 0,11	0,24 0,08	0,25 0,08	0,31 0,10	0,36 0,11
Железнодорожный	10,3 3,05	9,4 2,44	5,4 1,33	4,8 1,46	4,8 2,27	5,1 1,82	5,3 1,79	5,1 1,65	5,39 1,71
Итого	337,5 100	384,7 100	406,1 100	326,6 100	211,5 100	280,6 100	296,2 100	308,8 100	315,4 100

Таблица 1.19

Динамика пассажирооборота и его структура (млн. пассажиров, %)

Вид транспорта	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Автомобильный – всего в том числе:	1916 96,88	2042 67,77	2093 78,21	1847 76,48	1516 71,14	1945 74,12	2307 77,86	2636 78,76	2861 79,36
автобусный	1071	1067	1013	1021	1069	1298	1640	1949	2157
таксомоторный	7	6	6	12	12	11	13	20	23
троллейбусный	838	969	1074	814	435	636	654	667	681
Речной	–	–	–	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
Авиационный	354 11,57	315 10,45	240 8,97	253 10,48	290 13,61	324 12,35	304 10,26	365 10,91	389 10,79
Железнодорожный	789 25,79	656 21,78	343 12,82	315 13,04	325 15,25	355 13,53	352 11,88	346 10,33	355 9,85
Итого	3059 100	3013 100	2676 100	2415 100	2131 100	2624 100	2963 100	3347 100	3605 100

Примечание. В табл. 1.18 и 1.19 первая цифра является абсолютным показателем, вторая – приводится в процентах.

Согласно данным указанных таблиц самая низкая активность пассажирского автомобильного транспорта наблюдалась в 2001 году, в котором объемы перевозок пассажиров снизились до 36%, в 2002 году наблюдается стремительный рост – 33%, а в последующие годы объемы перевозок постепенно возрастают и в 2005 году достигают примерно 50%. Аналогичная тенденция наблюдается с индексом пассажирооборота, который в 2001 году составлял 18%, а начиная с 2002 года он возрастает, составив в 2005 году 54,9%.

Автобусный парк (без учета маршрутных таксомоторов), который эксплуатируется в Молдове, по состоянию на конец 2005 года составил 2448 единиц, используемых на регулярных маршрутах, и 642 единицы (износ которых достаточно велик), используемые на нерегулярных маршрутах. Из всего парка автобусов, эксплуатируемых на регулярных маршрутах, около 88% имеют срок эксплуатации более 10 лет, а на нерегулярных маршрутах таких автобусов более 72% (табл. 1.20).

Структура парка автобусов по пассажировместимости значительно отличается от оптимальной, что приводит к необоснованному увеличению расхода горючего, загруженности автомобилями транспортных магистралей и росту транспортных затрат, а в итоге – к ухудшению уровня транспортного обслуживания населения. Кроме того, техническое состояние автобусного парка не позволяет использовать автобусы в полной мере, а затраты на поддержание их технического состояния превышают нормативы в несколько раз.

На сегодня сеть автобусных маршрутов в Республике Молдова включает более 2000 регулярных рейсов (более 4650 маршрутов), из которых примерно 64% – пригородные рейсы, 26% – междугородные и 10% – международные. На этих маршрутах задействовано примерно 4100 транспортных единиц (около 2448 автобусов и 1652 маршрутных таксомотора), которые ежедневно перевозят более 0,84 млн. пассажиров.

Эксплуатация автомобильного транспорта для перевозки пассажиров на городских маршрутах, на пригородных и междугородных рейсах нерентабельна из-за государственного регулирования тарифов на оплату проезда. За последние годы не-

Таблица 1.20

Количество и структура автобусов (без учета маршрутных таксомоторов), используемых для перевозки пассажиров

по состоянию на 01.01.2006 г.

Вместимость автобусов	Срок эксплуатации		
	до 5 лет	от 6 до 10 лет	более 10 лет
Регулярные маршруты			
Всего, в том числе:	68	226	2154
от 9 до 17 мест	8	136	998
от 18 до 23 мест	29	58	210
24 и более мест	31	32	946
Нерегулярные маршруты			
Всего, в том числе:	51	126	465
от 9 до 17 мест	26	92	146
от 18 до 23 мест	9	13	61
24 и более мест	16	21	258

сколько раз повышалась стоимость горюче-смазочных материалов, в то время как тарифы на транспортные пассажирские услуги изменились незначительно и все транспортные операторы работают с минимальной рентабельностью – от 1 до 3%.

Наибольшими проблемами пассажирского автомобильного транспорта являются:

- **недостаточное обновление основных фондов новыми транспортными единицами;**
- **несоответствие технического уровня существующего пассажирского транспорта перспективным требованиям;**
- **отсутствие достаточного финансирования развития автомобильного транспорта общего пользования.**

В начале 2000 года новый импульс получило развитие парка автомобилей-такси, и одним из важных стимулов развития и совершенствования форм транспортных перевозок явилась конкуренция. В крупных, средних и даже малых городах появилось множество средних и малых фирм по транспортным перевозкам с малопрозрачными правилами предоставления этих услуг. Данный вид транспортных услуг в Республике Молдова не лицензируется и на дороги городов хлынул «частный извоз», работающий без всяких правил и контроля. Значительно активизировались в перевозке пассажиров и другие перевозчики: автобусным, маршрутным таксомоторным и троллейбусным транспортом. Если в недалёком прошлом эти виды транспорта взаимно дополняли друг друга, обеспечивая удовлетворение спроса на перевозки, то в настоящее время они, борясь за выживание, ведут друг с другом острую борьбу за перехват рынка услуг на пассажирские перевозки. Особенно это заметно на пригородных и междугородных рейсах, при этом способы завоевания «своих» пассажиров самые различные: демпинговые тарифы на перевозки, доставка пассажиров до места жительства, сокращение времени ожидания на остановке за счет повышения регулярности графиков движения, повышение комфортности перевозок и др. Все эти меры носят здоровый, прогрессивный характер и служат в конечном итоге улучшению качества транспортных услуг и более полному удовлетворению спроса на пассажирские перевозки. Постоянно обновляется общественный транспорт, не отстает от него и таксомоторный транспорт. Многие перевозчики на такси покупают новый подвижной состав, в частности автомобили «Scoda-Octavia», «Fiat», «Nisan-Alimera», «Волга» и других марок. Вместе с тем есть проблемы, которые сдерживают развитие пассажирского транспорта, в частности таксомоторного. К ним можно отнести увеличение из года в год стоимости эксплуатации пассажирского автотранспорта в городах, несоответствие тарифной политики реальным затратам, низкую платежеспособность населения, плохое качество городских дорог и внутриквартальных проездов, которые буквально «добивают» подвижной состав, особенно зимой и весной, слабая информативность дорожной информации, слабое освещение проездов и самое тревожное – низкая квалификация водителей и ремонтных слесарей.

Таксомоторные пассажирские автоперевозки – это специфический вид транспортных услуг, характеризующийся оперативностью предоставления этих услуг, качественностью и доступностью. Эти автомобильные перевозки являются технологически централизованной системой, в которой каждое транспортное средство должно находиться под диспетчерским контролем и управлением.

Важным остается вопрос определения общего количества автомобилей-такси для города и его типажа. Здесь необходимо опираться на те научные исследования, которые уже имеются и подтверждены практикой: среднее количество ездок на тысячу жителей города, число оплачиваемых поездок, среднее наполнение автомобилей-такси, количество вызовов в день, особенно в часы высокой загруженности транспорта. По ним нетрудно выявить общую потребность в общегородском парке

легковых автомобилей-такси на сутки, неделю, год. Это даст возможность определить в полном объеме таксомоторные услуги конкретно по подвижным составам и водителям, так как имеются случаи несоблюдения работодателями законодательства в части режима работы (труда) и отдыха водителей, а это может привести к непоправимым последствиям.

2.5. Классификация автобусов по звездам в Республике Молдова

С развитием пассажирского автомобильного транспорта в Республике Молдова, особенно международного, возникла необходимость установления единых требований к используемым автобусам и предоставляемым услугам в соответствии с существующими европейскими стандартами.

Конкуренция, существующая на международном рынке как между заводами – производителями автобусов, так и между транспортными операторами, привела к тому, что стандарты качества и комфорта поднялись на высокий уровень, превратив пассажира в требовательное лицо, критически анализирующее предложения. Повысились требования и к техническому оснащению автобусов для обеспечения безопасности движения, охраны окружающей среды.

До сего времени в Республике Молдова парки автобусов, специализирующихся на предоставлении соответствующих услуг пассажирам, обслуживали регулярные и туристические маршруты как на территории страны, так и за ее пределами. Автобусы были двух-трех марок, имели единый стандарт соответствующего оборудования и с конструктивной точки зрения не отвечали условиям комфорта. Например: самыми комфортабельными автобусами того времени были «Икарус-250, -259».

В силу того, что в последние 10 лет износ существующего парка превысил 85%, главной задачей является обновление парка автобусов.

Однако, к сожалению, в страну хаотично ввозились транспортными операторами автобусы различных марок и типов, которые часто не обеспечивали потребности пассажиров.

В связи с отсутствием стимулирования транспортные операторы приобретали более дешевые автобусы, с низким уровнем комфорта, поэтому в связи с предоставлением транспортных услуг с использованием таких автобусов за рубежом сформировался неадекватный имидж нашей страны.

Снижение уровня транспортных услуг пассажирам в Молдове, отсутствие профессиональных требований к лицам, занятым в этой сфере, а также четкой политики относительно технического состояния автобусов привели к необходимости разработки нормативного акта, в который были бы включены все требования в соответствии с европейским опытом развития в этой области.

В Республике Молдова разработка и внедрение национальных стандартов, технических норм и правил в области перевозок, необходимость приведения их в соответствие с международными нормами и правилами являются прерогативой центрального отраслевого органа – Министерства транспорта и дорожного хозяйства (МТДХ).

Ассоциация «AITA» участвовала совместно с МТДХ в разработке проекта Регламента автомобильных перевозок пассажиров и багажа, который был принят Постановлением Правительства Республики Молдова № 1348 от 10 ноября 2003 г.

Принятие Регламента означало и принятие в стране Европейской системы классификации автобусов по звездам, которая стала одним из главных критериев допуска перевозчиков на пассажирский транспортный рынок.

Согласно требованиям, установленным IRU, утвержденный указанным выше поста-

новлением Правительства Регламент классификации автобусов по звездам состоит из 13 частей, а именно:

1. Цель и область применения.
2. Терминология и сокращения.
3. Комиссия по классификации автобусов по звездам.
4. Документы, необходимые для классификации.
5. Техническое состояние и общая эстетика автобусов, допущенных к классификации.
6. Критерии классификации по звездам.
7. Процедура классификации автобусов.
8. Продление срока годности сертификата классификации.
9. Отзыв присвоенной классификации.
10. Потеря или лишение сертификатов классификации и/или знаков.
11. Использование информативных и рекламных материалов.
12. Оплата классификации автобусов.
13. Заключительные положения.

Регламент предусматривает проведение классификации автобусов по звездам только органом, аккредитованным IRU в Республике Молдова, то есть Ассоциацией «AITA». Данная классификация осуществляется в соответствии с требованиями IRU Комиссией по классификации, сформированной из представителей Ассоциации «AITA», Министерства транспорта и дорожного хозяйства, Национального агентства по туризму и Союза транспортников и дорожников.

Первоначально предполагалась классификация автобусов, которые обслуживают международные регулярные и нерегулярные маршруты в западном направлении, а затем, в течение одного года, переход к соблюдению этих требований и на остальных маршрутах.

В результате Система классификации по звездам применяется как механизм допуска перевозчиков на внутренний и международный рынок перевозок. Начиная с 1 января 2005 года к обслуживанию междугородных национальных маршрутов протяженностью более 100 км допускаются только те автобусы, которые получили не менее двух звезд, что позволило более 50% услуг, оказываемых транспортными операторами, предоставлять автобусами, сертифицированными по звездам.

До настоящего момента в Республике Молдова классификацию прошли более 450 автобусов.

В дополнение к этому в Регламент об обслуживании регулярных пассажирских маршрутов было включено положение о том, что преимуществом получения этого права обладают только транспортные операторы, имеющие автобусы, получившие наивысшую классификацию по звездам.

Внедрение этой системы подтвердило необходимость ускоренной разработки государственной программы обновления парка автобусов в республике, согласования национальных и международных технических требований.

Следует отметить большую роль руководства Министерства транспорта и дорожного хозяйства во внедрении Регламента IRU о классификации автобусов по звездам.

2.6. Парк легковых автомобилей Молдовы. Индивидуальный транспорт

Парк легковых автомобилей, которые эксплуатируются в Республике Молдова, по состоянию на 1 января 2006 года составляет 312475 единиц, из которых 264292 (84,58%) старше 10 лет. Автомобилей производства до 2002 года примерно 3%, а 2000 года – 2%.

Около 55% парка легковых автомобилей составляют автомобили выпуска заводов стран СНГ, в том числе ВАЗ (36%), ГАЗ (5,5%), АЗЛК (10,5%) и ЗАЗ (3%). В последнее время в Республике Молдова происходит обновление парка легковых автомобилей автотранспортными средствами таких известных фирм, как «Mercedes», «Fiat», «Scoda», «Tayota», «BMW», «Citroen», «Honda», «Hyundai», «Mazda» и др.

Автотранспортные средства, находящиеся в индивидуальном пользовании граждан, составляют существенную долю автомобильного парка Республики Молдова. По данным Министерства информационного развития, по состоянию на 1 января 2006 года количество легковых автомобилей, находящихся в частной собственности индивидуальных владельцев, составило более 246 тысяч единиц (свыше 72% их общего количества).

Автомобильный парк индивидуального пользования по времени пребывания транспортных средств в эксплуатации значительно изношен (табл. 1.21). Срок эксплуатации более чем 78% автомобилей превышает 10 лет, в связи с чем требуются частые технические проверки при эксплуатации. Кроме того, данный транспорт отрицательно влияет на окружающую среду.

В настоящее время не более чем для 4,7% транспортных средств индивидуальных собственников используется сжиженный газ как вид топлива, который является более экологически чистым, чем бензин или дизтопливо (табл. 1.22).

Обновление подвижного состава и переход на более экологически чистые виды топлива должно стать приоритетной задачей государства и всего общества в целом. Со стороны государства регулирование в сфере автомобильного транспорта должно быть направлено прежде всего на обеспечение деятельности индивидуального парка авто-

Таблица 1.21

Динамика пассажирооборота и его структура (млн. пассажиров, %)

Тип автомобиля	Количество	Срок эксплуатации (количество в %)			
		до 3 лет	от 3 до 5 лет	от 5 до 10 лет	свыше10 лет
Грузовые автомобили (включая пикапы, бортовые, самосвалы, седельные тягачи и легковые фургоны)	69567	4,3	6,3	19,1	70,3
Прицепы и полуприцепы	21289	1,9	3,6	28,6	65,9
Легковые автомобили	246265	3,2	2,7	15,5	78,6
Автобусы и маршрутные таксомоторы	14235	2,1	4,4	13,7	79,8

Таблица 1.22

Распределение автомобильного парка индивидуальных владельцев по видам топлива

Тип автомобилей	Количество	В том числе по видам топлива		
		бензин	дизтопливо	бензин, газ
Грузовые автомобили (включая пикапы, бортовые, самосвалы, седельные тягачи и легковые фургоны)	69567	26060	42835	672
Легковые автомобили	246265	193211	41381	11673
Автобусы и маршрутные таксомоторы	14235	5088	9064	83
Другие дорожно-транспортные средства	21289	9156	11842	291

мобилей. Автотранспорт страны все увереннее выходит в число лидирующих отраслей экономики. Он занимает все более прочные позиции в решении сложнейших проблем государства. Учитывая рост объемов коммерческих и пассажирских перевозок, в отрасли заметно меняется инвестиционный климат. Наряду с этим особое внимание уделяется разделению государственных задач регулирования деятельности автотранспортного комплекса и хозяйственных функций частных предпринимателей. Государство в лице Министерства транспорта и дорожного хозяйства как хозяйствующего субъекта ограничивает свои функции, но как регулятор рыночных взаимоотношений должно заметно усилить свою роль, сохраняя, в частности, ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние дорог и транспортной инфраструктуры, экологию, правовую и налоговую политику и т.д.

Инструментом эффективного развития национальной экономики являются, бесспорно, активная инвестиционная и инновационная деятельность, существенное обновление основных фондов, что в полной мере относится и к транспортной отрасли. Задачи по улучшению инвестиционного климата в Республике Молдова, привлечению инвестиций, в том числе и иностранных, отнесены к приоритетным в программе деятельности Правительства страны. Разработан и реализуется ряд инвестиционных проектов, одобренных Правительством и поддержанных международными финансовыми организациями и фондами.

Наряду с установлением основных задач по улучшению инвестиционного климата, разработкой стратегии развития экономики страны, в том числе и автотранспортного комплекса, синхронизацией этих процессов с макроэкономическими процессами государство должно определить приоритетные направления и задачи развития транспорта, а также мероприятия по их выполнению. К числу задач, которые необходимо решить в ближайшее время, можно отнести:

- **обновление подвижного состава автомобильного транспорта (за исключением транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров, для которого предусматриваются другие требования) с соблюдением требований по ввозу на территорию Молдовы новых и бывших в использовании автомобилей при условии, что они отвечают требованиям безопасности на уровне европейских стандартов «Евро-2», а с 2007 года – на уровне европейских стандартов «Евро-3», с 2010 года – на уровне европейских стандартов «Евро-4» и «Евро-5» и с 2012–2015 годов – на уровне действующих европейских стандартов;**
- **обновление подвижного состава автомобильного транспорта, предназначенного для перевозки пассажиров, с соблюдением требований по ввозу на территорию Молдовы новых и бывших в использовании автомобилей при условии, что они отвечают требованиям безопасности на уровне европейских стандартов «Евро-1», а с 2007 года – на уровне европейских стандартов «Евро-2», с 2010 года – на уровне европейских стандартов «Евро-3» и «Евро-4» и с 2012–2015 годов – на уровне действующих европейских стандартов;**
- **разработать закон об автомобильном транспорте, отвечающий требованиям интеграции Республики Молдова в общеевропейский рынок товаров и услуг;**
- **рассмотреть вопрос о разработке и вводе в действие системы дифференцированного налогообложения как способа управления ростом автомобилизации, структурой автомобильного парка, экологическими требованиями, режимами потребления топлива, а также условиями эксплуатации автотранспортных средств;**
- **утверждение на законодательном уровне приоритета развития общественного**

Таблица 1.23

Регистрация грузовых автомобилей в 2005 году по типам и годам выпуска

Тип автомобилей	Количество	Годы выпуска				
		2004–2005	2002–2003	2000–2001	1999–1996	1995 и ранее
Грузовые бортовые	1650	71	103	531	458	487
Самосвалы	676	30	59	251	201	135
Автотягачи	874	109	254	297	158	56
Специальные грузовые	188	36	43	14	79	16
Фургоны	520	113	119	45	214	29
Цистерны	27	9	3	6	4	5
Другие дорожно-транспортные средства	13615	579	986	2726	8564	760

пассажирского транспорта как альтернативы использования личного транспорта в целях снижения транспортной загрузки городских магистралей;

- **разработка и принятие закона транспортно-экспедиционной деятельности.**

Решение этих задач позволит вытеснить с рынка автотранспортных услуг недобросовестных и ненадежных предпринимателей, создать необходимые условия для концентрации производства, сократить объемы нерационального использования транспортных средств и уменьшить автопарк грузопроизводителей.

Предприятиями Республики Молдова не осуществляется производство легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей. Весь автомобильный транспорт Молдовы является импортным, причем это транспорт, в основном бывший в употреблении.

В 2005 году в Молдову импортировано 17550 грузовых транспортных единиц, из которых примерно лишь 425 или 2,4%, являются новыми (табл. 1.23).

Если в начале 90-х годов грузовой автотранспорт импортировался в основном из Российской Федерации и Республики Беларусь, то с середины 90-х годов импорт грузового автотранспорта осуществляется в основном из стран Западной Европы. Больше всего грузового автотранспорта завезено в нашу страну из Германии (47%), Голландии (31%), Бельгии (16%) и Австрии (6%).

2.7. Транспортное обеспечение внешнеэкономических связей Молдовы

Республика Молдова занимает выгодное геополитическое положение – на пересечении важнейших направлений мирового потока товаров, и этот фактор учитывается при формировании и развитии национальной сети международных транспортных коридоров в соответствии с руководящими принципами Европейского сообщества по развитию трансъевропейской транспортной сети. При этом учитываются и требования к организации работы транспорта, предусмотренные Соглашением о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Молдова и Европейским Союзом, а также конкретный перечень транспортных коридоров от линий международной сети «Е».

Развитая сеть автомобильных и железных дорог, строительство современного порта на Дунае создают необходимые предпосылки для дальнейшего увеличения объе-

мов международных перевозок и международного транзита грузов. Поэтому развитие транспортных коридоров и вхождение их в общеевропейскую транспортную систему рассматривается в качестве приоритетного направления развития дорожно-транспортного комплекса страны.

Основными целями формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Республики Молдова являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации международных транспортных потоков и улучшение транспортного сообщения внутри страны. Достижение данных целей позволит более полно и эффективно удовлетворять потребности экономики в услугах транспорта, а также расширить внешнеторговые связи, повысить конкурентоспособность молдавских товаропроизводителей и транспортных предприятий на европейских товарных и фрахтовых рынках. Автомобильный транспорт обеспечивает выполнение значительных объемов международных перевозок особо ценных товаров – одежды, обуви, парфюмерии, электроники, фармакологии, сантехники, винной продукции, продуктов сельскохозяйственной переработки и других видов продукции.

Для развития малого бизнеса немаловажное значение имеет использование автомобильного транспорта для доставки товаров мелками партиями. Это обеспечивает более высокий уровень сохранности грузов, высокую маневренность и скорость доставки. В 2005 году объем импорта грузов в Республику Молдова автомобильным транспортом составил 806687 тонн, превысив на 11,7% объем импорта в 2004 году. Объем экспорта грузов из Республики Молдова в 2005 году составил 630666 тонн, а в 2004 году – 722135 тонн, что указывает на уменьшение объема экспорта на 19,3%. Основной грузопоток между Республикой Молдова и другими странами в 2005 году состоит из следующих видов грузов: фрукты, овощи, напитки, продовольственные товары, текстильные изделия, изделия из стекла, керамики и дерева, строительные товары, сельскохозяйственная техника и оборудование и другие товары.

Экспорт из Молдовы в страны СНГ вырос в 2005 году на 9,7%, а импорт товаров из стран Содружества увеличился на 19,7%. В частности, Молдова за 2005 год увеличила экспорт своих товаров в Украину на 54,1%, в Республику Беларусь – на 21,5%, в Казахстан – на 12,3%. В то же время в Российскую Федерацию экспорт сократился на 1,6%.

В 2005 году Республика Молдова увеличила импорт из Российской Федерации на 28,8%, из Украины – на 12,6%, из Беларуси – на 31,4%, из Казахстана – на 18,8%. Наибольшее положительное сальдо у Молдовы было отмечено в 2005 году в торговле с Россией, Грузией и Арменией и наибольшее отрицательное сальдо сложилось в торговле с Украиной и Казахстаном. Доля стран СНГ в общем объеме молдавского экспорта в 2005 году по сравнению с 2004 годом сократилась с 51 до 50,51%, а импорта – с 43,24 до 39,62%.

Номенклатура грузов, перевозимых автомобильным транспортом в международном сообщении, приведена в табл. 1.24.

В структуре грузов, экспортируемых автомобильным транспортом, преобладают готовые пищевые продукты, соки и безалкогольные напитки (35,1%), текстиль и текстильные изделия (17,3%), продукты растительного происхождения (12,2%). Импортируются автомобильным транспортом преимущественно минеральные продукты (21,8%), машины и аппаратура, электротехническое оборудование (13,6%), продукция химической промышленности (9,1%), текстиль и текстильные изделия (8,5%), транспортные средства и дорожное оборудование (5,4%).

Основная масса нефтепродуктов (более 60%), твердого минерального топлива (не менее 90%), черных и цветных металлов и металлопродуктов (более 47%) перевозится по железной дороге.

Таблица 1.24

Перевозка грузов автомобильным транспортом в международном сообщении в 2004 году

Номенклатура грузов (согласно гармонизированной системе)	Экспорт		Импорт	
	тыс. долларов США	%	тыс. долларов США	%
Всего	985173,6	100	1768533,9	100
1. Живые животные и продукты животного происхождения	20152,8	2,1	38771,4	2,2
2. Продукты растительного происхождения	119966,4	12,2	73532,9	4,2
3. Жиры и масла животного или растительного происхождения	41185,9	4,2	7427,1	0,4
4. Готовые пищевые продукты, соки и безалкогольные напитки	345879,6	35,1	105264,4	6,0
5. Минеральные продукты	30354,6	3,1	384870,6	21,8
6. Продукция химической промышленности	9291,8	0,9	161805,6	9,1
7. Пластмассы и изделия из них; каучук и резиновые изделия	8321,5	0,9	101108,4	5,7
8. Кожевенное сырье, кожа, мех и изделия из них	77887,8	7,9	72516,1	4,1
9. Древесина и изделия из древесины	3588,1	0,4	33989,3	1,9
10. Масса из древесины, бумага, картон и изделия из них	8042,9	0,8	63418,3	3,6
11. Текстиль и текстильные изделия	170093,1	17,3	150571,7	8,5
12. Обувь, головные уборы, зонты и аналогичные изделия	21954,3	2,2	10023,5	0,6
13. Изделия из камня, гипса, цемента, керамики, стекла	17154,9	1,7	64363,9	3,6
14. Драгоценные или полудрагоценные природные камни	162,1	0,0	3730,7	0,2
15. Недрагоценные металлы и изделия из них	29877,6	3,0	111898,9	6,3
16. Машины и аппаратура	39293,8	4,0	239715,0	13,6
17. Транспортные средства и дорожное оборудование	22816,0	2,3	95950,0	5,4
18. Приборы и аппараты	8214,2	0,8	20863,9	1,2
20. Разные промышленные товары	10934,4	1,1	28688,9	1,6
21. Произведения искусства	1,8	0,0	23,3	0,0

2.8. Транзитные перевозки

Транзит является сферой межгосударственной конкуренции и в его эффективной организации участвуют многие государственные и коммерческие структуры, работающие в единой технологической цепи. Неэффективная деятельность хотя бы одного участника цепи ведет к сбою во всей системе транзитных перевозок. На состояние транзитных перевозок оказывает влияние целый ряд экономических, политических, технологических и правовых факторов, важнейшими из которых являются:

- устранение многочисленных барьеров при оформлении международных транзитных перевозок путем принятия реальных мер по облегчению движения через границы для увеличения пропускной способности границ, уменьшения ненужных, повторных, обременительных бумажных и налоговых процедур для профессиональных водителей;
- усовершенствование процедур контроля путем их упрощения и гармонизации, должной координации во времени и пространстве между контролирующими, транспортными и другими службами по обеим сторонам границы;
- ускорение внедрения Международного сертификата взвешивания на территории стран Содружества;
- ускорение переходного периода по гармонизации и унификации правил и условий выполнения международных автомобильных правил на территории СНГ;
- упрощение процедур получения виз для профессиональных водителей;
- принятие конкретных мер по присоединению к международным соглашениям и конвенциям по автомобильному транспорту и особенно по упрощению таможенных процедур;
- улучшение состояния сети международных транспортных коридоров, терминалов, погранично-таможенных переходов и сервисной инфраструктуры;
- перемещение существующих на границах проверок на внутренние точки и пункты назначения с целью уменьшения давления на границах;
- установление стоимости предоставления услуг за транзит и уровня их налогообложения.

Транзит через территорию Республики Молдова в начале 90-х годов уменьшился вследствие таких объективных причин, как развал Советского Союза и разрыв торговых и транспортно-экономических связей с его бывшими республиками, общий экономический спад в этих странах, ликвидация кооперативных связей со странами бывшего Совета экономической взаимопомощи.

Транспортные операторы более всего страдают из-за барьеров и недостатков в организации транзита: задержки на границах, необоснованные выплаты без чека, уплата дополнительных местных и региональных сборов. Все преимущества по стоимости, качеству и гибкости автотранспорта в международных автомобильных перевозках значительно уменьшаются в результате многочисленных искусственно созданных барьеров, с которыми сталкиваются транспортные операторы при получении виз, пересечении границ, многоразового необоснованного взвешивания автотранспорта и других препон. Сокращение транзита произошло из-за недостатков в работе пограничной и таможенной служб, дорожной полиции, отсутствия гармонизации правил и условий перевозок, требования уплаты сборов с транзитных автомобилей (в том числе и местных сборов), размер которых достигает 50-100 долларов США с транспортного средства.

С принятием Декларации о суверенитете Республики Молдова и провозглашением независимости обустройство границы Республики Молдова стало настоятельной необходимостью. Кроме границы с Румынией, хорошо обустроенной и защищенной со вре-

Таблица 1.25

Перевозка грузов автомобильным транспортом в международном сообщении молдавскими и иностранными перевозчиками

Год	Количество рейсов, пересекающих границу молдавских перевозчиков	Количество рейсов, пересекающих границу иностранных перевозчиков	
		всего	в том числе транзитом
1996	46579	45072	2125
1997	52634	45266	2096
1998	42930	34670	1856
1999	42611	19223	1456
2000	48342	18469	1145
2001	51031	18482	1521
2002	68236	18779	1812
2003	83856	20420	2287
2004	116465	22611	2394
2005	112447	26557	3004

мени существования СССР, появилась граница с Украиной, до того являвшаяся административной и, естественно, не оснащенной и не обустроенной. Все это создало благоприятные условия для незаконного ввоза и вывоза товаров, бесконтрольного перемещения людей.

За период с 1996 по 2000 годы объем транзитных перевозок автомобильным транспортом через Республику Молдова сократился наполовину. С целью оптимизации и упрощения движения товаров и пассажиров, упорядочения деятельности ветеринарной и фитосанитарной служб, автотранспортной и экологической инспекций, санитарно-эпидемиологической службы Правительство Республики Молдова приняло Постановление № 808 от 9 августа 2000 г. «О взаимодействии служб, упорядочении взимания платежей и автоматизации системы учета при осуществлении контроля в пунктах пропуска на государственной границе Республики Молдова». Этим постановлением утверждены Положение об основных технологических нормах взаимодействия органов контроля и оказания услуг в пунктах пропуска на государственной границе Республики Молдова, Положение о порядке применения единого платежного ордера, Положение о пользовании информационной системой «Frontiera» (Граница) и было установлено, что Таможенный департамент является ответственным за оперативное руководство всеми органами контроля и оказания услуг в пунктах пропуска (в зонах таможенного контроля) и их взаимодействие.

Важно то, что данным постановлением Правительства установлено: что транспортные средства и грузы, перемещающиеся по территории Республики Молдова в режиме таможенного контроля на основании Карнетов TIR, провозных ведомостей, оплаченного единого платежного ордера, оформленного в установленном порядке органами контроля и оказания услуг в пунктах пропуска на таможенной границе, не подлежат другим проверкам до места назначения. Наряду с этим Таможенному департаменту совместно с органами контроля и оказания услуг пунктов пропуска на государственной границе надлежит принять необходимые меры по сокращению времени контроля автотранспорта в соответствии с существующими нормами в странах – членах Европейского сообщества, а Министерству иностранных дел – открыть консульские бюро во всех международных пунктах пропуска на границе.

Так как проблема ликвидации барьеров на международном автомобильном транспорте актуальна не только для Республики Молдова, но и для всех стран – участниц СНГ, то на заседании 6-го Комитета по связи Международного союза автомобильного транспорта с Союзом Независимых Государств (МСАТ с СНГ) в г. Кишинэу 5 сентября 2000 года была принята Кишиневская декларация **«О барьерах на международном автомобильном транспорте СНГ»**.

Учитывая постоянно увеличивающуюся потребность в перемещении товаров и людей, а также в качественных перевозках, Международный союз автомобильного транспорта и его ассоциации, ратуя за предоставление высококачественных транспортных услуг, которые бы способствовали развитию торговли и туризма, социальному прогрессу, защите экологии, международной интеграции и мобильности грузов и пассажиров не только в границах стран с интегрированной экономикой, но и во всех странах, приняли 1 июня 2002 года Бухарестскую декларацию МСАТа **«О слиянии рынков – проблемы и возможности»**, которая предусматривает устранение искусственных барьеров на пути туризма и торговли.

По результатам исследования существующих еще барьеров – препятствий для международного автомобильного транспорта и по рекомендации МСАТ с СНГ Правительство Республики Молдова Постановлением № 467 от 3 мая 2004 года создало Координационный совет по ликвидации барьеров в международных перевозках автомобильным транспортом под руководством Первого заместителя Премьер-министра страны.

В результате принятых мер была приостановлена тенденция к сокращению транзита автомобильным транспортом, и начиная с 2001 года количество перевозчиков, пересекающих территорию Молдовы, увеличилось в 3 раза (табл.1.25).

Анализ структуры и объемов транспортных потоков товаров, следующих транзитом через Республику Молдова, показал, что они направлены преимущественно с северо-востока на юго-запад. Странами Содружества в Молдову экспортируются в основном тяжелые сырьевые материалы, машины и аппараты, продукция первичной переработки, а в импорте преобладают готовые пищевые продукты, соки и безалкогольные напитки, товары народного потребления, овощи и фрукты, которые значительно легче экспортной продукции. Однако со спадом экономики и либерализацией внешнеэкономической деятельности транспортно-экономические связи переориентированы на далекое зарубежье. В результате этого доля стран далекого зарубежья в экспортно-импортных операциях стран СНГ сравнялась , а по отдельным позициям увеличилась до 60%.

Одной из неотложных задач по ускорению пропуска грузопотоков через государственную границу является создание благоустроенных пунктов перехода с развитой инфраструктурой, особенно на международных транспортных направлениях.

Сегодня в Республике Молдова существуют 15 таможенных постов, а для пропуска автотранспортных средств на государственной границе Молдовы создан 51 пункт пропуска, в том числе со статусом международного – 16, межгосударственного – 8 и местного – 27. Пунктов пропуска на границе с Украиной – 45 (международных – 11, межгосударственных – 8 и местных – 26), с Румынией – 6 (международных – 5 и местных – 1).

Таможенной службой Республики Молдова с 2000 года определено, что все автоперевозчики должны въезжать в Республику Молдова (включая транзит) только через авторизированные таможенные посты, которые обслуживают и имеют право осуществлять оформление грузов, перевозимых под гарантией TIR, а именно:

1) таможенный пост Аэропорт (The Airport Customs);
2) таможенный пост Басарабяска (The Basarabeasca Customs);
3) таможенный пост Север (The North Customs);

4) таможенный пост Бендер (The Bender Customs);
5) таможенный пост Бричень (The Briceni Customs);
6) таможенный пост Кахул (The Cahul Customs);
7) таможенный пост Комрат (The Comrat Customs);
8) таможенный пост Кишинэу (The Chisinau Customs);
9) таможенный пост СЭЗ Кишинэу (The ZAL Chisinau Customs);
10) таможенный пост Леушень (The Leuseni Customs);
11) таможенный пост Окница (The Ocnita Customs);
12) таможенный пост Скулень (The Sculeni Customs);
13) таможенный пост Сорока (The Soroca Customs);
14) таможенный пост Унгень (The Ungheni Customs);
15) таможенный пост Джюрджюлешть (The Giurgiulesti Customs).

Кроме того, Таможенной службой завершены работы по обустройству, согласно современным требованиям, погранично-таможенных переходов: Леушень (Молдова) – Албица (Румыния), Крива (Молдова) – Мамалига (Украина), Джюрджюлешть (Молдова) – Галаць (Румыния), Тудора (Молдова) – Староказачье (Украина).

В целях эффективного выполнения проекта по модернизации таможенной системы Республики Молдова и облегчения торговли и перевозок, а также для координации этой деятельности в рамках данного проекта Правительство Республики Молдова Постановлением № 433 от 10 апреля 2002 г. впервые в мире одобрило внедрение в Молдове проекта «Облегчение торговли и транспортировки в Юго-Восточной Европе «ASYCUDA World», финансируемого Всемирным банком.

ASYCUDA (Automated System for Customs Data) – это интегрированная информационная система, которая была внедрена Комиссией ООН по торговле и развитию (UNCTAD). Информационную систему ASYCUDA используют более 80 стран мира.

С сентября 2005 года Таможенная служба Республики Молдова приступила к реализации данного проекта. Информационная система «ASYCUDA World» внедрена на всех 15 таможенных пунктах. Благодаря информационной системе «ASYCUDA World» облегчается доступ к базам данных всех таможенных пунктов, которые смогут связаться друг с другом в режиме реального времени. Успешное внедрение системы создаст благоприятные условия для экономического развития страны. Оформление таможенных деклараций и контроль транзитных товаров можно будет осуществить за один день, в то время как раньше на это уходило не менее месяца. Современное программное обеспечение позволит экономическим агентам осуществлять большинство операций через Интернет.

Кроме того, «ASYCUDA World» обеспечивает прозрачность заключения сделок в таможенной сфере и соблюдение законного импортно-экспортного или транзитного режима, ускоряет проведение таможенных операций, позволяет избежать субъективного фактора при оформлении и выдаче таможенных документов, способствует снижению коррупции, а также дисциплинирует экономических агентов.

В августе 2005 года Правительство Молдовы определило таможенные пункты для импорта средств по защите растений и минеральных удобрений только через международные пункты перехода границы: Крива – Мамалига, Отачь – Могилев-Подольский, Паланка – Маяки, Тудора – Староказачье, Джюрджюлешть – Галаць, Леушень – Албица, Скулень – Скулень – на специальном автотранспорте.

Все действия, предпринятые Республикой Молдова, направлены на создание благоприятных условий для транзита автомобильным транспортом, на упрощение таможенных и других контрольных процедур, что в конечном итоге будет содействовать привлечению транзитных потоков на территорию Республики Молдова.

2.9. Роль транспорта в развитии экономического сотрудничества стран – участниц СНГ

В результате перехода к новым принципам формирования, развития и управления национальными экономическими системами и объективной необходимости дальнейшего проведения экономических реформ у Республики Молдова возник ряд проблем в области транспорта. В бывшем Советском Союзе транспорт имел мощную государственную поддержку в виде централизованных инвестиций и дотаций, размер которых достигал 5-8% от общих расходов государственного бюджета на развитие народного хозяйства. В совокупности с централизованным механизмом перераспределения доходов от всей производимой продукции и услуг это давало возможность поддерживать транспортную отрасль на достаточно высоком уровне.

Страны – участницы СНГ, обретя независимость, создали свои пограничные переходы, таможенные структуры, причем каждым государством формировалась собственная тарифная политика по отдельным видам транспорта. Создание множества транспортных и экспедиционных компаний привело к существенному увеличению расходов на транспортировку грузов и пассажиров, сроков доставки грузов и пассажиров и усложнило реализацию продукции, а вследствие этого снизились объемы перевозок на всех видах транспорта.

В новых экономических условиях Республика Молдова, как и многие страны СНГ, переориентировала торгово-экономические связи и начала активно развивать их со странами Европы и Азии. Это позволило по-новому взглянуть на транспортную систему и рассматривать транспорт как отрасль, предоставляющую широкий спектр услуг, отличающихся от традиционных подходом к транспорту как к продолжению производства или оказанию социальных услуг населению.

Переход к организации функционирования транспортного комплекса на рыночных принципах обусловил некоторую необходимость в изменении взглядов на его роль в развитии страны и одновременно выявил ряд проблем.

Среди множества проблем в транспортной отрасли как более значимые можно выделить следующие:

- **необходимость сохранения и дальнейшего развития системности в нормативно-правовом, технологическом и информационном обеспечении работы транспортного комплекса и адаптацию механизма предоставления транспортных услуг к новым условиям рынка;**
- **износ транспортных средств до критического уровня и отсутствие возможности восстановить в полной мере основные фонды транспортных предприятий в связи с имевшим место экономическим спадом;**
- **неравномерность распределения производства транспортной техники и ремонтно-заводской базы на территориях стран – участниц СНГ;**
- **недостаточная конкурентоспособность транспортных операторов и отсутствие критериев эффективности хозяйствования, ориентированных на потребителя.**

Для решения проблем в области транспорта на равноправных и взаимовыгодных условиях развития транспортных связей между странами – участницами СНГ на двусторонней и многосторонней основе предполагается углубление международного сотрудничества путем участия в международных соглашениях по вопросам транспорта и развития кооперации между транспортными организациями стран Содружества.

В этой связи для Республики Молдова предусматривается:

- **принятие нормативного акта о транспортно-экспедиционной деятельности и унификация правовых актов, обеспечивающих дальнейшее развитие лизинга в транспортной сфере;**

- **признание национальных лицензий (сертификатов), отвечающих международным стандартам;**
- **оптимизация транзита через территорию Молдовы и развитие транзитно-транспортной инфраструктуры автомагистралей и таможенных переходов;**
- **продолжение работы по ликвидации барьеров на пути движения автомобильного транспорта и убеждению стран – участниц СНГ в необходимости скорейшего внедрения ими Единого сертификата взвешивания;**
- **создание равных условий для всех автоперевозчиков;**
- **внесение предложения об отмене разрешений на перевозку грузов, пассажиров и продвижение транспортных средств по территории стран – участниц СНГ;**
- **предложение странам – участницам СНГ принять единые размеры предельных нагрузок на ось и размеры технических параметров транспортных средств;**
- **дальнейшее развитие сети международных транспортных коридоров на территории Молдовы и взаимодействие с международными организациями по программам их развития и использования.**

В новых экономических условиях решение данных задач даст толчок к продолжению переориентации торгово-экономических связей Республики Молдова на страны Европы, Азии и остального мира. Это позволит по-новому взглянуть на транспортную систему как на отрасль, представляющую широкий спектр услуг, что в корне отличается от традиционного подхода к транспорту как продолжению производства или оказанию социальных услуг населению.

2.10. Совершенствование инфраструктурного обеспечения для развития междугородных и международных перевозок. Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров

Автомобильные дороги общего пользования определяют основные принципы формирования и развития транспортной сети Республики Молдова и имеют важное международное значение для ее интеграции в общеевропейскую транспортную систему. В Программе деятельности Правительства Молдовы, взявшего курс на углубление сотрудничества с Европейским Союзом, интеграция транспортных сетей Молдовы в общеевропейскую транспортную систему, в том числе путем проведения эффективной национальной транзитной политики, становится реальной необходимостью.

Сеть автомобильных дорог общего пользования Республики Молдова составляет 10531 км, в том числе магистральные дороги – 1075 км, республиканские – 2590 км и местные дороги общего пользования – 6886 км.

Все магистральные дороги общего пользования имеют твердое покрытие. Из общей протяженности республиканских дорог 2753 км имеют асфальтобетонное покрытие, 437 км – цементно-бетонное покрытие, 214 км – битумное (облегченное) и 261 км – щебеночное и гравийное.

Типы покрытия на местных дорогах общего пользования распределяются следующим образом: асфальтобетонное покрытие – 2596 км, цементно-бетонное – 46 км, битумное (облегченное) – 468 км, щебеночное и гравийное – 3161 км и грунтовое покрытие – 595 км (табл. 1.26).

Классификация мостов следующая: более 100 метров длины – 19, от 25 до 100 метров длины – 242 и менее 25 метров длины – 986. По типу конструкции они классифи-

Таблица 1.26

Основные показатели развития сети автомобильных дорог общего пользования Молдовы

Значение автомобильных дорог	Всего, км	Всего с твердым покрытием, км	В том числе по типам покрытия				% твердого покрытия	Грунтовые дороги, км	Всего мостов	Всего труб, штук
			Асфальтобетонное	Цементно-бетонное	Битумное облегченное	Щебеночное, гравийное				
Всего по Молдове в том числе:	10531	9936	5349	483	682	3422	94	595	1247	8406
государственного значения	3665	3665	2753	437	214	261	100	0	530	2552
из них : магистральные	1075	1075	802	80	193	0	100	0	58	186
республиканские	2590	2590	1951	357	21	261	100	0	472	2366
местного значения	6866	6271	2596	46	468	3161	91	595	717	5854

цируются следующим образом: бетонные – 938, каменные – 199, металлические – 78 и деревянные – 32. Все эти мосты были построены в разные годы (примерно 70% из них в период до 1970 года), и за время их эксплуатации нормы проектирования и эксплуатации неоднократно изменялись. Общая масса нормативной автомобильной нагрузки увеличилась с 8 до 30 тонн, а спецнагрузки – с 15 до 80 тонн. По техническим причинам все они практически не отвечают требованиям нормативов и современной фактической нагрузки.

Хотя сеть автомобильных дорог в основном сформирована, качество и параметры дорог и мостов остаются низкими и не отвечают параметрам международных стандартов. Следует отметить, что до сих пор не принято решение о строительстве современной автомобильной дороги, связывающей строящийся порт Джурджюлешть со столицей – городом Кишинэу.

Ежегодно увеличиваются средства Дорожного фонда, предназначенные для содержания автомобильных дорог (рис. 2.12). Однако эти средства явно недостаточны для содержания дорожной сети в удовлетворительном состоянии.

В последние годы около 30-35% выделенных средств направлены на содержание местных дорог, а остальные средства – на содержание национальных дорог. Средства Дорожного фонда, предназначенные на содержание национальных дорог, распределяются примерно следующим образом: 45-53% – на текущий ремонт дорожного покрытия, работы по обеспечению безопасности дорожного движения, содержание дорог в зимнее время, 22-25% – на реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог и инженерных сооружений, 0,5-1% – на проектные работы, до 10% – на приобретение дорожных машин и оборудования и 15-20% – на погашение задолженностей прошлых лет.

Порядок финансирования автомобильных дорог в Республике Молдова определяется Законом о Дорожном фонде.

Рис. 2.12 Формирование Дорожного фонда Республики Молдова

С целью дальнейшего развития сети автодорог Молдовы был принят ряд государственных программ и законодательных актов:

- Парламентом принят Закон о присоединении Республики Молдова к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА);
- Правительством Республики Молдова утверждена Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров;
- Министерством транспорта и дорожного хозяйства Молдовы разработана Президентская программа «Дороги Молдовы в XX веке».

2.11. Автомобильные дороги Молдовы и интеграция в международные транспортные коридоры

При определении главных критериев включения национальной транспортной сети в состав международных транспортных коридоров необходимо следовать требованиям европейских соглашений, заключенных под эгидой Европейской экономической комиссии ООН «О международных автомагистралях (СМА)» от 15 ноября 1975 года и «О важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)» от 1 января 1991 года.

В состав Общеевропейской транспортной сети, к которой стремится присоединиться и Молдова, входят:

- Трансъевропейская транспортная сеть (ТЕН) на территории Европейского Союза (ЕС);
- десять общеевропейских транспортных коридоров, пересекающих территории присоединившихся стран, новых независимых государств и продолжающихся за их пределами;
- сеть ТИНА (проект оценки потребностей в области транспортной инфраструктуры), в состав которой входят 10 коридоров и дополнительные компоненты сети на территории стран – кандидатов на присоединение к ЕС;
- четыре общеевропейские транспортные зоны (ПЕТрА), охватывающие морские

бассейны Средиземного, Черного, Адриатического (Ионического) морей и район Баренцева моря (европейской части Арктики);

- евроазиатские соединения, в частности ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия).

Для вхождения национальной транспортной сети в Общеевропейскую транспортную сеть развитие ее должно осуществляться в соответствии с руководящими принципами Европейского сообщества по развитию Трансъевропейской транспортной сети согласно решению Европейского парламента и Совета 1692/96/СЕ от 23 июля 1996 года.

Для Республики Молдова, наметившей своей стратегической целью интеграцию в Европейский Союз, жизненно важным является присоединение к европейским проектам развития транспорта в рамках общеевропейской сети, поскольку благодаря своему географическому положению наша страна является зоной пересечения международных транспортных магистралей, которые связывают как север и юг Европы, так и ее запад и восток.

Через территорию Республики Молдова проходят VII и IX общеевропейские транспортные коридоры.

Коридор VII проходит по реке Дунай и представляет собой основной коридор для внутреннего водного транспорта, связывающий Западную и Восточную Европу по Рейну, Майну и каналу Рейн–Майн–Дунай.

Располагая территорией порядка 1000 м в устье реки Дунай в районе с.Джюрджюлешть, Республика Молдова в данном коридоре представлена сооружаемым здесь терминалом по переработке нефтепродуктов и в перспективе – портовым комплексом.

Коридор IX является самым протяженным из десяти общеевропейских мультимодальных транспортных коридоров. Он начинается в Хельсинки (Финляндия), проходит до Санкт-Петербурга (Россия), где разделяется на две ветки, одна из которых доходит до Москвы (Россия), а вторая до Пскова (Россия). Обе ветки соединяются вновь в Киеве (Украина). В Любашевке/Раздельной (Украина) коридор вновь разделяется. Одна его ветка протянута до Одессы (Украина) на Черном море, тогда как основное его направление продолжается к югу до Кишинэу (Молдова), доходит до Бухареста (Румыния) и Димитровграда (Болгария) и заканчивается в греческом порту Александруполисе на Эгейском море.

Помимо вышеуказанных веток в рамках данного коридора имеются еще два дополнительных соединения, которые начинаются на побережье Балтийского моря: одно – в Калининграде (Россия), а второе – в Клайпеде (Литва). В Каунасе (Литва) обе ветки соединяются и проходят через Вильнюс (Литва) до Минска (Беларусь), где они соединяются с коридором II и продолжаются до Киева.

Компонентами коридора IX на территории Республики Молдова являются:

- железнодорожная линия: граница с Украиной – Новосавицкая – Бендер – Кишинэу – Унгень – граница с Румынией;
- автомобильная дорога: граница с Украиной – Дубэсарь – Кишинэу – Леушень – граница с Румынией.

В новых геополитических условиях зона Кавказ – Центральная Азия приобретает глобальное всемирное значение и оценивается как регион, который станет одним из активнейших мировых центров. В этом контексте Республика Молдова также заинтересована в развитии мультимодального коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА). Данный коридор пересекает в направлении запад – восток Черное и Каспийское моря и связывает их с основными общеевропейскими транспортными коридорами, включая молдавские участки коридора IX, выходящие к черноморскому порту Одессе:

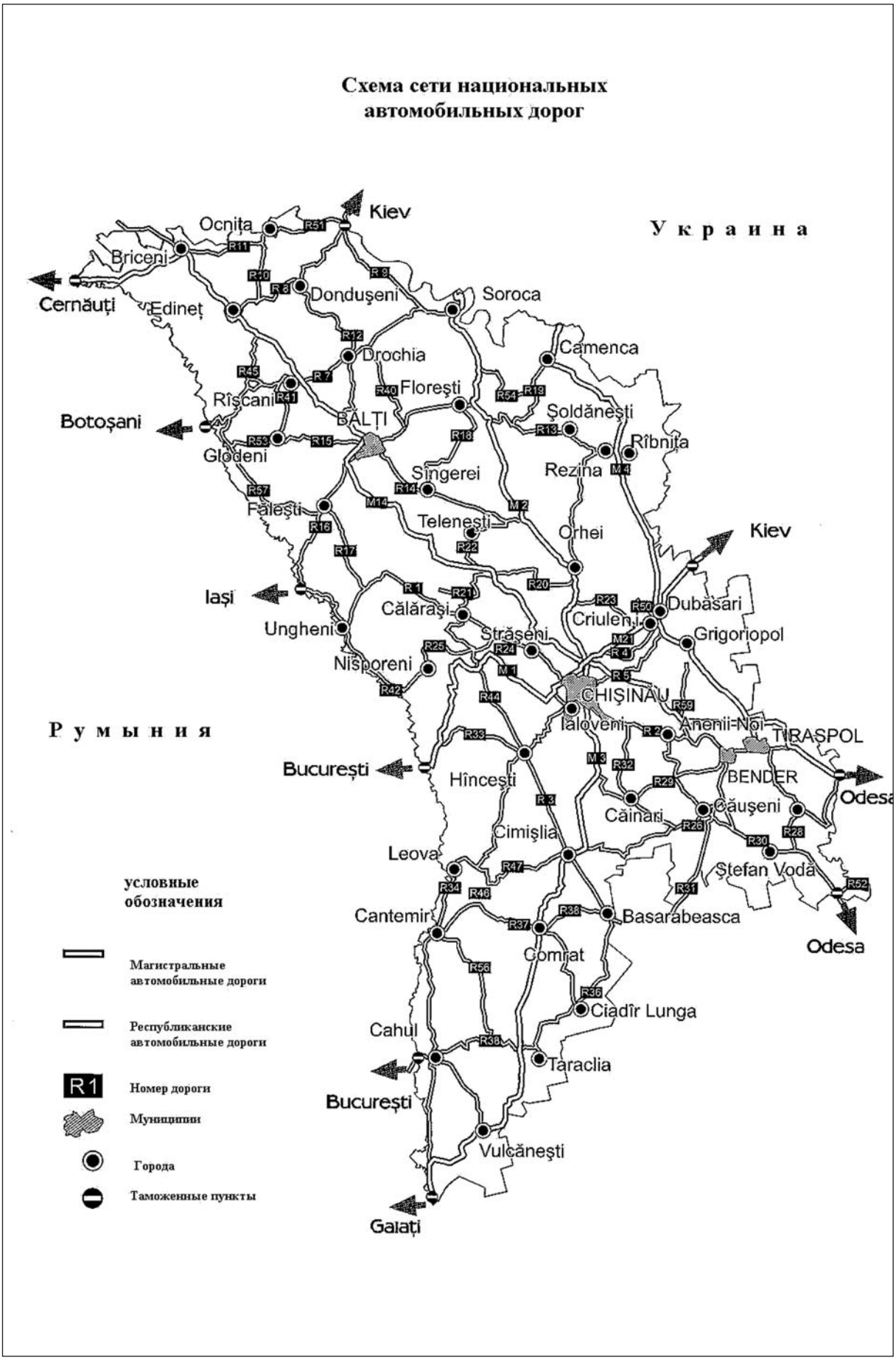

Рис. 2.13 Схема сети национальных автомобильных дорог

- по железной дороге от молдо-украинской границы через украинские станции Кучурган и Раздельная;
- по автомобильной дороге Кишинэу – Тирасполь – Одесса.

В перспективе трасса коридора ТРАСЕКА может быть продолжена водным ответвлением от порта Одесса до портового комплекса Джюрджюлешть, сооружаемого на территории Республики Молдова в устье реки Дунай.

В рамках Европейского соглашения СМА по территории Республики Молдова проходят четыре международные автомагистрали: промежуточная дорога направления запад-восток Е58 Вена – Братислава – Зволен – Кошице – Ужгород – Мукачево – Халмеу – Сучава – Яссы – Кишинэу – Одесса – Николаев – Херсон – Мелитополь – Таганрог – Ростов-на-Дону и три соединительные дороги: Е 577 Полтава – Кировоград – Кишинэу – Джюрджюлешть – Галаць – Слобозия; Е 581 Мэрэшешть – Текучь – Албица – Леушень – Кишинэу – Одесса; Е 583 Роман – Яссы – Бэлць – Могилев-Подольский – Винница – Житомир.

Основными направлениями развития национальной сети автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров и магистральных линий будут:

- **установление четких приоритетов для восстановления и содержания существующих дорог с разработкой реальных программ строительства новых участков дорог;**
- **приведение технического уровня национальной сети автомобильных дорог в соответствие с международными требованиями в данной области;**
- **улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующих дорог, повышение уровня их обустройства, безопасности и экономичности перевозок, приведение их в соответствие с современными требованиями.**

Для этого на автомобильном транспорте будут созданы система технического обслуживания и контроля автотранспортных средств и комплекс придорожного сервиса в соответствии с международными требованиями. Кроме того, получат дальнейшее развитие международные автобусные перевозки.

Важнейшим направлением в развитии национальной сети дорог для комбинированных перевозок на международных транспортных коридорах и магистралях является: создание грузоперерабатывающих и грузонакопительных терминалов, а также мультимодальных многофункциональных терминальных комплексов, предоставляющих весь набор услуг по таможенному оформлению и перевозке грузов.

Политика Правительства Республики Молдова в данной отрасли сводится к равному отношению ко всем видам транспорта.

Автомобильный транспорт имеет перспективы устойчивого развития прежде всего за счет изменения структуры развития экономики, в первую очередь легкой промышленности и сектора производства товаров народного потребления, то есть тех отраслей, которые являются потребителями услуг автомобильного транспорта, а также за счет опережающего развития малого и среднего бизнеса. Кроме того, преимущественно автомобильным транспортом будут осуществляться перевозки грузов в небольших объемах, особенно ценных и скоропортящихся.

При этом перевозки массовых видов грузов (топливо, руда, нефть, лес, строительные материалы и др.) и в дальнейшем будут производиться железнодорожным транспортом, а с учетом того, что Республика Молдова, владея участком в устье р. Дунай, имеет прямой выход как к международным морским магистральным путям, так и к европейской сети внутренних водных путей, имеются все предпосылки для развития в стране водного транспорта как одного из самых дешевых и безопасных для окружающей среды видов транспорта.

Анализ существующей загруженности по основным транспортным магистралям Молдовы свидетельствует о том, что основные объемы внешнеторговых и транзитных перевозок осуществляются по коридорам Европа – Азия и общеевропейским транспортным коридором IX.

Сегодня транспортная сеть Молдовы еще удовлетворяет потребностям в транспортном сообщении с иностранными государствами, хотя есть участки, которые не отвечают стандартам по качеству дорожного покрытия, по безопасности движения и по уровню сервиса на дорогах.

По оценкам международных экспертов, в связи с увеличением примерно в 2-2,5 раза товарообмена по направлениям европейской оси «Север-Юг» и по направлению Азия – Кавказ – Европа объем транзитных перевозок грузов через территорию Молдовы существенно увеличится. **Если не будут предприняты усилия по улучшению технического состояния автомобильных дорог и строительству современных магистралей, Республика Молдова может оказаться в стороне от транзитных перевозок и значительный объем пассажирских и грузовых перевозок будет осуществляться в обход территории Молдовы.**

Расширение с 1 мая 2004 года Европейского Союза (ЕС) определило историческое изменение Союза в политическом, географическом и экономическом направлениях, укрепив политическую и экономическую взаимозависимость Молдовы и Европейского Союза. Расширение предоставляет Республике Молдова и Европейскому Союзу возможности для последовательного сближения, повышения степени экономической интеграции и углубления политического сотрудничества.

Проводимая Европой политика расширения ЕС определяет масштабные цели, вытекающие из обязательств по продвижению общих ценностей и эффективному внедрению политических, экономических и институциональных реформ.

Республика Молдова в скором времени приобретет совершенно новый статус – статус сопредельного с Европейским Союзом государства.

Для достижения общности экономического законодательства, взаимной открытости экономики и последовательного устранения барьеров на пути торговли и в целях стимулирования объемов инвестиций и экономического роста сложилась объективная необходимость пересмотра существующей транспортной сети страны, а также выработки новой транспортной политики в соответствии с документами Евросоюза – Белой книги Евросоюза до 2010 года «Время решать» и директивой Еврокомиссии «Развитие транспортной инфраструктуры для расширенной Европы».

Главный документ, который касается Республики Молдова, – «План действий Европейский Союз – Республика Молдова».

Основными направлениями тесного сотрудничества ЕС и Молдовы, которые определены в данном документе, являются:

- **перспектива достижения высокого уровня интеграции, включая доступ на внутренние рынки ЕС;**
- **развитие подхода «единого окошка» для всех документов, относящихся к международной торговле, начиная с улучшения кооперирования между всеми службами, действующими на границе;**
- **развитие сотрудничества между ЕС и Молдовой в области контроля в базе рисков в отношении безопасности и безвредности импортируемых, экспортируемых и перемещаемых транзитом товаров;**
- **развитие долгосрочной национальной политики в области транспорта основывается, по мере необходимости, на дальнейшем приведении законодательных и регулирующих норм в соответствие с европейскими и международными стандартами, включая обеспечение мер безопасности;**
- **развитие политики в области инфраструктуры на транспорте, финансиро-**

вание инфраструктуры и возможное распространение мандата Инвестиционного европейского банка на эти цели;

- **создание прозрачной и долгосрочной системы финансирования дорожного хозяйства, обеспечивающей должное содержание сети существующих автомобильных дорог Молдовы;**
- **разработка и внедрение мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе при перевозке опасных грузов, с учетом уровня износа автомобильных дорог.**

Глава 3.
Проблемы развития автомобильного транспорта и пути их решения

3.1. Законодательное и правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта на внутреннем рынке и рынке международных перевозок

Законодательное и нормативно-правовое регулирование деятельности автомобильного транспорта в Республике Молдова осуществляется на базе:

- **внутреннего законодательства – законодательных и нормативно-правовых актов;**
- **двусторонних межправительственных соглашений;**
- **многосторонних конвенций и соглашений по вопросам международных автомобильных перевозок.**

Формирование и реализация государственной политики в области автомобильного транспорта заключается в совершенствовании действующей и разработке новой законодательно-правовой базы, которая должна отражать последовательное сближение Молдовы с Европейским Союзом на основе интеграции в международную транспортную систему, создать необходимые условия безопасности перевозки пассажиров и грузов, развития рынка автотранспортных услуг, государственного контроля за выполнением транспортного законодательства.

В Республике Молдова приняты основополагающие законодательные акты, регулирующие отношения в автотранспортной отрасли. Ими являются Законы: «О транспорте», «О дорожном фонде», «Об утверждении кодекса автомобильного транспорта», «Об утверждении Таможенного кодекса Республики Молдова», «О таможенном тарифе», «О предпринимательстве и предприятиях», «Об аренде», «О франчайзинге», «О патронатах», «О лизинге», «О лицензировании отдельных видов деятельности», «О страховании», «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами», «О технических барьерах на пути торговли» и другие.

Закон Республики Молдова «О транспорте» определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта на территории Республики Молдова (приложение №1).

Базовым документом для автотранспортной отрасли Молдовы является Кодекс автомобильного транспорта, который был принят Парламентом Республики Молдова во второй половине 1998 года. Данный документ регламентирует основные условия осуществления на территории Республики Молдова автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов, выполняемых транспортными агентами, в том числе транспортными агентами других государств, за исключением специальных автомобильных перевозок (приложение №2).

Закон о Дорожном фонде определяет правовые, организационные и финансовые основы создания и функционирования Дорожного фонда, который имеет специальное целевое назначение и используется на финансирование содержания, эксплуатации и строительство национальных и местных дорог (приложение №3).

Вопросы страхования определены законами «О страховании» и «Об обязательном

страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами» (приложения №4 и 5).

Согласно Закону «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежат услуги по перевозке пассажиров общественным автомобильным транспортом и международные автомобильные перевозки грузов, а приказом Лицензионной палаты были утверждены лицензионные условия и перечень дополнительных документов, прилагаемых к заявлению о выдаче лицензии. Кроме лицензии транспортный оператор получает и приложение к лицензии для каждого транспортного средства, которые являются документами строгой отчетности. И лицензия, и приложение к ней выдаются сроком на 5 лет (приложения №6 и 7).

Принятие нового Закона о лизинге предусматривает увеличение от 3 до 7 лет срока лизингового контракта, с освобождением от уплаты таможенных сборов и налога на добавленную стоимость (НДС) при внешнем лизинге и возврате НДС при внутреннем лизинге. Увеличение срока лизингового контракта очень выгодно автоперевозчикам при приобретении транспортных средств и обновлении автотранспортного парка.

С целью пересмотра и оптимизации нормативной базы по регулированию предпринимательской деятельности, в том числе и автомобильного транспорта, был принят Закон Республики Молдова «О пересмотре и оптимизации нормативной базы регулирования предпринимательской деятельности». Данный закон устанавливает основные принципы и действия по пересмотру имеющейся нормативной базы в целях исключения или недопущения положений, не соответствующих законодательству и не ориентированных на рыночную экономику, а также по обеспечению стабильности и качества регулирования предпринимательской деятельности во избежание барьеров в сфере предпринимательства (приложение №8).

Вопросы развития системы социального диалога определены Законом Республики Молдова «О патронатах», так как патронаты являются одной из сторон социального диалога и представляют интересы работодателей независимо от вида собственности и организационно-правовой формы. Поскольку патронаты созданы в целях оказания поддержки работодателям в осуществлении ими своих функций путем предоставления услуг и консультаций, защиты прав и представления их интересов в отношениях с органами публичной власти, профсоюзами, а также любыми другими неправительственными организациями на национальном и международном уровнях, представители автотранспортной отрасли Молдовы участвуют в этих мероприятиях, причем особенно активно в социальном диалоге между Правительством, профсоюзами и патронатом.

Законом Республики Молдова «О таможенном тарифе» установлены правила обложения товаров таможенной пошлиной, а также методы определения таможенной стоимости и стран происхождения товаров. Законом обусловлено, что транспортные средства, используемые для международных перевозок, товаром не считаются. Кроме того, транспортные средства, используемые для международных перевозок пассажиров и багажа, грузов, а также предметы материально-технического снабжения и снаряжения, топливо, продовольствие, необходимые для эксплуатации этих транспортных средств во время нахождения их в пути, освобождены от таможенной пошлины при пересечении государственной границы. Автотранспортные средства и товары (грузы), помещенные под таможенный режим транзита, за исключением перевозимых под прикрытием Карнета TIR, подлежат обязательному электронному контролю путем наложения, за определенную плату, электронной пломбы и электронной наклейки «SMART» (приложение №9).

С декабря 2000 года на территории Республики Молдова действует новый Таможенный кодекс, соответствующий основным международным договорам и конвенциям, к которым присоединилась или намерена присоединиться Молдова (приложе-

ние №10). В новом Таможенном кодексе подробно регламентированы процедуры таможенного контроля и таможенного оформления, в том числе декларирование, перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Молдовы. Кодексом установлены также следующие виды таможенных режимов: (1) окончательные таможенные режимы (импорт и экспорт) и (2) льготные таможенные режимы (транзит, таможенный склад, переработка на таможенной территории (с условным освобождением), переработка под таможенным контролем, временный ввоз, переработка вне таможенной территории) и даны условия перемещения товаров при каждом таможенном режиме. Определены таможенные нормы относительно льготных и экономических таможенных режимов, таких, как импорт, экспорт, транзит, таможенный склад, временный ввоз, свободная зона, реэкспорт и др. В новом кодексе более детально изложены вопросы платежей, взыскиваемых таможенными органами (таможенная пошлина, налог на добавленную стоимость, акциз и сбор за осуществление таможенных процедур). Отдельными разделами и статьями регулируются порядок производства таможенного оформления и таможенный контроль, в том числе предварительные операции, временное хранение, таможенный брокер, таможенный перевозчик и декларирование товаров и транспортных средств. Также отдельным разделом кодекса предусмотрен порядок определения таможенной стоимости товара и страны происхождения. Изменились санкции и ответственность за нарушение таможенных правил, в том числе порядок их рассмотрения и порядок обжалования решений, действий или бездействий таможенных органов и их должностных лиц.

С марта 1993 года Республика Молдова присоединилась к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR (Конвенция МПД от 14 ноября 1975 года, Женева).

В целях реализации положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR и учитывая важность реализации их на территории Республики Молдова, а также опыт, накопленный в период функционирования системы МДП в республике, Правительство Молдовы в мае 1997 года назначило Департамент таможенного контроля в качестве компетентного органа Республики Молдова в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR и Молдавскую ассоциацию международного автомобильного транспорта «AITA» – в качестве гарантийного объединения Республики Молдова в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR (приложение 11).

Во исполнение положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR (Конвенция TIR, 1975) Постановлением Правительства Республики Молдова № 1086 от 25 ноября 1997 г. было утверждено Положение о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR (приложение 12). Этим положением установлены условия применения процедуры МДП на территории Молдовы, порядок допуска перевозчиков к процедуре МДП, а также дорожных транспортных средств (контейнеров) к перевозкам товаров под таможенными печатями и пломбами. Кроме того, данным положении предусмотрена ответственность перевозчика и гарантийного объединения за нарушения процедуры МДП и Таможенного кодекса.

В целях выполнения Директивы МСАТ от 7 ноября 2002 года, которая предусматривает принятие превентивных мер против действий организованной преступности, которые должны выполняться каждым держателем Карнета TIR, и в соответствии с пунктами 3-5 статьи 6 Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Карнета TIR Решением Совета Ассоциации от 17 марта 2004 года утвержден Регламент о дополнительных мерах к порядку допуска к процедуре МДП юриди-

ческих лиц и индивидуальных предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки (приложение №13).

До ввода в действие информационной системы «ASYCUDA World» по предложению Ассоциации Таможенная служба выдавала всем перевозчикам сертификаты о доставке грузов в таможню назначения, в которых указывались все данные о перевозчике и место (таможня) разгрузки. Это давало возможность исключить на территории Молдовы нарушения Таможенного кодекса и требований Конвенции МДП.

3.2. Участие Республики Молдова в международных конвенциях и многосторонних соглашениях по вопросам автомобильного транспорта

В области автомобильного транспорта международное сотрудничество Республики Молдова основывается на двусторонних и многосторонних соглашениях.

С момента объявления независимости подписано 33 межправительственных соглашения.

В сфере международных автомобильных перевозок Республикой Молдова налажено сообщение с 42 странами мира.

Республика Молдова является членом основных международных организаций автомобильного транспорта, и в первую очередь членом всемирной организации автомобильного транспорта – Международного союза автомобильного транспорта.

С апреля 1996 года Республика Молдова присоединилась к Протоколу Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) – межправительственной организации, учрежденной в 1953 году с целью содействия развитию международного наземного транспорта и облегчения и интеграции функционирования рынков международных автомобильных перевозок, членами которой являются свыше 40 стран Европы.

С целью создания условий, способствующих развитию международных перевозок грузов и пассажиров, расширению и укреплению международного сотрудничества по вопросам транспорта, в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН разработано свыше 50 конвенций, соглашений и других международных документов. На сегодняшний день Республика Молдова присоединилась к 5 европейским конвенциям и соглашениям, разработанным в рамках Комитета.

В настоящее время Министерство транспорта и дорожного хозяйства, Таможенная служба совместно с Ассоциацией проводят активную работу по присоединению Молдовы еще к ряду международных конвенций и соглашений, среди которых:

- Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах от 25 июня 1998 года;
- Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров от 14 декабря 1956 года;
- Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки грузов от 5 июля 1978 года (КДПГ);
- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа от 1 марта 1973 года (КАПП);
- Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года;
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года;
- Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках от 9 декабря 1960 года;

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул от 21 января 1994 года;
- Протокол о внесении поправок в статью 1 a), статью 14 (1) и статью 14 (3) (b) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов от 28 октября 1993 года;
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года.

3.3. Регулирование сферы автомобильного транспорта

Основной задачей государственных органов регулирования и контроля в сфере автомобильного транспорта является создание условий безопасной, качественной и эффективной перевозки пассажиров, предоставление дополнительных транспортных услуг.

В Республике Молдова законодательно определены основные направления государственной политики в сфере автомобильного транспорта и основы ее реализации.

Общее государственное регулирование деятельности автомобильного транспорта осуществляет Правительство Республики Молдова соответственно своим полномочиям.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства обеспечивает проведение государственной политики на автомобильном транспорте через Управление автомобильного транспорта Министерства и Государственное предприятие «Агентство международных автоперевозок Молдовы» (AMTAI).

Нормативно-правовые акты Министерства транспорта и дорожного хозяйства, принятые в пределах его компетенции, после регистрации их в Государственном регистре Министерства Юстиции обязательны к выполнению на территории Молдовы.

Технологической основой государственного управления и контроля является система стандартизации и сертификации на автомобильном транспорте.

Законом Республики Молдова «О сертификации» (№652 от 28 октября 1999 года) предусмотрена обязательная (законодательная) сертификация продукции, оборудования, процессов, технологий, потенциально опасных производств и работ, программного обеспечения компьютерной техники, систем качества и услуг (далее – продукция) в целях обеспечения национальной безопасности, предотвращения злоупотреблений, защиты прав, охраны жизни, здоровья и имущества потребителей, а также окружающей среды в соответствии с задачами Всемирной торговой организации.

Законом Республики Молдова «Об оценке соответствия продукции» (№186 от 24 апреля 2003 года) устанавливаются правовые основы оценки соответствия продукции, оборудования, процессов, технологий, потенциально опасных производств и работ, программного обеспечения компьютерной техники, систем качества и услуг (далее – продукция), а также правовые основы надзора за продукцией, размещенной на рынке и/или используемой в Республике Молдова, в целях обеспечения национальной безопасности, предотвращения злоупотреблений, защиты прав, охраны жизни, наследственности, здоровья и имущества потребителей, а также охраны окружающей среды. Действие закона распространяется на всю продукцию, размещенную на рынке и/или используемую в Республике Молдова.

Во исполнение указанных законов Постановлением Правительства Республики Молдова №1469 от 30 декабря 2004 года утвержден перечень продукции, подлежащей

обязательной сертификации соответствия. В перечень услуг, подлежащих обязательной сертификации, включены услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей (легковых и грузовых автомобилей, автобусов), включая установку дополнительного оборудования. После введения в действие соответствующих нормативных актов, устанавливающих обязательные требования, обязательная сертификация будет применяться к услугам платных автомобильных стоянок, услугам по пассажирским международным регулярным перевозкам, услугам по пассажирским международным специальным перевозкам, услугам по регулярным пассажирским перевозкам – междугородным, международным, на коммерческой основе или на заказ и к пассажирским услугам такси.

Технологической основой государственного управления и контроля является система стандартизации и сертификации на автомобильном транспорте. Система стандартизации на автомобильном транспорте направлена на обеспечение повышения качества средств, работ и услуг, удовлетворении нужд населения и народного хозяйства. Для этого в Национальном фонде стандартов Республики Молдова зарегистрирован 21 национальный стандарт и применены 202 стандарта (ГОСТов) бывшего Советского Союза, которые направлены на защиту интересов потребителей и государства в вопросах безопасности перевозок для жизни, здоровья людей и имущества лиц, охраны окружающей среды.

3.4. Безопасность дорожного движения

Дорожно-транспортный травматизм на автомобильном транспорте – одна из серьезнейших проблем его функционирования. Ежегодно в Европе в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) гибнет примерно 100 тыс. и получают травмы свыше 2 млн. человек. Аварийность на автотранспорте чревата серьезными последствиями для общества и влечет за собой огромные социально-экономические убытки.

За последние годы количество погибших и пострадавших на дорогах Западной Европы постоянно сокращается.

Вместе с тем, количество дорожных происшествий остается приблизительно на одном и том же уровне, а это значит, что система дорожного движения автотранспорта не становится безопасней.

Однако в последние годы ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения в Республике Молдова находится под постоянным вниманием общества и средств массовой информации, а результате чего количество дорожно-транспортных происшествий и число погибших и травмированных людей на протяжении последних 5 лет уменьшилось соответственно на 17, 7 и 18% (рис. 3.1).

В 2005 году на дорогах Молдовы было совершено 2289 ДТП, в которых погиб 391 и травмировано 2770 человек. Согласно статистическим данным, по вине водителей транспортных средств было совершено 1975 ДТП (86,3% от всего количества совершенных ДПТ), а по вине пешеходов – 271 ДТП (11,8% от общего количества ДТП). Из совершенных дорожно-транспортных происшествий примерно 28,8% произошли по причине превышения скорости и 10% – по вине пьяных водителей. Больше всего дорожно-транспортных происшествий происходит в октябре и ноябре, а по времени суток – между 18.00 и 20.00 часами.

Почти 82% всех дорожно-транспортных происшествий, совершенных водителями транспортных средств, произошли по вине водителей – владельцев индивидуальных легковых автомобилей. Только в 2005 году по вине водителей индивидуальных транспортных средств совершено 1880 ДТП, при этом погибло 353 и ранен 2381 человек. Многие из травмированных в ДТП не возвращаются к нормальной жизни и нуждают-

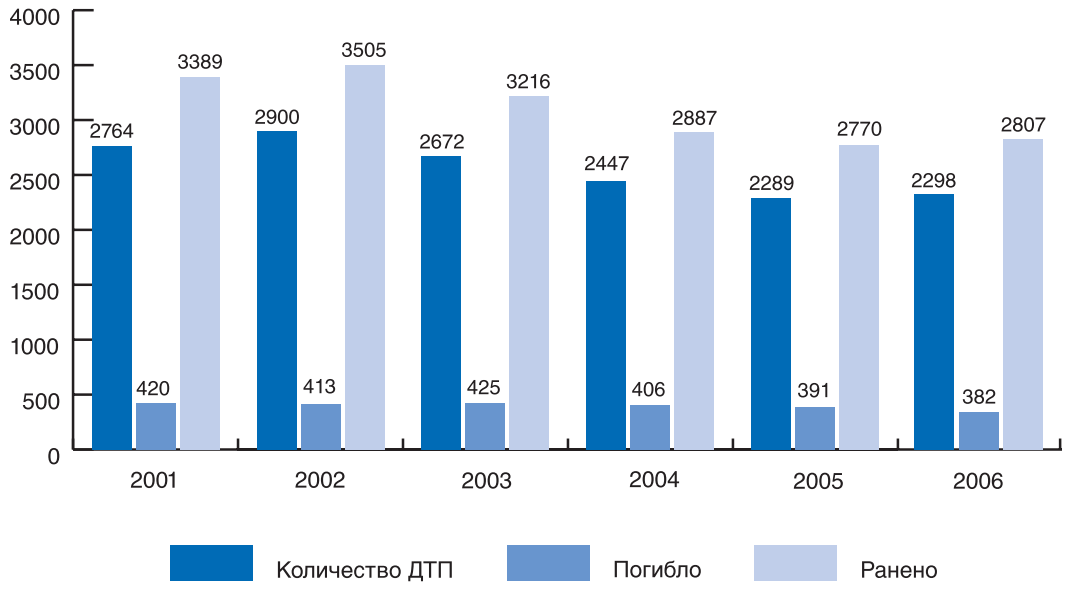

Рис. 3.1 Динамика дорожно-транспортных происшествий в Республике Молдова за 2001–2006 гг.

ся в социальной помощи со стороны государства. Показатели состояния безопасности пассажирских перевозок за этот период улучшились – по вине водителей автобусов было совершено 24 ДТП (–17,2%), при этом погибло 2 (–50%) и ранено 56 (+51,4%) человек. Часть дорожно-транспортных происшествий происходит по вине нетрезвых водителей. Так, в 2005 году ими совершено 198 ДТП, в которых погиб 31 и ранено 254 человека.

Увеличение автомобильного парка дает импульс для развития разных областей экономики, оказывает содействие росту предпринимательской деятельности, однако развитие дорожной сети отстает. Рост количества автотранспорта и плохие дороги остаются одной из причин аварийности на дорогах страны.

В условиях рыночных отношений в массовой перевозке пассажиров принимают участие физические лица, а также коммерческие мелкие транспортные организации, основной целью которых является получение прибыли, что отрицательно сказывается на обеспечении подготовительных к транспортной деятельности технологий.

3.5 Экологическая безопасность на транспорте и воздействие автотранспорта на окружающую среду

Автотранспортный комплекс является одним из основных компонентов национальной экономики и одновременно одним из основных источников загрязнения атмосферного воздуха. Этот вопрос требует в настоящее время незамедлительного решения.

Отсутствие постоянной системы слежения за качеством воздуха на всей территории республики, а также регулярного инструментального экологического контроля автотранспортных средств со стороны государственных и ведомственных органов, неудовлетворительное развитие материально-технической базы обусловили сложное по-

ложение в области охраны окружающей среды, привели к загрязнению атмосферного воздуха автотранспортом.

В связи с этим возникла необходимость разработки программы снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха автотранспортными средствами, которая была принята Постановлением Правительства Республики Молдова №1047 от 4 октября 2001 года.

Программа снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха автотранспортными средствами разработана на основании положений Закона об охране окружающей среды №1515-XII от 16 июня 1993 года, Закона об охране атмосферного воздуха №1422-XIII от 17 декабря 1997 года, Закона о плате загрязнение окружающей среды №1540-XIII от 25 февраля 1998 года и устанавливает пути снижения загрязнения атмосферного воздуха автотранспортом, его эффективной эксплуатации с соблюдением норм, предусмотренных национальными и международными стандартами, техническими и экологическими нормативными актами.

Программа включает приоритетные меры, призванные снизить уровень загрязнения атмосферного воздуха, относящиеся к компетенции органов центрального и местного публичного управления, физических и юридических лиц, а также всех государственных и неправительственных организаций, деятельность которых прямо или косвенно связана с экологией и которые обязаны соблюдать законодательство и положения нормативных актов в области охраны атмосферного воздуха.

Сегодня самый опасный источник загрязнения окружающей среды в условиях страны – все виды автотранспорта, количество которого приближается к 315 тыс. единиц (из них примерно 85% старше 10 лет). Именно ими производиться более 90% всех выбросов в атмосферу. И по статистике только в 2004 году выбросы автотранспортом составили свыше 150 тыс. тонн вредных веществ, причем более половины из них проходится на столицу. В среднем каждому жителю Кишинева «достается» в год не менее 115 кг таких веществ, а жителю республики – в пределах 30-40 кг.

Находящиеся в атмосфере токсины служат причиной нарушения здоровья людей, включая поражение легких, печени, почек, центральной нервной системы, онкологические заболевания. Число больных с каждым годом возрастает, особенно среди жителей центра Кишинева, вынужденных дышать воздухом, загрязненным до угрожающих концентраций.

Последствия загрязнения окружающей среды автотранспортом проявляются поэтапно. Выхлопные газы и шум ощущаются непосредственно при эксплуатации автомобилей, воздействие других факторов (кислотных дождей, парниковых газов, влияющих на изменение планетарного климата, ухудшение режима землепользования и т.д) проявляется через относительно большие промежутки времени. Все это негативно отражается и на экономике страны.

Что ожидает нас далее при таком резком увеличении количества автомобилей в стране и высоком уровне выбросов токсических веществ? Выход один: постоянный контроль автотранспортных средств со стороны государственных органов.

Для решения вопросов технической и экологической безопасности на территории страны внедряется обязательное техническое тестирование автомобилей всего автомобильного парка страны.

Согласно Постановлению Правительства Республики Молдова №1047 от 8 ноября 1999 года «О преобразовании автоматизированной информационно-поисковой системы «Автомобиль» в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним» обязательному техническому тестированию подвергаются лишь 10 процентов всего состава автотранспорта.

Обязательное тестирование проводится в целях проверки соответствия транспортных средств нормативам и национальным стандартам безопасности дорожного движе-

ния и охраны окружающей среды, выявления разыскиваемого транспорта и его отдельных агрегатов, соблюдения их владельцами налогового и страхового законодательства, а также актуализации информационной базы Государственного регистра транспорта.

Внедрение обязательного технического тестирования автомобилей для всего автомобильного парка страны продиктовано нынешним состоянием автомобильного транспорта и необходимостью выполнении требований решения Европейской конференции министров транспорта по Стратегии достижения цели сокращения к 2002 году числа погибших при ДТП на 50%.

Ввоз в республику за последние годы подержанных автомобилей требует наличия соответствующего оборудования для определения технического и экологического состояния систем и механизмов, влияющих на безопасность дорожного движения и экологию. Это возможно только при условии проведения инструментального государственного контроля на станциях технического тестирования, располагающих современным оборудованием, квалифицированными специалистами (сертифицированными экспертами), а также при непосредственном контроле упомянутых контрольных органов. Станции должны быть аккредитованными в установленном порядке с участием заинтересованных министерств.

Присоединение Республики Молдова к Всемирной торговой организации и Закон Республики Молдова №866-XIV – от 10 марта 2000 г. «О технических барьерах на пути торговли» предусматривают внедрение обязательного технического тестирования автомобилей.

В настоящее время в республике функционируют 12 станций технического тестирования: 6 – в муниципии Кишинэу, по одной – в городах Кахул, Хынчешть, Единец, Оргей, Комрат и Бэлць. В течение 2005 года сданы в эксплуатацию еще 10 станций тестирования.

Учитывая, что техническое тестирование внесено в Национальную программу внедрения Плана мероприятий Республика Молдова – Европейский союз и сеть станций технического тестирования распространена на всей территории республики, экологи Молдовы считают необходимым подвергать обязательному техническому и экологическому тестированию весь автотранспорт.

Основные направления снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха автотранспортными средствами являются:

- **осуществление более строгого контроля качества импортируемого топлива и его соответствия европейским стандартам;**
- **проблема качества горючего может быть решена обязательным переходом автотранспорта на использование неэтилированного бензина и дизельного топлива с пониженным содержанием серы, как это практикуется в промышленно развитых странах Европы;**
- **переоснащение транспортных средств и их переход на использование природного сжиженного и сжатого газа, а также биологического топлива;**
- **оснащение транспортных средств катализаторными конвертерами обеспечивает снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха;**
- **осуществление контроля качества воздуха и управление этим процессом, в особенности контроля за выхлопными газами от мобильных источников, является приоритетной проблемой в области охраны окружающей среды;**
- **модернизация автотранспортного парка.**

В целях обеспечения экологической безопасности Министерство экологии и природных ресурсов Молдовы проводит ряд конкретных мер по снижению уровня вредного воздействия загрязнителей на атмосферный воздух, по обеспечению технической и экологической безопасности автотранспортных средств. Конкретным мero-

приятием по их выполнению стало ежегодное проведение в Молдове операции «Чистый воздух». Министерством экологии и природных ресурсов и Министерством внутренних дел, совместно определяются сроки проведения операции «Чистый воздух». Как правило, она проводится в два этапа: первый этап – май-июнь и второй – сентябрь-октябрь.

При проведении операции обращается внимание на основные факторы, которые способствуют загрязнению окружающей среды, в числе которых:

- эксплуатация автомобилей с большим износом;
- отсутствие экологического контроля со стороны ведомственных органов и экономических агентов за автотранспортными средствами в период их эксплуатации, а также в период проведения технического осмотра;
- инвентаризация (тестирование) автотранспортных средств в отношении соблюдения норм токсических выбросов в атмосферный воздух, с вручением их владельцам «экологического сертификата»;
- несоблюдение со стороны водителей требований законодательства и национальных стандартов в отношении норм выбросов в атмосферу токсических веществ;
- утечка горюче-смазочных материалов и т.д.

Следует отметить, что в ходе проведения рейдов в 2005 году выявлены серьезные нарушения законодательных актов со стороны владельцев автотранспортных средств. Фактически каждый второй-третий проверенный автомобиль имел сверхнормативные выбросы токсических веществ в атмосферный воздух. Если согласно действующим стандартам допустимой нормой выбросов является 3,0-3,5 процента CO, то при контроле она составляет от 5 до 10 процентов CO, не говоря уж о других ингредиентах токсичности. Согласно действующему законодательству следовало бы запретить эксплуатацию всех этих транспортных средств, однако такой механизм запрета в Молдове отсутствует.

Особенно тревожна сложившаяся ситуация с экологической безопасностью автотранспорта работающего в муниципии Кишинэу. Ведь количество автомобилей в столице составляет примерно половину их общей численности в стране. Уже сегодня в отдельных зонах Кишинеэу воздух настолько загрязнен, что представляет угрозу для здоровья населения и состояния окружающей среды.

При этом требуется пересмотреть систему использования личного автотранспорта. Сегодня почти все тротуары и обочины дорог заняты частным транспортом, владельцы которого живут в черте города, но предпочитают ездить на работу и возвращаться домой на своих «железных конях». Это неплохо, но подобная практика обычно приемлема для больших городов, где трудно добираться на работу на общественном транспорте. Что же касается нашей столицы, где узкие улицы постоянно забиты транспортом и передвигаться на личном автомобиле по ним очень трудно, такой необходимости нет. Более того, от выбросов автотранспортных средств отравляется все вокруг, и в первую очередь страдают дети и люди пожилого возраста, которые очень восприимчивы к токсическим веществам. По данным исследований, у 70% новорожденных детей содержание свинца в крови превышает норму.

Сегодня немало семей, имеющих два, а то и три автомобиля. Но при этом никто из членов этих семей не думает об экологических последствиях, которые нас ожидают. Они, «пекутся» прежде всего, о собственном комфорте.

Следует указать и на безответственное отношение некоторых экономических агентов – владельцев автотранспортных средств к соблюдению общегосударственных технических и экологических норм безопасности и необходимости периодической проверки их технического и экологического состояния.

Ныне следует автотранспорт рассматривать не только как необходимое средство передвижения, но и оценивать его с точки зрения экологической безопасности, так как токсические вещества, выбрасываемые в атмосферу, очень пагубны для природы и человека. Они вызывают респираторные и сердечно-сосудистые заболевания, повреждение нервной системы и даже заболевания костного мозга, печени и почек, а также онкологические заболевания. Если мы взвесим всё, что связано с экологической безопасностью на транспорте, то иначе оценим «пользу» и «бесполезность» использования транспортных средств.

Среди множества экологических мероприятий, проводимых Европейской экологической комиссией, особое место занимает Неделя Европейских изменений, которая в 2006 году отмечается в четвертый раз.

В сентябре 2002 года органы публичного управления муниципиев Кишинэу и Бэлць, примарии районов Орхей и Кахул подписали совместную Декларацию о присоединении к Инициативе Европейской комиссии по экологии под девизом «Город без моего автомобиля», которая призывает население, органы публичного управления осознать, к каким отрицательным последствиям для окружающей среды и здоровья населения ведет безмерное использование автотранспортных средств.

В рамках Недели Европейских изменений в Молдове органами местного публичного управления, совместно с экологическими агентствами, экологическими территориальными неправительственными организациями проводиться различные манифестации, встречи, беседы, которые имеют особое значение для процесса снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха мобильными средствами передвижения.

В течение проводимой Недели рекомендуется использовать как можно меньше транспортных единиц, и в первую очередь эксплуатировать те, которые являются более экономичными и экологически чистыми, включая, общественный, электрический, велосипеды и т.д., а также способствовать снижению интенсивности его движения на трассах, уменьшения загрязнения атмосферного воздуха и ограничению шумов.

Идея проведения этой инициативы не состоит, конечно, в том, чтобы запретить эксплуатацию транспортных средств. Цель ее заключается прежде всего в выработке осознанной ответственности владельцев тех автотранспортных средств, в результате эксплуатации которых возникают отрицательные последствия для окружающей среды и здоровья населения.

Необходимо к тому же отметить, что в настоящее время проблема загрязнения окружающей среды автотранспортными средствами является одной из самых тревожных, требующих незамедлительного вмешательства на всех уровнях: национальном, региональном и местном.

Начиная с девяностых годов прошлого столетия в стране не уделялось должного внимания проблемам создания нормальных условий для охраны здоровья и окружающей среды, сохранения экологического равновесия, несмотря на меры, предпринятые органами охраны окружающей среды.

При разработке экономической стратегии развития промышленности, транспорта, сельского хозяйства физические и юридические лица в большинстве случаев берут во внимание только экономические аспекты развития, без учета приоритетных экологических проблем.

Исходя из статистических данных, в Молдове ежегодно автотранспортными средствами выбрасывается в атмосферу примерно 155-160 тыс. тонн вредных веществ – 87-92,% от общего количества выбросов загрязнителей (табл. 1.27).

Серьезной проблемой для страны в целом остается большой износ большинства транспортных средств, заполонивших дороги республики.

Таблица 1.27

Основные показатели выбросов в атмосферу, тыс. тонн

Наименование токсических веществ	Количество выбросов	
	2000	2004
Окись углерода	74,4	108,17
Летучие углеводороды	19,2	15,84
Окись азота	9,1	18,41
Двуокиси серы	3,8	5,18
Твердые частицы	3,6	3,23
Твердые металлы	–	0,423

В Молдове примерно 7-8% автомобилей соответствуют европейским нормам. Токсические выбросы остальной массы серьезно ухудшают состояние атмосферного воздуха.

В результате выбросов твердых частиц атмосферный воздух загрязняется в основном тяжелыми металлами. Другие вредные вещества, находящиеся в атмосферном воздухе, воде и почве также отрицательно влияют на природные ресурсы и могут привести к разрушению целой цепочки экологических систем.

К примеру, смог, который как продукт вредных выделений и фотохимических превращений от выбросов тысяч автомобилей, является одним из основных факторов, способствующих загрязнению атмосферного воздуха. Все эти вредные выбросы приводят к разрушению озонового слоя атмосферы.

Чтобы не допустить этого необходимо осознать особую роль озона из атмосферного слоя в процессе фильтрации ультрафиолетовых лучей солнца. Снижение его уровня способствует развитию раковых заболеваний, от чего ежегодно умирают миллионы людей на земле. Согласно некоторым данным, взятым из доклада Всемирной организации здравоохранения, примерно 75 процентов летательных исходов являются преждевременными, главной причиной их служит – загрязнение окружающей среды и низкий уровень жизни людей.

В ближайшее время Молдова не сможет снизить процент загрязнения атмосферного воздуха, чтобы достичь уровня его в европейских странах. Однако предпринимаются все меры к тому, чтобы изменить отношение людей к этой проблеме.

Правильный подход к этому вопросу, основанный на соответствующих принципах поведения, поможет нам более грамотно решить те проблемы, которые связаны с загрязнением окружающей среды. Руководство многих стран мира уделяет в настоящее время особое внимание проблемам снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха автотранспортными средствами.

В развитых странах недопустимо, чтобы выбросы токсических веществ автотранспортом превышали требования стандартов «Euro-3» или «Euro-4», которые предусматривают не более 0,5 – 1% выбросов окиси углерода и других токсических веществ, а средний возраст автотранспорта не превышает, как правило, 5-7 лет. В Молдове на нынешнем этапе также запрещен ввоз автотранспортных средств в возрасте более 7 лет и утверждены временные тарифы предельно допустимых выбросов на 2002–2010 годы в зависимости от года выпуска автомобиля (табл. 1.28).

Вместе с тем в ближайшие годы предстоит осуществить более сложные меры по внедрению в Республике Молдова современных европейских экологических стандартов, включая:

- **утверждение экологической классификации автомобильной техники в зависимости от уровня вредных (загрязняющих) веществ;**

Таблица 1.28

Временные нормы предельно допустимых выбросов (ELA) на 2002–2010 годы в зависимости от года выпуска автомобилей

Год выпуска автомобилей	Период	Предельно допустимое содержание окиси углерода (CO), объемная доля, %	Предельно допустимое содержание углеводородов, объемная доля	
			Двигатель (до 4 цилиндров)	Двигатель (более 4 цилиндров)
Автомобили выпуска до 1980 года (СССР)	I этап (2002–2004 гг.) II этап (2005–2007 гг.) III этап (2008–2010 гг.)	3,5-3,0 3,0-2,8 2,8-2,5	1200 900 600	3000 2000 1000
Автомобили выпуска 1980–1990 гг. (СССР)	I этап (2002–2004 гг.) II этап (2005–2007 гг.) III этап (2008–2010 гг.)	3,5-2,8 2,8-2,5 2,5-2,0	1200 900 600	3000 2000 1000
Автомобили выпуска после 1990 года (СССР)	I этап (2002–2004 гг.) II этап (2005–2007 гг.) III этап (2008–2010 гг.)	3,0-2,5 2,5-2,0 2,0-1,5	1200 900 600	3000 2000 1000
Импортные автомобили западного производства (без конвертора) до 1990 года	I этап (2002–2005 гг.) II этап (2006–2010 гг.)	3,0-2,5 2,5-2,0	400 100	– –
Импортные автомобили западного производства (без конвертора) после 1990 года	I этап (2002–2005 гг.) II этап (2006–2010 гг.)	2,5-2,0 2,0-1,5	400 100	– –

Примечание Нормы предельно допустимых выбросов для автомобилей, производимых в СССР, на первом этапе соответствуют ГОСТу 17.22.03.87.

- **разработку специального регламента в отношении защиты населения и окружающей среды от воздействия выбросов автомобилями вредных (загрязняющих) веществ;**
- **реализацию положения о проведении экологического контроля и тестировании автотранспортных средств на территории страны.**

По предварительным данным, предполагается переход на уровни европейских стандартов:

- **с 2007 года – на уровень европейских стандартов 1996 года с учетом экологических требований «Евро-1» и «Евро-2»;**
- **с 2009 года – на уровень европейских стандартов 2000 года;**
- **с 2011 по 2013 годы – на уровень европейских стандартов 2005 года.**

Кроме технического и экологического регулирования необходимо внедрить и систему мероприятий экологического контроля автотранспортных средств и повышения экологических рычагов в отношении сверхнормативных выбросов загрязняющих веществ.

Экологи Молдовы хотели бы видеть среди своих сограждан больше друзей и сподвижников. Успех в реализации правительственных решений, направленных на предупреждение и уменьшение вредного влияния экономической деятельности на состояние окружающей среды и в конечном итоге – на здоровье населения, зависит от плодотворного сотрудничества всех сограждан. Все мы обязаны бережно относиться к процессу масштабного изменения окружающей среды, влияющей на здоровье человека.

Заключение

Развитие транспорта отвечает объективным интересам Молдовы и содействует расширению торгово-экономических отношений со всеми странами мира, и в особенности со странами общеевропейского экономического пространства. Международная торговая статистика свидетельствует, что, несмотря на глобальные проблемы экономического развития, мировая торговля продолжает расти и темпы роста международной торговли устойчиво выше превышают темпы роста валового национального продукта.

Набирают обороты процессы глобализации и экономической интеграции по регионам, которые серьезно влияют на динамику и структуру торговых потоков. Мир все больше превращается в единый организм, и на данном этапе международный транзит играет важную роль в процессе продвижения товаров на международные рынки. В результате обеспечения качественного транзита товаров на основе интеграции в международную транспортную систему, при условии предоставления автоперевозчикам определенного перечня услуг, создается источник стабильных поступлений в государственный бюджет от экспорта услуг.

Транспорт – одна из важнейших отраслей национальной экономики Молдовы, и эффективное функционирование ее является необходимым условием стабилизации и структурных преобразований экономики, развития внешнеэкономической деятельности и создания благоприятных условий для дальнейшего социально-экономического развития страны. Каждый вид транспорта, являясь составной частью всего транспортного комплекса страны, играет свою важную роль в развитии экономики страны и предоставлении качественных транспортных услуг. Не уменьшая значение других видов транспорта, необходимо отметить, что автомобильному транспорту принадлежит особая роль. Высокие технологические преимущества автомобильного транспорта, помноженные на выгодное географическое положение Республики Молдова, расположенной на перекрестке торговых путей, могут выступать в качестве одного из важнейших факторов на пути наращивания товарооборота, расширения производства товаров и услуг, обеспечения новыми рабочими местами и снижения безработицы и, в конечном итоге, стимулирования роста национальной экономики и повышения конкурентоспособности товаров и услуг.

Автомобильный транспорт в Молдове развивается наиболее динамично и демонстрирует неоспоримое преимущество с точки зрения высокотехнологичного транспортного обслуживания. Привлекательность и незаменимость автомобильного транспорта заключается в том, что он является самым мобильным видом транспорта и осуществляет перевозки от «двери до двери», а также участвует в деятельности всех других видов транспорта.

Среди всех видов транспорта Молдовы автомобильный осуществляет примерно 62% перевозок грузов и до 98% – пассажиров. Доля международных автомобильных перевозок в общем объеме грузооборота постоянно увеличивается и составляет более 70%.

Эффективному развитию международных перевозок препятствуют пока еще различные барьеры – технические, административные, фискальные, которые постепенно исчезают благодаря активной позиции Ассоциации и понимания государственными структурами необходимости их ликвидации.

В то же время одной из стратегических задач интеграции в международную транспортную систему для нас должно стать создание единого автотранспортного пространства путем присоединения Республики Молдова к существующим и работающим международным соглашениям и конвенциям в области автотранспорта.

Курс, взятый Республикой Молдова на европейскую интеграцию, диктует необходимость осуществления структурных, технологических, экологических, законодательных и других преобразований во всех отраслях экономики, в том числе и на транспорте.

Нерешенными для автотранспортной отрасли остаются пока следующие проблемы:

- **рост цен на материальные ресурсы, что приводит к значительному повышению транспортных издержек;**
- **недостаточность финансовых средств для решения острых вопросов транспортной инфраструктуры и развития европейских транспортных коридоров, пересекающие территорию страны;**
- **медленное совершенствование нормативно-правового обеспечения деятельности транспортно-дорожного комплекса и решения вопросов гармонизации транспортного законодательства с законодательством Европейского Союза;**
- **отсутствие достаточного количества разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок грузов;**
- **неполная ликвидация искусственных барьеров, стоящих на пути развития торговли, международных автоперевозок грузов и развития туризма;**
- **информатизация автотранспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных систем;**
- **несбалансирование затрат и тарифов на оказание услуг по пассажирским автомобильным перевозкам;**
- **упрощение визовых процедур для водителей-профессионалов.**

Стремление Молдовы к интеграции в транспортные системы расширенной Европы обусловливает развитие международных транспортных коридоров, которые пролегают по территории Республики Молдова, увеличение транзита грузов, пассажиров и транспортных потоков через территорию Молдовы, укрепление международных экономических связей со странами Евроазиатского пространства и странами – участницами СНГ.

Учитывая основные направления транзитных потоков и важное место в продвижении внешнеэкономических связей Молдовы, Украины и Румынии, представляется необходимым формирование согласованной транспортной политики Молдовы и этих стран. На пограничных переходах между Украиной и Республикой Молдова существуют посты по совместному контролю грузов и транспортных средств, и данная мера устраняет искусственные барьеры при пересечении государственной границы.

Настоящий доклад направлен на то, чтобы показать значимость транспортной отрасли для экономики страны и преимущества автомобильного транспорта в частности. Кроме того, на основе гармонизированных норм рынков транспортных услуг следует выделить существующие проблемы в области законодательного и нормативного правового обеспечения отрасли, основные барьеры, препятствующие развитию международных и транзитных перевозок, а также определить основные пути и механизмы решения этих проблем.

Важнейшим результатом реализации перечисленных задач станет повышение эффективности международных автомобильных перевозок, внешней торговли и туризма.

Приложения

Приложение 1

Закон Республики Молдова
(извлечение)
о транспорте
(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий закон.

Настоящий закон определяет правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта на территории Республики Молдова.

Глава I
Общие положения

Статья 1. Понятие о транспорте

Транспорт является одной из важнейших отраслей национальной экономики и частью социальной структуры Республики Молдова и призван обеспечивать потребности в грузовых и пассажирских перевозках.

Статья 2. Законодательство о транспорте

(1) Деятельность транспортных предприятий регламентируется настоящим законом, кодексами железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного, городского электрического и трубопроводного транспорта, другими нормативными актами и международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(2) Если международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова, установлены иные нормы, чем те, которые предусмотрены законодательством Республики Молдова о транспорте, то применяются нормы международных соглашений.

Статья 3. Управление транспортной системой

(1) Государственное управление транспортной системой осуществляется Министерством транспорта и дорожного хозяйства, органами местного публичного управления и другими специально уполномоченными на то органами в соответствии с законодательством с целью обеспечить:

a) удовлетворение потребностей национальной экономики в грузовых и пассажирских перевозках;

b) создание условий для развития на основе конкуренции транспортных услуг, оказываемых транспортными агентами независимо от вида собственности и организационно-правовой формы;

c) защиту правовых и экономических интересов предприятий и организаций, оказывающих транспортные услуги, а также потребителей транспортных услуг;

d) организацию перевозок для нужд обороны и гражданской защиты;

e) проведение научно-технических исследований, изучение и развитие уни-

фицированной системы статистики на транспорте для разработки стратегии развития единой транспортной системы государства.

Статья 4. Отношения предприятий транспорта с органами местного публичного управления

(1) Отношения предприятий транспорта с органами местного публичного управления регулируются настоящим законом и другими нормативными актами.
(2) Органы управления транспорта оказывают необходимую помощь органам местного публичного управления в выполнении ими полномочий по экономическому развитию транспорта, совместно разрабатывают и осуществляют мероприятия по обеспечению бесперебойной работы транспорта в случаях стихийных бедствий, аварий, катастроф и во время ликвидации их последствий, координируют работу по предупреждению аварий и правонарушений на транспорте, организуют взаимодействие различных видов транспорта с целью более эффективного их использования и повышения качества обслуживания.
(3) Органы местного публичного управления в пределах своих полномочий оказывают содействие предприятиям и организациям транспорта в повышении эффективности использования транспортных средств, привлекают на добровольной основе (долевых началах) средства предприятий, организаций, коллективных сельскохозяйственных предприятий, крестьянских (фермерских) хозяйств, кооперативов, а также бюджетные и специальные средства для совершенствования управления транспортом, строительства вокзалов, путепроводов и других объектов, организуют взаимодействие различных видов транспорта с целью повышения их рентабельности и качества предоставляемых услуг.
(4) Строительство вокзалов, станций, аэропортов, пристаней, портов, пешеходных мостов, тоннелей и пассажирских платформ, приобретение подвижного состава для перевозки пассажиров, содержание путей сообщения и других объектов осуществляются с использованием средств государственного бюджета и бюджетов административно-территориальных единиц, предприятий транспорта, инвестиций в порядке, установленном законодательством.
(5) Координация деятельности всех видов транспорта в пределах районов республики осуществляется комиссиями по координации работы транспорта, действующими в рамках органов местного публичного управления в соответствии с положениями, утверждаемыми Правительством.
(6) Вмешательство органов местного публичного управления в хозяйственную деятельность предприятий транспорта, а также отвлечение их эксплуатационного персонала на другие работы не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

Глава II
Организационно-правовые основы деятельности предприятий транспорта

Статья 5. Предприятия транспорта

(1) В транспортную систему входят предприятия, учреждения и организации различных форм собственности – государственной, муниципальной, частной, собственности общественных организаций, смешанной собственности, а также собственности иностранных физических и юридических лиц.
(2) Входящие в транспортную систему предприятия независимо от вида собствен-

ности и организационно-правовой формы пользуются защитой государства на равных основаниях.

(3) Выдача лицензий на некоторые виды деятельности в области автомобильного транспорта осуществляется в порядке, установленном действующим законодательством.

Статья 6. Земли транспорта

(1) Землями транспорта признаются земли, переданные в пользование предприятиям и организациям транспорта в соответствии с Земельным кодексом и другими нормативными актами для выполнения задач по эксплуатации, ремонту, оснащению и развитию объектов транспорта.

(2) Размещение сооружений и других объектов транспорта на землях, переданных в пользование предприятиям транспорта, осуществляется по согласованию с органами местного публичного управления.

(3) Предприятия транспорта обязаны рационально использовать переданные им земельные участки, не ущемлять интересы других землепользователей (в том числе арендаторов), не допускать заболачивания, ухудшения качества земель и загрязнения их отходами и неочищенными стоками, принимать меры по предупреждению эрозии, оползней и уплотнению почв, осуществлять агротехнические, лесомелиоративные и гидротехнические мероприятия по укреплению оврагов, склонов, соблюдать иные требования законодательства об охране окружающей среды в части охраны земель.

(4) Ответственность за содержание в надлежащем состоянии земель, переданных в пользование предприятиям транспорта, и использование их по целевому назначению возлагается на руководителей или собственников (владельцев) этих предприятий.

(5) В целях обеспечения надлежащей эксплуатации сооружений и других объектов транспорта, а также охраны земель, переданных в пользование предприятиям транспорта, Правительством устанавливаются охранные зоны с особым режимом землепользования.

Статья 7. Основы экономической деятельности предприятий транспорта

(1) Предприятия транспорта осуществляют перевозки и оказывают другие услуги на основе контрактов, заказов на перевозки пассажиров и грузов.

(2) Отношения между предприятиями транспорта и хозяйствующими субъектами, возникающие в процессе перевозок, осуществляются на принципах рыночной экономики (взаимной выгоды, максимальной эффективности, равной и полной ответственности и пр.).

(3) Перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты, предоставление других транспортных услуг, а также эксплуатация и ремонт зданий, сооружений, путей сообщения осуществляются государственными ведомствами железной дороги, гражданской авиации, пароходств, портов (пристаней), транспортными и дорожными предприятиями.

Статья 8. Тарифы и платежи на транспорте

(1) Тарифы на транспортные услуги, виды и размеры пошлин, которые формируют дорожный фонд, устанавливаются в соответствии с нормативными актами.

(2) Сбор за пользование национальными путями сообщения с иностранных владельцев транспортных средств и плата за транзитные перевозки осуществляются в порядке, установленном Правительством, в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.

Статья 9. Обязанности и права предприятий транспорта

(1) Предприятия транспорта обязаны:
   a) обеспечивать качественные и своевременные перевозки пассажиров и грузов;
   b) выполнять государственные задания (контракты) по обеспечению потребностей обороны и безопасности государства;
   c) предупреждать аварии и несчастные случаи на транспорте, устранять причины производственного травматизма;
   d) охранять окружающую природную среду от негативного воздействия транспорта;
   e) обеспечивать соответствие состояния транспортных средств, путей сообщения требованиям безопасности, нормам охраны труда и экологического права, государственным стандартам и сертифицировать их по нормам международных стандартов.

(2) Предприятия транспорта имеют право:
   a) определять режим и график перевозок в соответствии с утвержденными нормативами;
   b) требовать от пассажиров, отправителей и получателей грузов выполнения положений настоящего закона, кодексов различных видов транспорта и других нормативных актов, регулирующих деятельность транспорта.

Статья 10. Ответственность предприятий транспорта

(1) Ответственность предприятий транспорта за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по перевозке пассажиров, грузов и багажа устанавливается кодексами соответствующих видов транспорта и другими нормативными актами.

(2) Предприятия транспорта несут в соответствии с законодательством материальную ответственность за:
   a) ущерб, нанесенный вследствие гибели или причинения вреда здоровью людей при пользовании транспортом;
   b) утрату, недостачу и порчу принятых к перевозке грузов и багажа, порчу автодорог, железнодорожных путей, навигационных строений, других технических средств регулирования транспортного движения;
   c) ущерб, нанесенный окружающей среде.

Статья 11. Охрана грузов и объектов транспорта

(1) Предприятия транспорта обеспечивают сохранность грузов и багажа со времени их приема для перевозки и до момента выдачи получателям, если иное не предусмотрено договором.

(2) Охрана и сопровождение грузов, охрана объектов транспорта, проведение противопожарной профилактической работы, контроль за выполнением установленных требований пожарной безопасности и ликвидация пожаров на транс-

порте осуществляются соответствующими службами предприятий транспорта согласно нормативным актам.

(3) Охрана и сопровождение опасных и ценных, а также крупногабаритных грузов обеспечиваются грузоотправителями или грузополучателями на протяжении всего пути следования. Маршруты перевозок согласовываются с Министерством внутренних дел. Перечень опасных грузов определяется и утверждается Правительством.

(4) Порядок охраны и сопровождения скоропортящихся грузов определяется отправителями (получателями) грузов по согласованию с компетентными органами на транспорте.

Статья 12. Организация работы транспорта в чрезвычайных условиях

(1) Предприятия и организации транспорта принимают неотложные меры по ликвидации последствий стихийных бедствий (наводнений, пожаров, заносов и пр.), аварий и катастроф, повлекших нарушение работы транспорта.

(2) Министерство внутренних дел, Департамент гражданской защиты и чрезвычайных ситуаций, органы местного публичного управления оказывают незамедлительную помощь в ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф на транспорте, содействуют обеспечению мобилизационной готовности предприятий транспорта.

(3) Ответственность за умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания различных препятствий, которые влекут или могут повлечь нарушение работы железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного, городского электрического и трубопроводного транспорта, устанавливается законодательством.

Статья 13. Безопасность на транспорте

(1) Предприятия транспорта обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровья людей, безопасность эксплуатации транспортных средств, путей сообщения, зданий, сооружений и охрану окружающей среды.

(2) Работники, непосредственно обеспечивающие безопасность движения транспортных средств, должны иметь соответствующую профессиональную подготовку и состояние здоровья, необходимые для качественного выполнения должностных обязанностей. Указанные работники, а также лица, работа которых связана с вредными и опасными условиями труда на транспорте, обязаны проходить в установленном порядке медицинское обследование.

(3) Территории предприятий, вокзалов, станций, портов, пристаней и путей сообщения, на которых осуществляется движение транспортных средств или проводятся маневровые и погрузочно-разгрузочные работы, являются зонами повышенной опасности. Правила пребывания в таких зонах и производства работ в них устанавливаются Министерством транспорта и дорожного хозяйства с учетом предложений заинтересованных организаций, по согласованию с органами местного публичного управления.

(4) Не допускается размещение объектов, связанных с погрузкой, транспортировкой и разгрузкой взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных и отравляющих веществ, вблизи жилых массивов, заповедных природных территорий. Минимальное расстояние от таких объектов определяется строительными нормами и правилами, согласованными с соответствующими государственными органами, и нормативными актами.

(5) Переоборудование коммуникаций, связанное с реконструкцией и ремонтом сооружений транспорта, расположенных в полосе отвода путей сообщения, осу-

ществляется владельцами коммуникаций за их счет по согласованию с органами внутренних дел.

(6) Ответственность за соблюдение установленных нормативов при строительстве и эксплуатации газо- и нефтепроводов, других коммуникаций, которые пересекают железнодорожные пути и автомобильные дороги или граничат с этими путями и дорогами, несут владельцы данных коммуникаций.

(7) Предприятия, учреждения и организации – отправители и получатели взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, отравляющих и других опасных грузов обязаны гарантировать безопасность их перевозок, иметь средства и мобильные подразделения для предупреждения аварийных ситуаций во время перевозки таких грузов или ликвидации последствий аварий.

(8) Вопросы безопасности движения транспортных средств других государств на территории Республики Молдова регулируются на основе норм внутреннего законодательства и положений международных соглашений, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(9) Транспортировка транзитом через территорию Республики Молдова особо опасных грузов (ядерных материалов, радиоактивных отходов, отходов вредных химических производств, отравляющих веществ и пр.) разрешается на основании постановления Правительства.

Статья 14. Трудовые отношения и социальная защита работников транспорта. Страхование

(1) Трудовые отношения и социальная защита работников транспорта регулируются Кодексом законов о труде и другими нормативными актами.

(2) Условия и порядок страхования работников транспорта, пассажиров, багажа и грузов определяются в соответствии с законодательством.

Глава III
Транспортная система Республики Молдова

Статья 15. Единая транспортная система Республики Молдова

Единую транспортную систему Республики Молдова составляют железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный, городской электрический и трубопроводный транспорт.

Статья 17. Автомобильный транспорт

В систему автомобильного транспорта входят предприятия автомобильного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, принадлежащий им подвижной состав, авторемонтные и шиноремонтные предприятия, транспортно-экспедиционные предприятия, а также автовокзалы и автостанции, ремонтно-строительные организации, учебные заведения, объекты социально-бытового назначения, другие предприятия и организации, обеспечивающие работу автомобильного транспорта.

Статья 20. Городской электрический транспорт

В систему городского электрического транспорта входят предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, подвижной состав, троллейбусные линии, ре-

монтно-эксплуатационные депо, служебные помещения, фуникулеры, канатные дороги, предприятия по ремонту подвижного состава и изготовлению запасных частей, сооружения энергетического хозяйства и связи, снабженческие организации, учебные заведения, научно-исследовательские и проектно-конструкторские учреждения, объекты социально-бытового назначения, другие предприятия и организации, обеспечивающие работу городского электрического транспорта.

Глава IV
Контроль

Статья 22. Контроль за соблюдением законодательства на транспорте

Контроль за соблюдением законодательства на транспорте осуществляют соответствующие органы центрального и местного публичного управления в пределах их компетенции.

Председатель Парламента **Думитру МОЦПАН**

Кишинэу, 21 мая 1997 г.
N 1194-XIII.

Приложение 2

Закон Республики Молдова
об утверждении Кодекса автомобильного транспорта

Во исполнение Закона о транспорте Парламент принимает настоящий органический закон.

Ст. 1. – Утвердить Кодекс автомобильного транспорта (прилагается).

Ст. 2. – Министерству транспорта и связи принять меры по реализации положений указанного кодекса.

Председатель Парламента **Думитру ДЬЯКОВ**

Утвержден
органическим Законом
N 116-XIV от 29 июля 1998 года

КОДЕКС
автомобильного транспорта
(с изменениями и дополнениями)

Целью настоящего кодекса является регулирование деятельности в области автомобильного транспорта и определение прав, обязанностей и ответственности транспортных агентов, оказывающих автотранспортные услуги в Республике Молдова, а также физических и юридических лиц, пользующихся такими услугами.

Глава I
Общие положения

Статья 1. Область применения настоящего кодекса

Настоящий кодекс регламентирует основные условия осуществления на территории Республики Молдова автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов, выполняемых транспортными агентами, в том числе транспортными агентами других государств, за исключением специальных автомобильных перевозок.

Статья 2. Правовая основа нормативных актов, относящихся к деятельности автомобильного транспорта

Настоящий кодекс является правовой основой для разработки следующих нормативных актов, относящихся к деятельности автомобильного транспорта:

a) Правила автомобильных перевозок пассажиров и багажа;
b) Правила автомобильных перевозок грузов;
c) Правила перевозки скоропортящихся грузов;
d) Правила перевозки опасных грузов по территории Республики Молдова;

e) Инструкция по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов;
f) Правила предоставления транспортно-экспедиционных услуг;
g) Положение об автовокзале (автостанции);
) Положение об обеспечении безопасности дорожного движения на предприятиях, в учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов.

Статья 3. Основные понятия

В целях настоящего кодекса следующие основные понятия употребляются в значении:

пассажиры – лица, перевозимые автотранспортным средством, не участвующие в управлении им;

перевозимые грузы – любые товарно-материальные ценности, предъявленные грузоотправителем к перевозке, с момента принятия их к перевозке транспортным агентом до момента сдачи грузополучателю;

транспортный агент – физическое лицо, зарегистрированное в качестве субъекта предпринимательской деятельности, или юридическое лицо, владеющие автотранспортными средствами или арендующие их и осуществляющие городские, пригородные, междугородные и/или международные перевозки пассажиров или грузов;

экипаж автотранспортного средства – совокупность лиц, обслуживающих данное средство;

грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, являющееся собственником или распорядителем груза;

грузополучатель – физическое или юридическое лицо, имеющее право на получение перевозимого груза;

автотранспортное средство, автомобиль – самодвижущаяся механическая система, служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов по безрельсовым путям или выполняющая какие-либо работы и услуги, связанные с перевозками;

транспортно-экспедиционное обслуживание – производственная деятельность, состоящая в организации перевозки груза, обеспечении его отправки и получения, выполнении или организации выполнения других операций, связанных со всеми этапами перевозки;

городские перевозки – автомобильные перевозки пассажиров, багажа и грузов в пределах города;

пригородные перевозки – автомобильные перевозки пассажиров, багажа и грузов между населенными пунктами Республики Молдова по маршрутам протяженностью до 50 км включительно;

междугородные перевозки – автомобильные перевозки пассажиров, багажа и грузов между населенными пунктами Республики Молдова по маршрутам протяженностью свыше 50 км;

международные перевозки – автомобильные перевозки пассажиров, багажа и грузов за пределы Республики Молдова или в Республику Молдова из-за рубежа;

прямые смешанные перевозки – перевозки пассажиров, багажа и грузов автотранспортным средством во взаимодействии с другими видами транспорта (железнодорожным, морским, речным или воздушным), осуществляемые по единому транспортному документу для всего пути следования;

товарный груз – груз, имеющий материальную и товарную ценность;

нетоварный груз – груз, не имеющий материальной и товарной ценности;

инфраструктура автомобильного транспорта – автовокзалы, автостанции, остановочные пункты, стоянки автотранспорта, терминалы, контрольные эстакады, автосервисные предприятия, автозаправочные станции;

автовокзал (автостанция) – комплекс сооружений, включающий здание с залом

ожидания, билетными кассами, другими помещениями и службами, предназначенными для обслуживания пассажиров, а также перроны для посадки и высадки пассажиров, стоянки автобусов (микроавтобусов);

автопавильон – сооружение для защиты от непогоды пассажиров, ожидающих автотранспортное средство;

остановочный пункт – специально обустроенное место, где автотранспортное средство останавливается для посадки и высадки пассажиров;

терминал – комплекс зданий, сооружений и технических средств, предназначенных для временного хранения, переработки и подготовки грузов к перевозке;

разрешение – документ, выданный в установленном порядке центральным отраслевым органом публичного управления или иным уполномоченным им органом, позволяющий хозяйствующему субъекту оказывать определенные услуги в области автомобильных перевозок на оговоренных условиях.

Статья 4. Государственное управление автомобильным транспортом

(1) Государственное управление автомобильным транспортом осуществляется центральным отраслевым органом публичного управления, органами местного публичного управления и другими органами, уполномоченными в соответствии с компетенцией каждого из них обеспечивать:
   a) удовлетворение потребностей национальной экономики в автомобильных перевозках пассажиров, багажа и грузов;
   b) создание условий для развития на основе конкуренции автотранспортных услуг, оказываемых физическими и юридическими лицами независимо от вида собственности и организационно-правовой формы;
   c) защиту правовых и экономических интересов физических и юридических лиц, оказывающих автотранспортные услуги, а также потребителей этих услуг.

(2) Центральный отраслевой орган публичного управления ведет переговоры и заключает международные договоры и соглашения по вопросам перевозки пассажиров, багажа и грузов, контролирует соблюдение этих договоров и соглашений и представляет Правительство в международных организационных структурах в пределах своей компетенции согласно законодательству.

Статья 5. Международные автомобильные перевозки

(1) Международные автомобильные перевозки пассажиров, багажа и грузов осуществляются в соответствии с международными договорами и соглашениями и межправительственными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова, а также согласно ее внутреннему законодательству.

(2) При отсутствии договора или соглашения международные автомобильные перевозки осуществляются в порядке и на условиях, действующих в государстве, по территории которого транспортный агент осуществляет перевозку пассажиров, багажа или грузов.

Статья 6. Лицензирование и разрешение деятельности в области автомобильного транспорта

Деятельность в области автомобильного транспорта подлежит лицензированию или разрешению в соответствии с действующим законодательством.

Глава II
Подвижной состав и инфраструктура автомобильного транспорта

Статья 7. Требования к подвижному составу

Для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузов транспортные агенты должны использовать подвижной состав, отвечающий требованиям государственных стандартов и Правилам дорожного движения.

Статья 8. Требования к технической эксплуатации подвижного состава и содержанию инфраструктуры

Требования к технической эксплуатации подвижного состава и содержанию инфраструктуры автомобильного транспорта определяются государственными стандартами, настоящим кодексом и действующими нормативными актами.

Статья 9. Содержание подъездных путей к пунктам погрузки и выгрузки

Грузоотправители и грузополучатели обязаны иметь подъездные пути от автомобильных дорог к пунктам погрузки и выгрузки и содержать их в исправном состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение автотранспортных средств и их свободное маневрирование в любой момент осуществления перевозок.

Статья 10. Строительство автовокзалов (автостанций)

(1) Строительство автовокзалов (автостанций) осуществляется в установленном законодательством порядке.
(2) Благоустройство площадей автовокзалов (автостанций) осуществляется органами местного публичного управления, на территории которых находятся автовокзалы (автостанции).

Статья 11. Обустройство остановочных пунктов общественного транспорта и стоянок легковых таксомоторов

(1) Остановочные пункты регулярных маршрутов общественного транспорта в городах и иных населенных пунктах обустраиваются органами местного публичного управления и включают в себя перрон или площадку для посадки и высадки пассажиров, а также автопавильон.
(2) На остановочных пунктах городских и пригородных автобусных маршрутов органами местного публичного управления вывешиваются указатели интервалов движения автобусов, а для маршрутов с интервалом движения более 20 минут – расписания движения по данному остановочному пункту.
(3) Для стоянки легковых таксомоторов в городах и других населенных пунктах органы местного публичного управления отводят по предложению транспортных агентов специальные благоустроенные площадки.

Статья 12. Информирование пассажиров междугородных маршрутов

На автовокзалах (автостанциях) и остановочных пунктах междугородных маршрутов пассажирам предоставляется следующая информация:
а) расписание движения автотранспортных средств по всем маршрутам;

b) таблица стоимости проезда пассажиров и провоза багажа;
c) основные положения Правил автомобильных перевозок пассажиров и багажа;
d) режим работы билетных касс и других служб автовокзала (автостанции);
e) перечень категорий граждан, пользующихся льготами по оплате проезда на автомобильном транспорте.

Статья 13. Организация технической помощи автотранспортным средствам на автодорогах

Владелец или орган управления автомобильной дорогой организует оказание технической помощи автотранспортным средствам независимо от их принадлежности на основе договоров с предприятиями автосервиса с оплатой пользователем оказанных услуг.

Глава III
Автомобильные перевозки пассажиров и багажа

Статья 14. Регулярные и нерегулярные перевозки

(1) Перевозки пассажиров и багажа автобусами (микроавтобусами) подразделяются на регулярные и нерегулярные.
(2) Регулярные перевозки выполняются по заранее объявленным маршрутам с установленной расписанием периодичностью.
(3) Нерегулярные перевозки осуществляются транспортными агентами с соблюдением действующих нормативных актов по договорам (заказам) с физическими или юридическими лицами, являющимися заказчиками транспортных услуг.
(4) Перевозка пассажиров такси осуществляется в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Статья 15. Организация процесса перевозки

Процесс перевозки пассажиров (багажа) на регулярных маршрутах осуществляется через автовокзалы и включает в себя организацию:
a) движения автобусов и обслуживания пассажиров;
b) продажи билетов;
c) хранения багажа и ручной клади пассажиров;
d) диспетчерской службы.

Статья 16. Билеты на проезд по регулярным маршрутам

(1) Для проезда и провоза багажа в автобусах (микроавтобусах) регулярных маршрутов пассажиры обязаны приобретать билеты и при необходимости предъявлять их.
(2) Билет является документом, свидетельствующим об оплате проезда, дающим пассажиру право на проезд в автобусе (микроавтобусе) до указанного пункта назначения и подтверждающим наличие обязательного страхования пассажира.

Статья 17. Порядок продажи билетов

(1) Билеты на проезд пассажиров и провоз багажа на всех регулярных пригородных, междугородных и международных маршрутах продаются в билетных кас-

сах автовокзалов (автостанций). В исключительных случаях, при отсутствии таких касс, билеты продаются водителем автобуса (микроавтобуса).

(2) В начальном, конечном пунктах маршрута автобуса (микроавтобуса) и наиболее крупных промежуточных остановочных пунктах администрация автовокзалов (автостанций) организует предварительную продажу билетов.

Статья 18. Камера хранения на автовокзалах (автостанциях)

(1) Камеры хранения на автовокзалах (автостанциях) принимают от пассажиров багаж и ручную кладь независимо от наличия билета.

(2) Запрещаются прием и сдача в камеры хранения огнеопасных, взрывчатых, отравляющих, ядовитых, радиоактивных, едких и зловонных веществ, а также вещей, могущих загрязнить вещи других пассажиров.

Статья 19. Режим работы автовокзалов (автостанций)

Режим работы автовокзалов (автостанций) устанавливается в зависимости от расписания движения автобусов (микроавтобусов) и согласовывается с органами местного публичного управления.

Статья 20. Права пассажиров

Пассажиры вправе:

a) приобрести в установленном порядке билет на любой регулярный маршрут:

b) провозить с собой бесплатно ручную кладь в объеме, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

c) при прекращении поездки по междугородному маршруту до ее окончания вследствие болезни или несчастного случая получить стоимость проезда за оставшееся расстояние;

d) до отправления автобуса (микроавтобуса) в рейс вернуть билет в билетную кассу и получить полностью уплаченную сумму (включая сборы) в случае отправления автобуса (микроавтобуса) с опозданием более чем на час или предоставления места в автобусе (микроавтобусе) менее высокого класса, чем тот, на который приобретен билет;

e) при опоздании на автобус (микроавтобус) в течение трех часов, а при опоздании по причине болезни или несчастного случая – в течение 72 часов с момента отправления автобуса (микроавтобуса), на который был приобретен билет, обновить билет с доплатой 25 процентов его стоимости или получить обратно стоимость проезда за вычетом 25 процентов стоимости билета и уплаченного сбора в порядке, предусмотренном Правилами автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

f) при возврате билета в билетную кассу не позднее чем за два часа до отправления автобуса (микроавтобуса) получить полную стоимость проезда за вычетом уплаченного сбора, а при возврате билета позднее этого срока, но до отправления автобуса (микроавтобуса) – стоимость проезда за вычетом 15 процентов стоимости билета и уплаченного сбора в порядке, предусмотренном Правилами автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Статья 21. Обязанности пассажиров

Пассажиры обязаны:

a) своевременно и полностью вносить плату за проезд, сохранять билет до пунк-

та следования и предъявлять его по требованию представителей контролирующих органов;
b) соблюдать порядок посадки в автобус (микроавтобус) и высадки из него;
c) находясь в автобусе (микроавтобусе), соблюдать требования Правил автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Статья 22. Подача автобуса (микроавтобуса) иного класса

(1) При согласии пассажира на проезд в автобусе (микроавтобусе) менее высокого класса, чем тот, на который приобретен билет, ему возвращается разница между уплаченной им суммой и стоимостью проезда в предоставленном автотранспортном средстве.
(2) Если вместо предусмотренного автобуса (микроавтобуса) предоставляется другой, проезд в котором стоит дороже, пассажиры, приобретшие билеты до объявления об этом, имеют право проезда по приобретенным билетам без доплаты. С момента объявления о замене автобуса (микроавтобуса) билеты продаются по более высокому тарифу с предупреждением об этом пассажиров.

Статья 23. Перевозка багажа

(1) Прием багажа от пассажира удостоверяется билетом на багаж. При сдаче багажа к перевозке пассажир вправе объявить его ценность, уплатив установленный сбор.
(2) Не допускаются к перевозке в качестве ручной клади и багажа огнеопасные, взрывчатые, отравляющие, ядовитые, радиоактивные, едкие, вредные и зловонные вещества, а также вещи, могущие загрязнить автотранспортное средство или одежду и вещи других пассажиров.
(3) Порядок перевозки ручной клади и багажа определяется Правилами перевозки пассажиров и багажа.

Глава IV
Автомобильные перевозки грузов

Статья 24. Организация деятельности транспортных агентов

(1) Транспортные агенты организуют свою деятельность самостоятельно, исходя из спроса на транспортные услуги.
(2) В своей деятельности транспортные агенты руководствуются положениями настоящего кодекса, других действующих нормативных актов, а также международными соглашениями и конвенциями, одной из сторон которых является Республика Молдова.

Статья 25. Основания приема грузов к перевозке

(1) Транспортные агенты принимают грузы к перевозке на основе договоров на перевозку грузов, заключенных с грузоотправителями или грузополучателями. Они обеспечивают первоочередность перевозки договорных грузов, за исключением случаев стихийных бедствий, катастроф, аварий и других чрезвычайных ситуаций.
(2) Транспортный агент может заключать договор на перевозку грузов с организа-

цией, не являющейся грузоотправителем или грузополучателем. В данном случае эта организация пользуется правами и берет на себя обязанности и ответственность, предусмотренные настоящим кодексом для грузоотправителей и грузополучателей.

Статья 26. Прием к перевозке скоропортящихся, опасных, тяжеловесных и негабаритных грузов

(1) Скоропортящиеся грузы принимаются к перевозке транспортным агентом в первоочередном порядке. Перевозка скоропортящихся грузов осуществляется согласно Правилам перевозки скоропортящихся грузов.
(2) Опасные грузы принимаются к перевозке транспортным агентом в порядке и в случаях, предусмотренных Правилами перевозки опасных грузов по территории Республики Молдова, международными конвенциями, одной из сторон которых является Республика Молдова.
(3) Тяжеловесные и негабаритные грузы принимаются к перевозке транспортным агентом в порядке и в случаях, предусмотренных Инструкцией по перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов.

Статья 27. Требования к состоянию автотранспортного средства

(1) Транспортный агент обязан подать грузоотправителю под погрузку предусмотренное исправное автотранспортное средство, пригодное для перевозки данного вида груза и отвечающее требованиям санитарных норм и охраны окружающей среды.
(2) Подача автотранспортного средства, непригодного для перевозки указанного в договоре (заявке) груза, приравнивается к неисполнению договорных обязательств.

Статья 28. Грузосопроводительные документы

Грузоотправитель обязан представить транспортному агенту на предъявленный к перевозке товарный груз необходимые грузосопроводительные документы.

Статья 29. Пользование автотранспортным средством с повременной оплатой

Пользование автотранспортным средством с повременной оплатой оформляется записями грузоотправителя (грузополучателя) в путевом листе с указанием пробега и времени нахождения автотранспортного средства в распоряжении грузоотправителя (грузополучателя).

Статья 30. Перевозки однородных грузов

Перевозки однородных грузов от одного грузоотправителя в адрес одного и того же грузополучателя на одно и то же расстояние могут оформляться одним грузосопроводительным документом на всю работу, выполняемую автотранспортным средством в течение смены, в порядке, устанавливаемом Правилами автомобильных перевозок грузов.

Статья 31. Погрузка (разгрузка) груза у грузоотправителя (грузополучателя)

Экипаж автотранспортного средства обязан проверить соответствие количества грузов, сохранности упаковки, указанной в документах, укладки и крепления груза в автомобиле требованиям безопасности движения. Грузоотправитель по требованию водителя автотранспортного средства обязан устранить недостатки, обнаруженные в укладке и креплении груза. Если требования по устранению указанных недостатков не выполнены, водитель автотранспортного средства обязан отметить этот факт во всех экземплярах грузосопроводительного документа и отказаться от выполнения транспортных операций.

Статья 32. Проверка веса, количества грузовых мест и состояния груза

(1) Вес груза считается вычисленным правильно, если разница между весом груза в пункте отправления и в пункте назначения не превышает норм, установленных стандартами, и норм естественной убыли для соответствующего вида груза.
(2) Если при проверке в пункте назначения веса, количества грузовых мест или состояния груза обнаружены недостача, порча или повреждение груза или если эти обстоятельства установлены актом, составленным в пути следования, транспортный агент обязан определить объем недостачи, порчи или повреждения груза.
(3) При необходимости проведения экспертизы транспортный агент по собственной инициативе или по требованию грузополучателя приглашает соответствующих специалистов.
(4) Если транспортный агент уклоняется от вызова эксперта, грузополучатель вправе пригласить эксперта, уведомив транспортного агента о времени и месте проведения экспертизы.

Статья 33. Сопровождение груза

(1) Сопровождение груза может быть организовано как грузоотправителем, так и транспортным агентом согласно заключенному договору на основании правил перевозки грузов соответственно их виду.
(2) Сопровождение опасных грузов организуется в соответствии с действующим законодательством.

Статья 34. Перевозка груза в прямом смешанном сообщении

(1) Перевозка груза в прямом смешанном сообщении производится согласно настоящему кодексу, кодексам других видов транспорта, а также заключенным на их основе договорам (узловым соглашениям).
(2) Каждый перевозчик соблюдает правовой режим, установленный для соответствующего транспортного средства, и несет солидарную ответственность за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза либо за ущерб, причиненный третьему лицу.

Глава V
Оплата перевозок

Статья 35. Оплата перевозки грузов и транспортно-экспедиционных услуг

Размер платы за перевозку грузов и транспортно-экспедиционные услуги определяется на основе тарифов, установленных законодательством, а в случаях, когда тари-

фы не установлены, – по соглашению сторон, заключивших договор на перевозку грузов или оказание транспортно-экспедиционных услуг.

Статья 36. Оплата перевозки пассажиров и багажа

(1) Тарифы на перевозку пассажиров и багажа на городских маршрутах утверждаются органами местного публичного управления, а на пригородных, междугородных и международных маршрутах – центральным отраслевым органом публичного управления.
(2) Возмещение убытков, понесенных транспортным агентом в связи с предоставлением отдельным категориям граждан льгот по оплате проезда на автотранспорте, регулируется законодательством.

Глава VI
Права, обязанности и ответственность

Статья 37. Права транспортных агентов

Транспортные агенты вправе:
a) определять в соответствии с действующим законодательством режим и график перевозок, за исключением перевозок пассажиров по регулярным маршрутам;
b) устанавливать в пределах своей компетенции согласно установленному порядку дополнительные маршруты и рейсы для перевозки пассажиров, за исключением перевозок пассажиров по регулярным маршрутам;
c) требовать от пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей выполнения положений Закона о транспорте, настоящего кодекса и других нормативных актов, регулирующих деятельность автомобильного транспорта.

Статья 38. Обязанности транспортных агентов

Транспортные агенты обязаны:
a) организовать свою деятельность в соответствии с действующим законодательством согласно требованиям качества и требованиям, предъявляемым к профессиональной подготовке;
b) качественно и в срок выполнять перевозки пассажиров, багажа и грузов, обеспечивая первоочередность перевозок, связанных с ликвидацией последствий стихийных бедствий, катастроф, аварий и других чрезвычайных ситуаций;
c) обеспечивать безопасность перевозок и сохранность перевозимых грузов и багажа, предупреждать аварии и другие несчастные случаи;
d) соблюдать законодательство о труде, законодательство по охране окружающей среды и экологические стандарты и нормативы, принимать меры к снижению вредного воздействия автотранспортных средств на здоровье населения и окружающую среду;
e) совместно с Государственной дорожной полицией и Государственной экологической инспекцией ежегодно проводить экологическую паспортизацию автотранспортных средств;
f) соблюдать предусмотренные законодательством права граждан и льготы, предоставляемые им при пользовании автотранспортными средствами;
g) ежегодно заключать со страховыми организациями договоры обязательного

страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами в соответствии с действующим законодательством.

Статья 39. Ответственность транспортных агентов, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров

Транспортные агенты, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры несут установленную законодательством имущественную ответственность за несоблюдение обязательств, предусмотренных настоящим кодексом.

Статья 40. Ответственность за предъявление к перевозке груза, не предусмотренного договором

Если грузоотправитель предъявил к перевозке груз, не предусмотренный договором, или указывает другой пункт назначения, транспортный агент вправе отказаться от перевозки, взыскав стоимость пробега автомобиля в обоих направлениях.

Статья 41. Ответственность за отказ от использования автотранспортных средств по договору

При отказе физического или юридического лица – заказчика автотранспортных средств с повременным тарифом оплаты использовать последние в объеме, указанном в договоре, заказчик обязан уплатить неустойку по договорному повременному тарифу за простой указанных средств.

Статья 42. Ответственность за сохранность груза

(1) Транспортные агенты несут ответственность за сохранность груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю согласно Правилам автомобильных перевозок грузов.

(2) Транспортные агенты возмещают ущерб, причиненный при перевозке груза, в следующих размерах:
   a) за утрату или недостачу груза – в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза;
   b) за порчу или повреждение груза – в размере суммы, на которую снизилась его стоимость;
   c) за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза с объявленной ценностью – в размере объявленной ценности, если не будет доказано, что объявленная ценность не соответствует действительной стоимости груза.

(3) Грузоотправитель (грузополучатель) вправе считать груз утраченным и потребовать возмещения ущерба за его утрату, если груз не был выдан по его требованию:
   a) при городской и пригородной перевозке – в течение 10 дней со дня приема груза к перевозке;
   b) при междугородной перевозке – в течение 30 дней с момента истечения указанного в договоре срока доставки.

(4) Согласно Правилам автомобильных перевозок грузов наряду с возмещением ущерба, причиненного утратой, недостачей, порчей или повреждением груза транспортный агент должен возвратить грузоотправителю (грузополучателю) взысканную за перевозку утраченных, недостающих, испорченных или поврежденных грузов плату, если она не входит в стоимость груза.

(5) Транспортный агент возмещает стоимость утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза на основании счета или другого заменяющего его документа, предъявленного грузоотправителем (грузополучателем).
(6) Стоимость груза определяется о среднерыночным ценам, действовавшим на дату и в месте выдачи груза грузополучателю, предусмотренных в договоре.

Статья 43. Ответственность за сохранность багажа

(1) За утрату или недостачу принятого к перевозке багажа транспортные агенты несут имущественную ответственность в следующих размерах:
   a) за багаж, принятый к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной ценности, если не будет доказано, что она не соответствует действительной стоимости;
   b) за багаж, принятый к перевозке без объявления ценности, – в размере стоимости утраченного или недостающего багажа.
(2) В случае порчи или повреждения багажа транспортный агент компенсирует сумму, на которую снизилась стоимость багажа.

Статья 44. Ответственность за сохранность ручной клади

Ответственность за сохранность перевозимой пассажиром ручной клади возлагается на пассажира, за исключением случаев, когда ручная кладь была частично или полностью утрачена либо повреждена по вине транспортного агента. В этих случаях транспортный агент несет ответственность за причиненный ущерб в размере, предусмотренном статьей 43 настоящего кодекса.

Статья 45. Ответственность за предъявление запрещенного к перевозке груза или груза, при перевозке которого требуются особые меры предосторожности, а также за непредставление надлежащих документов

За предъявление запрещенного к перевозке груза или груза, при перевозке которого требуются особые меры предосторожности, с неправильным указанием в грузосопроводительных документах его наименования или свойств, а также за непредставление к такому грузу документов, подтверждающих соблюдение норм таможенного, санитарного и административного права, грузоотправитель помимо возмещения причиненных транспортному агенту убытков уплачивает штраф в установленном законодательством размере.

Статья 46. Ответственность за провоз запрещенного к перевозке багажа

(1) При обнаружении в предъявленном к перевозке багаже предметов, перевозка которых в виде багажа запрещена, на владельца багажа налагается штраф в установленном законодательством размере.
(2) Ущерб, причиненный транспортному агенту или другому лицу в связи с транспортировкой запрещенного к перевозке багажа, обязан возместить его владелец.

Статья 47. Ответственность за повреждение автотранспортного средства

Грузоотправитель (грузополучатель) обязан возместить транспортному агенту убытки, причиненные в связи с повреждением автотранспортного средства в резуль-

тате неправильных упаковки и крепления груза грузоотправителем (грузополучателем) при их погрузке (разгрузке).

Статья 48. Удостоверение обстоятельств, которые могут служить основанием для привлечения к имущественной ответственности

Обстоятельства, которые могут служить основанием для привлечения к имущественной ответственности транспортных агентов, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров, удостоверяются записями в грузосопроводительных документах и актами установленной формы.

Статья 49. Порядок предъявления претензий и возбуждения исков

(1) До предъявления иска по автомобильным перевозкам обязательно предъявление претензии к участникам перевозки.
(2) Претензии и иски по автомобильным перевозкам пассажиров, багажа и грузов рассматриваются в порядке, установленном законодательством.

Статья 50. Передача права на предъявление претензий и исков

Передача права на предъявление претензий и исков другим физическим и юридическим лицам не допускается, за исключением случаев передачи такого права грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю либо грузоотправителем (грузополучателем) вышестоящей организации или транспортно-экспедиционной организации.

Глава VII
Заключительные и переходные положения

Статья 51. Международные договоры и соглашения

Если международным договором или соглашением, одной из сторон которого является Республика Молдова, установлены иные нормы чем те, которые содержатся в настоящем кодексе, применяются нормы международного договора или соглашения.

Статья 52. Временное прекращение автомобильных перевозок или введение ограничений на движение

(1) Временное прекращение автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов или введение ограничений на движение по автомобильным дорогам Республики Молдова может производиться только в случае стихийных бедствий, появления угрозы безопасности движения или проведения ремонтных работ.
(2) Решения о временном прекращении перевозок пассажиров, багажа и грузов или о введении ограничений на движение с указанием срока их действия принимаются: по национальным дорогам – центральным отраслевым органом публичного управления, по остальным категориям дорог – органами местного публичного управления в пределах подведомственных им территорий.
(3) В неотложных случаях, когда создается угроза безопасности движения или загрязнения окружающей среды, органы Государственной дорожной полиции имеют право запретить или ограничить на время движение автотранспортных

средств, осуществляющих перевозки пассажиров, багажа и грузов, на отдельных участках улиц и дорог.

(4) Органы, принявшие решение о временном прекращении или ограничении движения по автомобильным дорогам, обязаны довести это решение до сведения граждан, заинтересованных предприятий, учреждений и организаций.

Статья 53. Контроль за соблюдением положений настоящего кодекса

Контроль за соблюдением положений настоящего кодекса и других нормативных актов, относящихся к деятельности автомобильного транспорта, осуществляется центральным отраслевым органом публичного управления и органами местного публичного управления в пределах их компетенции.

Статья 54. Приведение законодательства в соответствие с настоящим кодексом

(1) До приведения законодательства в соответствие с настоящим кодексом нормативные акты применяются в части, не противоречащей кодексу.

(2) Правительству в шестимесячный срок:
- представить Парламенту предложения по приведению законодательства в соответствие с настоящим кодексом;
- привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим кодексом;
- разработать нормативные акты, предусмотренные статьей 2 настоящего кодекса.

Закон Республики Молдова
(извлечение)
о дорожном фонде
(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий закон.

Настоящий закон определяет правовые, организационные и финансовые основы создания и функционирования дорожного фонда (далее – фонда).

Статья 1. Назначение и распределение фонда

(1) Фонд имеет специальное целевое назначение и используется для финансирования:
   a) содержания, ремонта и реконструкции национальных и местных автомобильных дорог общего пользования;
   b) проектирования автомобильных дорог;
   c) развития производственных баз предприятий, обслуживающих автомобильные дороги;
   d) производства дорожно-строительных материалов;
   e) приобретения техники и оборудования для содержания автомобильных дорог;
   f) проведения научно-исследовательских и проектно-конструкторских разработок общеотраслевого характера;
   g) управления дорожным хозяйством;
   h) расходов по обслуживанию и возврату целевых займов, утвержденных законом в соответствии с частью (2) статьи 2 настоящего закона.

(2) Порядок распределения средств фонда на национальные и местные автомобильные дороги общего пользования ежегодно утверждается Правительством с учетом того, что не менее 50 процентов фонда используются на финансирование национальных автомобильных дорог.

(3) Размер средств на содержание автомобильных дорог определяется исходя из нормативов на один километр дороги и их протяженности.

(4) Объем средств, необходимых для ремонта и реконструкции автомобильных дорог, утверждается Правительством в соответствии с перечнем этих дорог.

(5) Правительство обязано ежегодно публиковать отчеты о расходовании фонда.

Статья 2. Источники образования фонда

(1) Источниками образования фонда являются:
   a) отчисления от акцизов на бензин и дизельное топливо;
   b) сбор за проезд по автомобильным дорогам Республики Молдова транспортных средств, не зарегистрированных в республике, взимаемый с их пользователей, не имеющих налоговых взаимоотношений с бюджетом республики и использующих ее территорию для передвижения транспорта, перемещения грузов и пассажиров;
   c) сбор за пользование автомобильными дорогами с владельцев транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова, за исключением отчислений в бюджеты административно-территориальных единиц;

d) сбор за выдачу разрешений на проезд транспортных средств с превышением допустимых общей массы, весовых нагрузок на ось и габаритов и сбор на производство работ и размещение объектов дорожного сервиса в охранной зоне автомобильных дорог;
e) средства от выдачи разрешений на осуществление международных автотранспортных перевозок, журналов (бортовые журналы к многоразовым разрешениям ЕКМТ) и сборы за осуществление международных автотранспортных перевозок (специальные сборы), уплачиваемые физическими и юридическими лицами;
f) штрафы, налагаемые за несоблюдение правил пассажирских перевозок, порчу автомобильных дорог, дорожных сооружений и оборудования, насаждений вдоль дорог;
g) сбор за импортируемый сжиженный газ;
h) сбор за реализацию природного газа, предназначенного для использования в качестве горючего для автотранспортных средств.

(2) В фонд могут направляться средства, полученные в результате проведения целевых займов и лотерей, а также средства государственного бюджета (по решению Парламента) и бюджетов административно-территориальных единиц (по решению органов местного публичного управления).
(3) Средства фонда, образуемые за счет источников, предусмотренных в части (1), являются неотъемлемой частью государственного бюджета и ежегодно утверждаются Парламентом.
(4) Средства, предусмотренные частями (1) и (2), аккумулируются на счете фонда в Центральном казначействе. Финансирование расходов фонда осуществляется согласно назначениям, предусмотренным в утверждаемых Правительством годовых программах работ по ремонту и содержанию дорог общего пользования в установленных по объектам и видам работ пределах.
(5) Неиспользованные в течение финансового года средства фонда переходят на следующий год.

Статья 4. Сбор за проезд по автомобильным дорогам Республики Молдова транспортных средств, не зарегистрированных в республике

(1) Плательщиками сбора являются физические и юридические лица – пользователи транспортных средств, не зарегистрированных в Республике Молдова, не имеющие налоговых взаимоотношений с бюджетом республики и использующие ее территорию для передвижения транспорта, перемещения грузов и пассажиров.
(2) Сбор взимается при въезде транспорта на территорию Республики Молдова по ставкам, указанным в приложении 1, в следующем порядке:
a) пользователи транспортных средств уплачивают сбор за наличный расчет в молдавских леях или свободно конвертируемой валюте в порядке и по курсу, установленному Национальным банком Молдовы на день пересечения границы;
b) пользователи пассажирского автомобильного транспорта, осуществляющие регулярные международные рейсы, могут предварительно уплачивать сбор в безналичном порядке.
(3) При перевозке опасных грузов размер сбора увеличивается на 200 процентов.
(4) Ответственность за полное перечисление сбора в государственный бюджет возлагается на уполномоченный орган, находящийся на таможенных постах в пунктах пересечения границы. Перечисление сбора осуществляется плательщиком непосредственно на счет казначейства.

(5) Если международные договоры с участием Республики Молдова устанавливают иные ставки сбора или правила, чем те, которые предусмотрены настоящей статьей, применяются ставки сбора и правила международных договоров.

Статья 5. Сбор за пользование автомобильными дорогами с владельцев транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова

(1) Плательщиками сбора являются физические и юридические лица – владельцы транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова.
(2) Сбор уплачивается ежегодно до проведения технического осмотра или технического тестирования транспортных средств не позднее 31 июля, а в случае появления налогооблагаемых объектов после этой даты – не позднее 20 декабря отчетного года.
(3) Плательщики сбора уплачивают его в безналичном порядке либо за наличный расчет через коммерческие банки.
(4) Проведение технического осмотра или технического тестирования транспортных средств без предъявления квитанции или платежного поручения об уплате сбора не допускается.
(5) От уплаты сбора освобождаются инвалиды, имеющие легковые автомобили с ручным управлением.
(6) На период с 2006 по 2010 год включительно освобождаются от сбора хозяйствующие субъекты – сельскохозяйственные производители независимо от организационно-правовой формы, основная фактическая деятельность которых предусмотрена приложением 3 к Закону о введении в действие разделов I и II Налогового кодекса N 1164-XIII от 24 апреля 1997 года.

Статья 6. Сбор за выдачу разрешений на проезд транспортных средств с превышением допустимых общей массы, весовых нагрузок на ось и габаритов и сбор на производство работ и размещение объектов дорожного сервиса в охранной зоне автомобильных дорог

(1) Плательщиками сбора являются юридические и физические лица, в том числе иностранные и лица без гражданства, использующие автомобильные дороги для проезда по ним транспортных средств с превышением общей массы весовых нагрузок на ось и габаритов и производства работ по прокладке коммуникаций и строительства объектов в охранной зоне автомобильных дорог.
(2) Сбор уплачивается в безналичном порядке либо за наличный расчет по ставкам, указанным в приложениях 1, 3 и 4, через коммерческие банки.

Статья 7. Сбор за выдачу разрешений на осуществление международных автотранспортных перевозок

Учет и контроль за перечислением в государственный бюджет на счет казначейства сбора за выдачу разрешений на осуществление международных автотранспортных перевозок осуществляются уполномоченным на то органом, который финансируется за счет этих сборов в соответствии с Положением о порядке образования и использования фонда, утвержденным Парламентом.

Статья 9. Заключительные положения

(1) Настоящий закон вступает в силу со дня опубликования.

(2) Правительству:
   – в месячный срок представить Парламенту на утверждение Положение о порядке образования и использования фонда;
   – в двухмесячный срок привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом.

(3) Признать утратившим силу Закон о дорожном налоге N 1529-XII от 22 июня 1993 года.

Председатель Парламента **Петру ЛУЧИНСКИ**

Кишинэу, 2 февраля 1996 г.
N 720-XIII.

Приложение 1
к Закону о дорожном фонде

Ставки сбора за проезд по автомобильным дорогам Республики Молдова транспортных средств, не зарегистрированных в республике, взимаемого с их пользователей, не имеющих налоговых отношений с бюджетной системой республики и использующих ее территорию для передвижения транспорта, перемещения грузов и пассажиров

Объекты сбора	Ставка сбора, в евро	
	за въезд в страну	за каждый километр пути
Легковые автомобили	5	–
Прицепы к легковым автомобилям	2	–
Микроавтобусы и автобусы вместимостью:		
– до 11 мест, включая место водителя	15	0,05
– от 12 до 17 мест, включая место водителя	20	0,10
– от 18 до 24 мест, включая место водителя	30	0,15
– от 25 до 40 мест, включая место водителя	40	0,20
– свыше 40 мест, включая место водителя	45	0,25
Прицепы к автобусам	15	0,05
Грузовые автомобили с прицепами и без них (без превышения допустимой весовой нагрузки на ось) общей массой:		
– до 3,6 тонны включительно	10	0,10
– от 3,6 до 10 тонн включительно	15	0,15
– от 10 до 40 тонн включительно	25	0,25
Транспортные средства с превышением допустимых общей массы, весовой нагрузки на ось и габаритов:		
– за выдачу предварительного заключения и специального разрешения	45	–
– за превышение допустимой общей массы		
– в соответствии с инструкцией о порядке разрешения и осуществления перевозок по дорогам общего пользования транспортными средствами с превышением допустимых общей массы, весовой нагрузки на ось и(или) габаритов	15	0,25 за каждую тонну превышения
– за превышение весовой нагрузки на ось:		
а) одиночную – 10,1-12 тонн	15	0,125 за каждую тонну превышения
сдвоенную – 16,1-18 тонн	15	0,125 за каждую тонну превышения
строенную – 22,1-24 тонны	15	0,125 за каждую тонну превышения

Объекты сбора	Ставка сбора, в евро	
	за въезд в страну	за каждый километр пути
b) одиночную – свыше 12 тонн	15	0,15 за каждую тонну превышения
сдвоенную – свыше 18 тонн	15	0,15 за каждую тонну превышения
строенную – свыше 24 тонн	15	0,15 за каждую тонну превышения
– за превышение габаритов:		
a) ширины и высоты	15	0,005 за каждый см превышения
b) длины	15	0,3 за каждый метр превышения
– за сопровождение, при необходимости, автомобилем прикрытия	–	0,3
– за повторное взвешивание транспортного средства с грузом на таможне	15	–

Примечания:

1. В случае выявления на территории Республики Молдова или при выезде с нее транспортных средств с превышением допустимых общей массы, весовых нагрузок на ось и(или) габаритов без специального разрешения и документов об уплате сбора за въезд на территорию Республики Молдова и использование автомобильных дорог взимается штраф в размере установленной ставки сбора. Уплата штрафа не освобождает от уплаты соответствующего сбора.
2. Для транспортных средств (за исключением легковых автомобилей без прицепов), пересекающих территорию Республики Молдова транзитом, ставки сбора установлены с учетом нахождения их в пределах страны в течение 24 часов. Нахождение указанных транспортных средств на территории страны сверх этого срока оплачивается дополнительно за каждые сутки в размере, эквивалентном 24 евро.
3. Средства, взимаемые согласно настоящему приложению, перечисляются плательщиками ежедневно в полном объеме непосредственно на счет Казначейства Министерства финансов в установленном порядке.
4. Положения настоящего приложения, за исключением относящихся к транспортным средствам с превышением допустимых общей массы, весовых нагрузок на ось и(или) габаритов, не применяются к транспортным средствам, зарегистрированным в Украине и Румынии. Уполномоченный орган вправе самостоятельно устанавливать для этих транспортных средств сборы, адекватные сборам, установленным этими государствами.

Приложение 2
к Закону о дорожном фонде

Ставки сбора
за пользование автомобильными дорогами с владельцев
транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова

Объекты сбора	Ставка сбора в год, в леях
Мотоциклы, мотороллеры	36
Легковые автомобили (в том числе автомобили скорой помощи с автомобильными шасси) с объемом двигателя:	
– до 1500 куб.см включительно	54
– от 1501 до 2000 куб.см включительно	108
– от 2001 до 2500 куб.см включительно	360
– от 2501 до 3000 куб.см включительно	900
– от 3001 до 3500 куб.см включительно	1080
– от 3501 до 4000 куб.см включительно	1260
– от 4001 до 4500 куб.см включительно	1440
– от 4501 до 5000 куб.см включительно	1620
– от 5001 до 5500 куб.см включительно	1800
– от 5501 до 6000 куб.см включительно	1980
– свыше 6000 куб.см	2160
Прицепы грузоподъемностью, указанной в техническом паспорте, кроме прицепов, используемых исключительно на сельскохозяйственных работах:	
– до 0,75 тонны включительно	36
– от 0,75 до 3,5 тонны включительно	216
– от 3,5 до 10 тонн включительно	360
– свыше 10 тонн	432
Полуприцепы грузоподъемностью, указанной в техническом паспорте:	
– до 15 тонн включительно	432
– от 15 тонн до 20 тонн включительно	648
– от 20 тонн до 25 тонн включительно	828
– от 25 тонн до 30 тонн включительно	1008
– от 30 тонн до 35 тонн включительно	1224
– свыше 35 тонн	1440
Тягачи 360	
Грузовые автомобили, самосвалы и другие автомобили для грузовых перевозок общей массой, указанной в техническом паспорте:	
– до 1,6 тонны включительно	144

Объекты сбора	Ставка сбора в год, в леях
– от 1,6 до 5 тонн включительно	288
– от 5 до 10 тонн включительно	360
– свыше 10 тонн	900
Микроавтобусы и автобусы вместимостью:	
– до 11 мест, включая место водителя	900
– от 12 до 17 мест, включая место водителя	1080
– от 18 до 24 мест, включая место водителя	1260
– от 25 до 40 мест, включая место водителя	1440
– свыше 40 мест, включая место водителя	1620

Примечания:

1. Сбор уплачивается ежегодно не позднее 31 июля независимо от срока проведения технического осмотра или технического тестирования транспортных средств, за исключением специализированных предприятий, занятых перевозкой пассажиров, которые уплачивают сбор за транспортные средства при прохождении технического осмотра или технического тестирования два раза в год – до 31 июля и до 30 ноября – равными частями. Для транспортных средств, приобретенных позднее установленного срока, срок их регистрации в органах дорожной полиции считается сроком уплаты сбора.
2. Юридические лица, а также физические лица, транспортные средства которых используются в предпринимательской деятельности, представляют налоговым органам отчеты до 31 июля, а в случае появления налогооблагаемых объектов после этой даты – не позднее 20 декабря отчетного года за каждый квартал в отдельности.

Приложение 3
к Закону о дорожном фонде

Ставки сбора за выдачу разрешений на проезд
транспортных средств с превышением допустимых общей массы,
весовых нагрузок на ось и габаритов

Объект сбора	Ставка сбора, в леях
Выдача предварительного заключения и специального разрешения:	
– по заявке	36,0
– при выявлении транспортных средств, не имеющих разрешений	1800,0
Превышение весовой нагрузки на ось:	
a) одиночную – 10,1-12 тонн превышения X км	0,9 за каждую тонну
сдвоенную – 16,1-18 тонн превышения X км	0,9 за каждую тонну
строенную – 22,1-24 тонны превышения X км	0,9 за каждую тонну
b) одиночную – свыше 12 тонн превышения X км	1,8 за каждую тонну
сдвоенную – свыше 18 тонн превышения X км	1,8 за каждую тонну
строенную – свыше 24 тонн превышения X км	1,8 за каждую тонну
Превышение общей массы транспортного средства с грузом (без превышения превышения X км весовой нагрузки на ось)	2,7 за каждую тонну
Превышение габаритов при соблюдении условий по весовым нагрузкам:	
– ширины или высоты до 50 см или длины до 100 см	3,6 за каждый километр
– ширины или высоты на 50-100 см или длины на 100-200 см	7,2 за каждый километр
– ширины или высоты на 101-150 см или длины на 201-350 см	10,8 за каждый километр
– ширины или высоты на 151-200 см или длины на 351-600 см	14,4 за каждый километр
– ширины или высоты на 201-250 см или длины на 601-900 см	18,0 за каждый километр
– ширины или высоты на 251-300 см или длины на 901-1200 см	21,6 за каждый километр

Объект сбора	Ставка сбора, в леях
Превышение габаритов при соблюдении условий по весовым нагрузкам:	
– ширины или высоты свыше 301 см или длины свыше 1201 см	27,0 за каждый километр
Повторное взвешивание транспортного средства или повторное измерение габаритов после перестановки груза	18,0 за одну операцию

Примечания:

1. Сбор за выдачу разрешений на проезд транспортных средств с превышением допустимых общей массы, весовых нагрузок на ось и габаритов исчисляется путем суммирования сборов, рассчитанных за каждое превышение в отдельности. Стоимость выдачи предварительного заключения и специального разрешения включается в общий расчет один раз.
2. Юридические лица, а также физические лица, транспортные средства которых используются в предпринимательской деятельности, уплачивают сбор полностью до получения разрешения и представляют налоговым органам отчеты до последнего дня месяца, следующего за отчетным кварталом, в течение которого было получено разрешение.
3. Положения настоящего приложения применяются к транспортным средствам, зарегистрированным в Республике Молдова.

Приложение 4

Закон Республики Молдова
(извлечение)
о страховании
(с изменениями и дополнениями)

Парламент Республики Молдова принимает настоящий Закон.

Глава I
Общие положения

Статья 1. Отношения, регулируемые настоящим Законом

(1) Настоящий Закон регулирует отношения в области страхования между страховыми организациями и физическими и юридическими лицами, отношения страховых организаций между собой, а также отношения по государственному регулированию страховой деятельности.
(2) Отношения в области страхования регулируются также другими нормативными актами, издаваемыми в соответствии с настоящим Законом.
(3) Действие настоящего Закона не распространяется на государственное социальное страхование и обязательное медицинское страхование.

Статья 3. Объекты страхования

Объектами страхования могут быть не противоречащие законодательству имущественные интересы, связанные с:

a) личностью страхователя или застрахованного лица, его жизнью, здоровьем и трудоспособностью (личное страхование);
b) имуществом физических и юридических лиц (имущественное страхование);
c) ответственностью страхователя перед физическими и юридическими лицами за причиненный им ущерб (страхование гражданской ответственности).

Статья 4. Формы страхования

(1) По способу осуществления различаются две формы страхования: в силу закона (обязательное) и добровольное (на основании договора).
(2) Виды, условия и порядок проведения обязательного страхования устанавливаются соответствующими законами.
(3) Виды, условия и порядок проведения добровольного страхования определяются страховщиком.

Статья 6. Страхование за рубежом

Заключения договоров страхования за рубежом допускается только по тем видам страхования, которые не практикуются страховщиками в Республике Молдова.

Статья 13. Выплата страхового возмещения авансом

При наступлении страхового случая страхователь вправе требовать выплаты страхового возмещения авансом при условии, что обязанность страховщика выплатить страховое возмещение и размер суммы, подлежащей выплате, не вызывают сомнений, а необходимые расследования не завершены в течение трех месяцев.

Глава II
Договор страхования. Страховые отношения

Статья 18. Договор страхования

По договору страхования страхователь обязуется уплатить страховщику страховой взнос, а страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового случая выплатить страхователю или третьему лицу – выгодоприобретателю – страховую сумму или компенсацию, именуемую страховым возмещением, в установленных договором размерах.

Глава III
Области страхования

Статья 33. Области страхования

Областями страхования являются:

a) личное страхование, объектом которого может быть любой интерес, касающийся жизни, здоровья и трудоспособности как самого страхователя, так и застрахованного лица;
b) имущественное страхование, объектом которого может быть любой имущественный интерес как самого страхователя, так и третьих лиц;
c) страхование гражданской ответственности, объектом которого является ответственность за причинение ущерба третьим лицам.

Статья 36. Страхование гражданской ответственности

(1) Страхование гражданской ответственности предусматривает обязанность страховщика возместить ущерб, который страхователь должен компенсировать пострадавшим лицам, в соответствии с требованиями закона, а также понесенные страхователем судебные расходы по гражданскому иску к нему.
(2) Договором страхования может быть предусмотрено страхование гражданской ответственности и других лиц наряду с лицом, заключившим договор.
(3) Страховщик выплачивает страховое возмещение непосредственно пострадавшему в размере, который ему не возместил страхователь. Данное возмещение не могут требовать кредиторы страхователя.
(4) Страховое возмещение выплачивается страхователю при подтверждении факта выплаты им возмещения пострадавшему.
(5) Права пострадавших лиц осуществляются против лиц, ответственных за причинение ущерба.
(6) Пострадавшие лица могут привлечь страховщика к судебной ответственности в пределах его обязательств, вытекающих из договора страхования.

(7) Размер страхового возмещения определяется соглашением между страхователем, пострадавшим лицом и страховщиком – в случаях, когда это предусмотрено условиями страхования, или по решению суда.
(8) Страховщик освобождается от возмещения ущерба, если страховой случай произошел в результате преднамеренных тяжких деяний страхователя, предусмотренных условиями страхования.
(9) После наступления страхового случая договор страхования может быть расторгнут любой стороной в течение месяца, если страховщик выполнил свои страховые договорные обязательства или если он отказался от их выполнения.

Глава IV
Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств

Статья 37. Объект страхования

(1) Объектом страхования является гражданская ответственность владельцев автотранспортных средств за ущерб, причиненный третьим лицам и их имуществу в результате дорожно-транспортных происшествий на территории Республики Молдова.
(2) Положения настоящей главы распространяются и на владельцев городского электрического транспорта.

Статья 38. Субъекты страхования

(1) Субъектами обязательного страхования гражданской ответственности являются владельцы автотранспортных средств.
(2) Лица, прибывшие в Республику Молдова на автотранспортных средствах, зарегистрированных за рубежом, считаются застрахованными в соответствии с настоящим Законом при условии, если они:
   a) владеют международными страховыми документами;
   b) заключили договоры страхования гражданской ответственности в соответствии с двусторонними соглашениями между страховыми организациями Республики Молдова и страховыми организациями стран регистрации.

Статья 39. Ущерб, подлежащий возмещению

(1) Страховщик возмещает ущерб в пределах денежных сумм, которые страхователь обязан выплатить в качестве компенсации лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия с застрахованным автотранспортным средством, за причинение телесных повреждений или смерть, повреждение или уничтожение принадлежащего им имущества, а также судебных расходов, понесенным страхователем при рассмотрении гражданского иска к нему.
(2) Подлежит возмещению ущерб, причиненный как движущимися, так и неподвижными автотранспортными средствами, а также во время использования их для тренировок и спортивных соревнований.
(3) Возмещается также ущерб, причиненный оборудованием, установленным на автотранспортных средствах, прицепами или автотранспортными средствами для инвалидов.

(4) Ущерб возмещается и в случае, если автотранспортным средством, из-за которого наступило страховое событие, управляло лицо, не являющееся его владельцем.
(5) В случае причинения телесных повреждений или смерти возмещение за причиненный ущерб выплачивается и тогда, когда автотранспортное средство или лицо, виновное в происшествии, не установлено.

Статья 40. Лица, имеющие право на возмещение ущерба

Ущерб, причиненный в результате телесных повреждений или смерти, а также повреждения или уничтожения имущества, возмещается только лицам, находившимся в момент наступления страхового случая вне автотранспортного средства, из-за которого произошло дорожно-транспортное происшествие.

Статья 41. Размер возмещения ущерба

(1) За повреждение или уничтожение имущества в результате одного и того же дорожно-транспортного происшествия страховщик возмещает фактический ущерб в пределах суммы, установленной условиями страхования, в которую включаются и судебные расходы, понесенные страхователем при рассмотрении гражданского иска к нему, независимо от количества пострадавших и виновных лиц.
(2) В случае, если размер ущерба, заявленного несколькими лицами, пострадавшими в результате одного и того же дорожно-транспортного происшествия, превышает установленную максимальную сумму с учетом судебных расходов, понесенных страхователем при рассмотрении гражданского иска к нему, ущерб возмещается в пределах этой суммы пропорционально тяжести последствий для каждого пострадавшего.
(3) При причинении телесных повреждений или наступлении смерти пострадавшего размер возмещения ущерба не ограничивается.

Статья 42. Стороны, участвующие в определении размера страхового возмещения

(1) Размер страхового возмещения определяется соглашением между страхователем, пострадавшим и страховщиком или по решению суда.
(2) Допускается участие в заключении соглашения лица, управляющего автотранспортным средством в момент дорожно-транспортного происшествия, но не являющегося его владельцем, если страховое возмещение не должно быть взыскано с него в регрессном порядке.
(3) Соглашение о размере страхового возмещения, достигнутое только между страхователем и пострадавшим, утвержденное решением суда, освобождает страховщика от обязанностей по возмещению ущерба.
(4) При рассмотрении спора о размере страхового возмещения страхователи обязаны при защите своих интересов исходить из возможных письменных указаний страховщика. Участие страховщика в процессе является обязательным.

Статья 43. Выплата страхового возмещения

(1) Ущерб возмещается страховщиком непосредственно пострадавшим физическим или юридическим лицам в размере, в котором их требования не удовлетворены страхователем.

(2) Страховщик выплачивает страховое возмещение страхователю, если последний докажет, что возместил ущерб пострадавшему, и сумма ущерба не подлежит взысканию с него в регрессном порядке.

Статья 44. Страховые взносы и сроки их уплаты

(1) Размер страховых взносов устанавливается постановлением Правительства дифференцированно, в зависимости от:
   a) вида автотранспортного средства;
   b) места регистрации – в Республике Молдова или за ее пределами.
(2) Страхователи – владельцы автотранспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова, обязаны вносить страховые взносы по обязательному страхованию гражданской ответственности ежегодно в срок до 1 апреля текущего года.
(3) В случае регистрации автотранспортного средства в течение года страховые взносы вносятся в момент регистрации.
(4) За автотранспортное средство, которое в течение календарного года снимается с учета в одном населенном пункте и регистрируется тем же владельцем в другом населенном пункте Республики Молдова, страховые взносы за этот год дополнительно не вносятся.
(5) Физические или юридические лица, пользующиеся на территории Республики Молдова автотранспортными средствами, зарегистрированными за ее пределами и не застрахованными там, обязаны внести страховые взносы при въезде в страну, а с истекшим сроком действия договора страхования в период нахождения на территории Республики Молдова – в ближайшем населенном пункте.
(6) При въезде автотранспортного средства на территорию Республики Молдова и выезде с нее таможенная служба на пунктах пропуска через государственную границу обязана проверять наличие документа о страховании гражданской ответственности.

Статья 45. Ответственность за несвоевременную уплату страховых взносов

(1) В случае несвоевременной уплаты страховых взносов лицами, указанными в части (5) статьи 44, эти взносы за каждый месяц или часть месяца просрочки уплачиваются:
   a) в двойном размере – в случае просрочки на один день;
   b) в пятикратном размере – в случае просрочки от 2 до 7 дней;
   c) в десятикратном размере – в случае просрочки более 7 дней, а также во всех случаях, когда неуплата в срок, независимо от количества дней просрочки, устанавливается в связи с дорожно-транспортным происшествием, которое произошло по вине страхователя или в котором он пострадал.
(2) Страховые взносы в повышенном размере уплачиваются за текущий месяц и за месяцы после истечения срока действия договора страхования.

Статья 46. Права пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия

(1) Пострадавший в результате дорожно-транспортного происшествия вправе предъявить претензии о возмещении ущерба лицу, управлявшему автотранспортным средством, или непосредственно к страхователю гражданской ответственности в пределах его обязанностей, предусмотренных настоящей главой.

(2) Лица, пострадавшие в результате дорожно-транспортного происшествия с автотранспортными средствами, зарегистрированными за рубежом, предъявляют претензии о возмещении ущерба к страховщику гражданской ответственности в Республике Молдова.
(3) Не подлежат рассмотрению исковые требования пострадавших третьих лиц к страховщику, владельцу автотранспортного средства или лицу, управлявшему им, по предмету ущерба, удовлетворенному ранее страхователем или виновным лицом.

Статья 47. Право страховщика на регрессные требования

Страховщик вправе предъявить регрессный иск к виновному в случае:
a) умышленного причинения ущерба, в том числе в результате преднамеренного нарушения правил дорожного движения;
b) дорожно-транспортного происшествия по вине лица, совершившего умышленное преступление при попытке скрыться от преследования;
c) управления автотранспортным средством лицом, виновным в причинении ущерба, без согласия страхователя.

Глава V
Обеспечение финансовой устойчивости страховщиков

Статья 48. Фонды и резервы страховщика

(1) Основой финансовой устойчивости страховщика является наличие уплаченного уставного капитала, соответствующего объему страховых обязательств. Минимальный размер уставного капитала страховщика, внесенного в денежной форме, составляет два миллиона леев.
(2) Для обеспечения своей деятельности страховщик образует из своих доходов до определения налогооблагаемой базы следующие страховые резервы и фонды:
   a) резерв взносов по долгосрочным видам страхования и страхового пенсионного фонда;
   b) запасной фонд по остальным видам страхования;
   c) фонд предупредительных мероприятий;
   d) фонд расходов на ведение дела.
(3) Страховщик создает резервный фонд из прибыли, остающейся после уплаты налогов путем ежегодных отчислений в него не менее 5 процентов прибыли до достижения фондом объема не менее 15 процентов уставного капитала.
(4) Страховые фонды и резервы, образуемые страховщиком, не подлежат аресту, изъятию в республиканский и местный бюджеты.

Глава VII
Заключительные и переходные положения

Статья 58. Обязанности государственных органов в области страхования

(1) Органы полиции, иные следственные органы в случае совершения преступлений, пожарные части и другие государственные органы, устанавливающие и

расследующие дорожно-транспортные происшествия или другие страховые случаи, обязаны по требованию страховщика представлять ему акты и данные о причинах и обстоятельствах наступления страховых случаев и о причиненном ущербе с целью определения размеров и выплаты страховщиком страховых возмещений и страховых сумм.

(2) Органы полиции по требованию страховщиков сообщают им данные о номерах зарегистрированных автотранспортных средств.

Президент Республики Молдова **Мирча СНЕГУР**

Кишинэу,15 июня 1993 г.
N 1508-XII.

Приложение 5

Закон Республики Молдова об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами

(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий закон.

Глава I
Общие положения

Статья 1. Отношения, регулируемые настоящим законом

(1) Настоящий закон регулирует отношения в области страхования гражданской ответственности между страховыми организациями (страховщики), перевозчиками пассажиров средствами воздушного, автомобильного, железнодорожного и речного транспорта (страхователи) и пассажирами.
(2) Объектом страхования является гражданская ответственность перевозчиков за ущерб, причиненный жизни, здоровью и имуществу пассажиров.
(3) Действие настоящего закона не распространяется на область страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств за ущерб, причиненный третьим лицам и их имуществу в результате дорожно-транспортных происшествий.

Статья 2. Страховщик

(1) Страховщиком является страховая организация любой организационно-правовой формы, предусмотренной законодательством, в том числе с участием иностранного капитала, получившая в установленном порядке лицензию на право осуществления обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков за ущерб, причиненный пассажирам при транспортных авариях.
(2) Лицензия на право осуществления обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков выдается страховщикам, располагающим совокупным капиталом в размере не менее 3 миллионов лей.

Статья 3. Страхователь

Страхователем является юридическое лицо независимо от вида собственности и организационно-правовой формы или физическое лицо, осуществляющее на основании полученной в установленном порядке лицензии организованные перевозки пассажиров на воздушном, автомобильном, железнодорожном и речном транспорте и заключившее договор обязательного страхования гражданской ответственности перед пассажирами.

Статья 4. Область применения обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами

(1) Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков применяется при организованных перевозках пассажиров воздушным, автомобильным, железнодорожным и речным транспортом.

(2) Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами не распространяется на перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров:
   a) внутригородским автомобильным (в том числе такси) и электрическим транспортом;
   b) пригородным автомобильным, паромным, а также речным транспортом на прогулочных и экскурсионных линиях.

Статья 5. Страховой случай

Страховой случай – это событие, с наступлением которого законодательство и договор страхования связывают выплату страхового возмещения.

Глава II
Страховые отношения

Статья 6. Договор страхования

(1) Перевозчики обязаны ежегодно заключать со страховщиками договоры обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами.
(2) Договор страхования заключается до получения лицензии на право осуществления перевозок.
(3) Отдельные особенности страхования на воздушном транспорте, а также на международном автомобильном транспорте должны быть отражены в договоре страхования и должны соответствовать положениям международных соглашений, одной из сторон которых является Республика Молдова.
(4) Подтверждением наличия обязательного страхования пассажира является его проездной документ или иные документы, подтверждающие право проезда.

Статья 7. Страховой взнос (страховая премия)

(1) Страховой взнос (страховая премия) устанавливается в размере до 1 процента суммы годового объема перевозки пассажиров.
(2) Порядок и сроки внесения страховых взносов (страховых премий) устанавливаются договором страхования.

Глава III
Лимиты ответственности и выплата страхового возмещения

Статья 8. Лимиты ответственности страховщика

(1) В случае причинения телесных повреждений или смерти пассажира в результате транспортной аварии страховое возмещение выплачивается в размере действительного ущерба, подтвержденного компетентными органами и документами о расходах, понесенных пострадавшим или его представителями, и ограничивается суммой, эквивалентной 10 000 долларов США (на день наступления страхового случая), независимо от вида транспортного средства.

(2) В страховое возмещение за ущерб, причиненный телесными повреждениями или смертью пострадавшего, включаются:
   a) утраченный заработок за период временной нетрудоспособности, но не более суммы, эквивалентной 20 долларам США за каждый день нетрудоспособности;
   b) расходы на лечение, приобретение необходимых лекарств, протезирование и посторонний уход, подтвержденные заключением медицинского учреждения, а также транспортные расходы пострадавшего и, в случае необходимости, одного сопровождающего лица;
   c) в случае инвалидности помимо выплат, предусмотренных пунктами a) и b), – утраченный заработок на весь период установления инвалидности, исчисленный по методике, применяемой в органах социального обеспечения;
   d) расходы на погребение по расценкам органов коммунального хозяйства (похоронные принадлежности, услуги кладбищ и транспорт), за исключением расходов, связанных с местными обрядами и традициями;
   e) часть заработка, которого в случае смерти пострадавшего лишились нетрудоспособные лица, состоявшие на его иждивении или имевшие право на получение от него содержания.

(3) В случае повреждения или полного уничтожения имущества в результате транспортной аварии возмещается действительная стоимость поврежденного или уничтоженного имущества (багажа), при условии его декларирования, в сумме, эквивалентной 20 долларам США за 1 килограмм веса багажа, но не более суммы, эквивалентной 1000 долларов США.

(4) В страховое возмещение включаются также затраты, понесенные страхователем для расследования страхового случая и юридической защиты интересов страхователя (пассажира).

Статья 9. Ответственность страхователя

(1) В случае аварии транспортного средства, принадлежащего перевозчику, не располагающему действующим договором страхования, или транспортного средства, на которое договор страхования не распространяется, возмещение ущерба, причиненного жизни, здоровью или имуществу пассажиров, осуществляется перевозчиком в соответствии с законодательством.

(2) За счет средств перевозчика осуществляется возмещение ущерба также в случае установления фактов:
   a) перевозки пассажиров сверх норм, установленных в паспортных данных на транспортное средство;
   b) перевозки пассажиров без проездных документов или иных документов, подтверждающих право проезда;
   c) использования технически неисправных транспортных средств.

Статья 10. Период страховой защиты

Страховое возмещение, предусмотренное статьей 8, выплачивается за ущерб, причиненный пассажирам начиная с момента посадки в транспортное средство в пункте отправления и до момента выхода из транспортного средства в пункте прибытия, включая пересадки в пути следования.

Статья 11. Лица, имеющие право на получение страхового возмещения

(1) Ущерб, причиненный в результате транспортной аварии, возмещается постра-

давшим, а в случае смерти или недееспособности – их наследникам или иным законным представителям по представлению страхователей.

(2) Страховое возмещение, предусмотренное частью (1), выплачивается в случаях причинения ущерба:
   a) пассажирам, осуществляющим оплаченный проезд на основании проездного документа;
   b) пассажирам, осуществляющим проезд без его оплаты, но на основании удостоверения или иных выданных в соответствии с законодательством документов, подтверждающих право проезда.

(3) Страховое возмещение выплачивается и в случаях, когда пассажиры, указанные в части (2), не проживают или не имеют постоянного местожительства в Республике Молдова.

Статья 12. Выплата страхового возмещения

(1) Страховое возмещение выплачивается в размере реальной стоимости причиненного пассажиру ущерба в пределах сумм, предусмотренных статьей 8, на основании акта о транспортной аварии, составленного органами, осуществляющими контроль за безопасностью движения, свидетельства, выданного организацией, уполномоченной подтвердить факт смерти или установить степень телесных повреждений, а также документов, подтверждающих расходы на лечение, приобретение необходимых лекарств, протезирование и посторонний уход в связи со страховым случаем.

(2) Страховое возмещение выплачивается страхователю при подтверждении факта выплаты им возмещения ущерба пострадавшему, при условии что выплаченная сумма не подлежит взысканию с него в регрессном порядке.

Глава IV
Ответственность сторон

Статья 13. Рассмотрение споров

Споры, возникающие из отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами, разрешаются судебной инстанцией. Участие страховщика в судебном процессе является обязательным.

Статья 14. Право страховщика на регрессное требование

(1) Страховщик предъявляет регрессное требование к виновным лицам в случаях, если:
   a) ущерб причинен умышленно, в том числе в результате преднамеренного нарушения законов и других нормативных актов, обязательных указаний по эксплуатации транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров;
   b) транспортная авария произошла по вине лица, совершившего умышленное преступление, при попытке скрыться от преследования;
   c) лицо, ответственное за причинение ущерба, управляло транспортным средством без разрешения страхователя или не имело права управлять транспортным средством;
   d) ущерб причинен третьими лицами – владельцами автотранспортных средств, не имеющими полиса обязательного страхования гражданской ответственности.

(2) Страховщик предъявляет регрессное требование и к страховщикам гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств за ущерб, причиненный их страхователями.

Статья 15. Отказ в выплате страхового возмещения

(1) Не возмещается ущерб, причиненный прямо или косвенно в результате:
   a) военных действий и их последствий, массовых волнений и забастовок, незаконных актов каких-либо политических организаций и лиц, действующих в связи с ними;
   b) форс-мажорных обстоятельств и стихийных бедствий (ядерный взрыв, землетрясение, удар молнии, ураган, наводнение, оползни и др.);
   c) использования транспортного средства в целях, не соответствующих указанным в лицензии на деятельность и/или договоре страхования.

(2) Не возмещается ущерб, причиненный утратой или уничтожением ценных бумаг, денежных знаков, документов, рукописей, драгоценных и полудрагоценных камней, изделий из платины, золота, серебра, филателистических, нумизматических и других коллекций, если они не были продекларированы.

Статья 16. Претензии

Претензии, исходящие из отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами могут быть предъявлены соответствующим страховщикам в течение трех лет со дня наступления страхового события.

Статья 17. Ответственность за нарушение закона

Субъекты отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами, допускающие нарушения настоящего закона, привлекаются к ответственности согласно законодательству.

Глава V
Заключительные положения

Статья 18

Настоящий закон вступает в силу со дня опубликования.

Статья 19

Правительству в шестимесячный срок привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом.

Председатель Парламента **Думитру МОЦПАН**

Кишинэу, 25 февраля 1998 г.
N 1553-XIII.

Приложение 6

Закон Республики Молдова
(извлечение)
о лицензировании отдельных видов деятельности
(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий органический закон.

Статья 1. Назначение и сфера применения настоящего закона

(1) Настоящий закон определяет правовые, организационные и экономические основы лицензирования отдельных видов деятельности, устанавливает виды деятельности, подлежащие лицензированию, и направлен на обеспечение контроля со стороны государства за соблюдением требований и условий, выполнение которых необходимо при осуществлении данных видов деятельности.

(2) Установленный в настоящем законе порядок лицензирования не распространяется на лицензирование видов деятельности финансовых учреждений и пунктов обмена валюты, профессиональных участников рынка ценных бумаг, в сфере энергетики, электросвязи и информатики, телевидения и радиовещания, лицензирование которых осуществляется согласно законам, регулирующим отношения в этих сферах.

Статья 2. Основные понятия

В целях настоящего закона применяются следующие основные понятия:

лицензия – официальный документ, выданный лицензирующим органом, удостоверяющий право лицензиата на осуществление указанного в нем вида деятельности в течение определенного срока при обязательном соблюдении лицензионных условий;

заявитель – юридическое или физическое лицо, зарегистрированное в установленном порядке в Республике Молдова в качестве предприятия или организации независимо от вида собственности и организационно-правовой формы, а также физическое лицо, которое может осуществлять отдельные лицензируемые виды деятельности на основании других законодательных актов, представившее в лицензирующий орган заявление и необходимые документы для получения лицензии;

лицензиат – предприятие, организация, физическое лицо, получившие лицензию;

лицензионные условия – совокупность установленных требований и условий, выполнение которых заявителем и лицензиатом обязательно при осуществлении лицензируемого вида деятельности;

лицензирование – совокупность действий, связанных с выдачей, переоформлением, приостановлением и возобновлением действия и аннулированием лицензий, выдачей копий и дубликатов лицензий, ведением лицензионных дел и лицензионных реестров, контролем за соблюдением лицензиатами лицензионных условий, вынесением предписаний об устранении нарушений лицензионных условий;

лицензионный реестр – совокупность сведений о выданных, переоформленных, приостановленных, возобновленных и аннулированных лицензиях;

приостановление действия лицензии – лишение лицензиата на установленный срок права на осуществление определенного вида деятельности;

аннулирование лицензии – лишение лицензиата права на осуществление определенного вида деятельности.

Статья 3. Основные принципы осуществления лицензирования

Основными принципами осуществления лицензирования являются:

a) обеспечение равенства прав и законных интересов всех предприятий, организаций, физических лиц;
b) подтверждение заявителем его способности осуществлять под свою ответственность конкретный вид деятельности;
c) защита прав, законных интересов и здоровья граждан, защита окружающей среды и обеспечение безопасности государства;
d) установление единого порядка лицензирования на территории Республики Молдова;
e) гласность и открытость лицензирования.

Статья 4. Критерии определения лицензируемых видов деятельности

К лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, осуществление которых ненадлежащим образом может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам и здоровью граждан, окружающей среде и безопасности государства и регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием.

Статья 7. Лицензионная палата

(1) Лицензионная палата (далее – Палата) имеет статус юридического лица и печать с изображением государственного герба и своим наименованием. Палата осуществляет свою деятельность на основе положения, утвержденного Правительством.

(2) Палата осуществляет следующие полномочия:

b) выдает и переоформляет лицензии, приостанавливает и возобновляет действие лицензий, аннулирует лицензии, признает лицензии недействительными, выдает копии и дубликаты лицензий;
c) совместно с центральными отраслевыми органами публичного управления и по согласованию с Министерством экономики устанавливает лицензионные условия по конкретным видам деятельности, составляет перечень дополнительных документов, представляемых заявителем, свидетельствующих о его способности осуществлять конкретный вид деятельности;
d) организует контроль за соблюдением лицензиатами лицензионных условий;

Статья 8. Виды деятельности, подлежащие лицензированию

(1) Лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

15) перевозки пассажиров общественным автомобильным транспортом; международные автомобильные перевозки грузов;
37) деятельность частных учебных заведений всех уровней, ступеней и

форм образования; дополнительное (внешкольное) образование и(или) образование для взрослых, за исключением финансируемого из государственного бюджета и бюджетов административно-территориальных единиц;

(3) Виды деятельности, не включенные в часть (1), осуществляются без лицензий.

(4) Введение лицензирования иных видов деятельности возможно только путем внесения изменений и дополнений в установленный частью (1) перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию.

Статья 9. Содержание лицензии

(1) Бланки лицензий являются документами строгой отчетности. Бланки единого образца имеют учетную серию и сквозную нумерацию. Формы бланка лицензии и приложения к ней утверждаются Правительством.

(2) В лицензии должны содержаться:
   a) наименование лицензирующего органа;
   b) серия, номер и дата выдачи лицензии;
   c) наименование, организационно-правовая форма, юридический адрес лицензиата – предприятия или организации – юридического или физического лица либо фамилия, имя и адрес лицензиата – физического лица;
   d) дата и номер свидетельства о государственной регистрации предприятия или организации, их фискальный код либо серия и номер удостоверения личности физического лица, его фискальный код;
   e) вид деятельности (в полном объеме или частично), на осуществление которого выдается лицензия;
   f) срок действия лицензии;
   g) подпись руководителя лицензирующего органа или его заместителя, удостоверенная печатью этого органа.

(3) Приложение к лицензии является ее составной частью и содержит все лицензионные условия.

Статья 10. Документы, необходимые для получения лицензии

(1) Для получения лицензии руководитель предприятия или организации либо уполномоченное им лицо или непосредственно физическое лицо подает в лицензирующий орган заявление установленного образца, в котором содержатся:
   a) наименование, организационно-правовая форма, юридический адрес и фискальный код предприятия или организации либо фамилия, имя, адрес и фискальный код физического лица;
   b) вид деятельности (в полном объеме или частично), на осуществление которого заявитель намеревается получить лицензию;
   c) местонахождение филиалов или иных обособленных подразделений предприятия или организации, на которых будет осуществляться деятельность на основании лицензии;
   d) подтверждение заявителем его способности осуществлять под свою ответственность конкретный вид деятельности и достоверности представленных документов.

(2) К заявлению о выдаче лицензии прилагаются:

a) копия свидетельства о государственной регистрации предприятия, или организации либо удостоверения личности физического лица;
c) дополнительные документы в соответствии с перечнем, предусмотренным пунктом c) части (2) статьи 7. Документы представляются в оригинале или в копиях с предъявлением оригиналов для сверки. Документы могут сопровождаться копиями на электронном носителе.

(3) Требование представления иных документов, кроме предусмотренных настоящей статьей, не допускается.

Статья 12. Сфера действия лицензии

(1) Лицензии, выданные Палатой, действительны на всей территории Республики Молдова.
(2) Лицензии, выданные органами местного публичного управления, действительны на подведомственной им территории.
(3) Лицензии, полученные в Республике Молдова, действительны и за ее пределами в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.
(4) Лицензии, выданные зарубежными лицензионными органами, действительны и на территории Республики Молдова в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.

Статья 13. Срок действия лицензии

(1) Лицензия выдается на пять лет с изъятиями, предусмотренными частью (2).
(2) На виды деятельности, указанные в пунктах 7), 8), 10), 48) и 49) части (1) статьи 8, лицензия выдается на один год, на вид деятельности, указанный в пункте 9) части (1) статьи 8, – на три года, с ежегодным указанием в содержании лицензии срока, за который был внесен сбор за выдачу лицензии, а на виды деятельности, указанные в пунктах 41) и 42) части (1) статьи 8, – на срок до 25 лет.

Статья 14. Выдача лицензии

(1) Лицензия оформляется в течение трех рабочих дней со дня поступления документа, подтверждающего внесение сбора за выдачу лицензии. Отметка о дате приема документа, подтверждающего внесение сбора за выдачу лицензии, проставляется на описи документов, принятых от заявителя.
(2) Если заявитель в течение 30 дней со дня направления (вручения) ему уведомления о принятии решения о выдаче лицензии не представил документ, подтверждающий внесение сбора за выдачу лицензии, или не обратился для получения оформленной лицензии, Палата вправе отменить решение о выдаче лицензии или принять решение о признании этой лицензии недействительной.

Статья 23. Заключительные и переходные положения

(1) Настоящий закон вступает в силу по истечении шести месяцев со дня опубликования.
(2) Правительству в шестимесячный срок:
– представить Парламенту предложения о приведении действующего законодательства в соответствие с настоящим законом;

– привести свои нормативные акты в соответствие с настоящим законом;
– обеспечить пересмотр и отмену министерствами и ведомствами своих нормативных актов, противоречащих настоящему закону;
– принять нормативные акты, необходимые для реализации настоящего закона.

(3) Лицензии, выданные до вступления в силу настоящего закона, считаются действительными до истечения срока их действия.

(4) Лицензии на осуществление видов деятельности, не предусмотренных в настоящем законе, признаются утратившими силу.

Председатель Парламента **Еуджения ОСТАПЧУК**

Кишинэу, 30 июля 2001 г.
N 451-XV.

Приложение 7

Приказ
(извлечение)
об утверждении лицензионных условий и перечней дополнительных документов, прилагаемых к заявлениям о выдаче лицензий, для отдельных видов деятельности
(с изменениями и дополнениями)

На основании пункта c) части (2) статьи 7 Закона Республики Молдова N 451-XV от 30 июля 2001г. о лицензировании отдельных видов деятельности с последующими изменениями, в целях дебюрократизации, упрощения и оптимизации процедуры лицензирования ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить лицензионные условия и перечень дополнительных документов, прилагаемых к заявлению о выдаче лицензии, для видов деятельности, указанных в пунктах 1) – 37) части (1) статьи 8 Закона Республики Молдова N 451-XV от 30 июля 2001 г. о лицензировании отдельных видов деятельности (прилагается).

Директор Лицензионной Палаты **Зинаида КИСТРУГА**

Кишинэу, 10 сентября 2004 г.
N 77-g.

15. Перевозки пассажиров общественным автомобильным транспортом; международные автомобильные перевозки грузов
Лицензионные условия

1. Осуществление лицензионной деятельности в соответствии с законодательными и нормативными актами, а также международными договорами и межправительственными соглашениями в данной области, одной из сторон которых является Республика Молдова.
2. Выполнение лицензиатом налоговых обязательств.
3. Ведение журналов учета медицинского осмотра водителей автотранспортных средств, путевых листов, выданных проездных билетов, а также технических осмотров транспортных средств при выезде на линию для осуществления перевозки пассажиров, грузов.
4. Соблюдение работниками правил охраны труда, безопасности дорожного движения и пожарной безопасности.
5. Наличие квалифицированного персонала (лицо, ответственное за транспортную деятельность и безопасность дорожного движения, а также лицо, ответственное за медицинский осмотр водителей транспортных средств).
6. Соблюдение лицензиатом требований по эксплуатации транспортных средств, о приеме на работу водителей и по обеспечению перевозок пассажиров грузов.
7. Обеспечение бесплатного проезда пассажиров, бесплатной перевозки грузов до конечного пункта маршрута в случае обнаружения технической неисправности транспорта.

8. Наличие технических паспортов, протоколов технического тестирования транспортных средств (талонов) и водительских прав водителей (категории B, D – для перевозки пассажиров автомобильным транспортом, C, C+E – для международных автомобильных перевозок грузов) и сертификаты профессиональной квалификации водителей транспортных средств, занятых в международных перевозках пассажиров, грузов, выданных утвержденными Министерством транспорта и связи центрами.
9. Наличие договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами.
10. Наличие материально-технической базы, необходимой транспортному агенту для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, или наличие договора о сотрудничестве со станцией ремонта и технического обслуживания.

Перечень дополнительных документов, прилагаемых к заявлению о выдаче лицензии

1 Копии технического паспорта транспортного средства.
2. Копия протокола технического тестирования транспортного средства (выданного станциями технического тестирования, которые осуществляют тестирование транспортных средств на основании разрешения Министерства транспорта и связи).
3. Копия договора об имущественном найме транспортного средства в случае его найма.
4. Копия приказа или трудового договора о назначении на должность лица, ответственного за транспортную деятельность и безопасность дорожного движения, с приложением:
   – копий диплома об окончании учебного заведения по специальности и трудовой книжки, подтверждающей стаж работы минимум три года в области автомобильного транспорта (для перевозки пассажиров автомобильным транспортом);
   – копий диплома об окончании учебного заведения по специальности и трудовой книжки, подтверждающей стаж работы минимум три года в области автомобильного транспорта, или копий диплома об окончании учебного заведения по технической специальности и трудовой книжки, подтверждающей стаж работы минимум пять лет в области автомобильного транспорта (для международной автомобильной перевозки грузов).
5. Копия приказа или трудового договора о назначении на должность лица, ответственного за медицинский осмотр водителей транспортных средств, с приложением копии диплома об окончании учебного заведения по специальности (нарколог, психиатр или терапевт) (для перевозки пассажиров автомобильным транспортом).

37. Деятельность частных учебных заведений всех уровней, ступеней и форм образования

II. Для автошкол

Лицензионные условия

1. Осуществление лицензионной деятельности в соответствии с законодательными и нормативными актами.
2. Выполнение налоговых обязательств.
3. Недопущение отзыва уставного капитала, внесенного к моменту подачи заявления и в течение всего периода действия лицензии.

4. Внедрение учебных программ согласно срокам и видам обучения, утвержденные Министерством образования.
5. Недопущение одновременного занятия двух должностей, работы по совместительству на договорной основе, а также осуществления другой деятельности руководящим персоналом, за исключением научной, дидактической или творческой деятельности, а также недопущение принятия на работу руководителей учебного заведения, имеющих судимость.
6. Наличие в частной собственности материальной базы для осуществления учебно-воспитательной деятельности (здания, специализированные площадки, мастерские и залы обучения, оснащенные согласно категории обучения, соответствующий книжный фонд).
7. Наличие автотранспортных средств, соответствующих категориям обучения, оснащенных дублирующими педалями (сцепление и тормоз) и зеркалами заднего вида для инструктора.
8. Осуществление практического обучения только специалистами в данной области, на общественных дорогах, только по маршруту, согласованному с органами местной дорожной полиции.
9. Соблюдение норм защиты труда, санитарных, норм гигиены и противопожарной безопасности.

Перечень дополнительных документов, прилагаемых к заявлению о выдаче лицензии

1. Копия документа на право собственности на недвижимость и на специализированные площадки, где будет осуществляться лицензируемый вид деятельности.
2. Копия банковского документа, подтверждающего внесение на счет учебного заведения уставного капитала в молдавских леях, соответствующего установленной минимальной величине.
3. Информация о порядке обучения, о преподавательских кадрах, об обеспечении учебной литературой, об учебном и материально-техническом обеспечении учебного заведения (согласно установленным формам).
4. Копия свидетельства регистрации и прохождения технического осмотра каждого автотранспортного средства, предназначенного для практического обучения.
5. Копия диплома о высшем образовании руководителя учебного заведения.

Приложение 8

Закон Республики Молдова о пересмотре и оптимизации нормативной базы регулирования предпринимательской деятельности

Парламент принимает настоящий органический закон.

Статья 1. Предмет настоящего закона

Настоящий закон устанавливает принципы и действия по пересмотру нормативной базы в целях исключения или недопущения положений, не соответствующих законодательству и не ориентированных на рыночную экономику, а также по обеспечению стабильности и качества регулирования предпринимательской деятельности во избежание барьеров в сфере предпринимательства.

Статья 2. Основные принципы пересмотра и оптимизации нормативной базы регулирования предпринимательской деятельности

Пересмотр и оптимизация нормативной базы регулирования предпринимательской деятельности основываются на следующих принципах:

a) прозрачность и стабильность регулирования предпринимательской деятельности;
b) презумпция соблюдения нормативных актов субъектами предпринимательской деятельности; толкование в пользу субъекта предпринимательской деятельности при возникновении сомнений в применении какого-либо положения законодательства о предпринимательской деятельности;
c) невмешательство в предпринимательскую деятельность, в том числе недопущение ее приостановления, за исключением случаев, четко определенных законодательством;
d) финансирование из бюджета министерств, департаментов, органов местного публичного управления, других административных органов, а также инспекций, агентств, служб и других подчиненных и/или подведомственных учреждений с функциями государственного регулирования, контроля и инспектирования (далее – органы публичного управления), за исключением случаев, определенных законодательством;
e) разделение функций органов публичного управления по государственному регулированию, контролю и инспектированию и функций по предоставлению услуг по оценке соответствия и других платных услуг;
f) недопущение установления и взимания органами публичного управления других плат за услуги по выдаче лицензий, разрешений и других актов, касающихся предпринимательской деятельности, кроме плат, четко определенных законами и/или постановлениями Парламента и Правительства, принятыми в соответствии с положениями законодательства, с указанием услуги и размера платы за эту услугу;
g) недопущение установления и истребования других документов для выдачи лицензий, разрешений и других актов, касающихся предпринимательской деятельности, кроме документов, точно и исчерпывающе установленных в зако-

нах, постановлениях и/или ордонансах Правительства, принятых в соответствии с положениями законодательства, а также недопущение нарушения установленных сроков.

Статья 3. Пересмотр официальных актов

(1) Все нормативные акты Правительства и других органов публичного управления (далее – официальные акты) пересматриваются согласно положениям настоящего закона. Пересмотр официальных актов состоит в анализе их содержания с целью оценки соответствия принципам рыночной экономики.
(2) Каждый официальный акт рассматривается на основе следующих критериев:
   a) законность официального акта (соответствие его содержанию и цели закона; для нормативных актов центральных органов власти – опубликование в Официальном мониторе Республики Молдова);
   b) соответствие принципам, установленным в статье 2;
   c) соответствие требованиям Закона о нормативных актах Правительства и Закона о местном публичном управлении.
(3) По завершении пересмотра официальные акты включаются в Регистр официальных актов, регулирующих предпринимательскую деятельность (далее – Регистр), который ведет Министерство экономики.
(4) Регистр составляется по образцу, утвержденному Государственной комиссией по регулированию предпринимательской деятельности, на основе следующих данных:
   a) дата принятия, номер, наименование и содержание официального акта;
   b) орган публичного управления, принявший официальный акт;
   c) данные о включении в Государственный регистр юридических актов;
   d) данные об опубликовании официального акта (если его опубликование предусмотрено законом);
   e) сведения о внесенных в официальный акт изменениях и дополнениях.
(5) Пересмотр официальных актов осуществляется в три этапа.

Статья 4. Пересмотр официальных актов на первом этапе

(1) В месячный срок со дня вступления в силу настоящего закона каждый орган публичного управления рассматривает официальные акты в области своей деятельности на основе критериев, установленных в части (2) статьи 3.
(2) Каждый орган публичного управления составляет Список официальных актов согласно образцу, установленному Государственной комиссией по регулированию предпринимательской деятельности (далее – Комиссия), созданной Правительством с привлечением всех заинтересованных сторон. Для выполнения возложенных на нее задач Комиссия создает рабочую группу из представителей органов публичного управления и частного сектора.
(3) В течение 15 дней по истечении срока, установленного в части (1), каждый орган публичного управления представляет Министерству экономики Список официальных актов и полные их тексты, в том числе на электронных носителях.
(4) Каждый официальный акт сопровождается пояснительной запиской, аргументирующей включение его в Список официальных актов на основе критериев, установленных в части (2) статьи 3.

Статья 5. Пересмотр официальных актов на втором этапе

(1) В течение трех месяцев по истечении срока, указанного в части (1) статьи 4, рабочая группа рассматривает официальные акты и пояснительные записки, представленные органами публичного управления, на основе критериев, установленных в части (2) статьи 3, и по каждому отдельному акту принимает решение о включении его в Регистр. Орган публичного управления, представивший Список официальных актов, участвует в рассмотрении.

(2) Каждый орган публичного управления имеет право опротестовать в Комиссии решение рабочей группы о невключении официального акта в Регистр. Протест рассматривается в течение месяца со дня его подачи, но не позднее срока, указанного в части (1) статьи 6.

(3) Если официальный акт соответствует критериям, установленным в части (2) статьи 3, но не опубликован в установленном законодательством порядке, орган публичного управления обеспечивает его опубликование в течение срока, указанного в части (1). В противном случае указанный официальный акт не включается в Регистр.

Статья 6. Пересмотр официальных актов на третьем этапе

(1) В течение месяца по истечении срока, указанного в части (1) статьи 5, рабочая группа информирует и обеспечивает условия для участия заинтересованных лиц и организаций в пересмотре официальных актов.

(2) В течение 15 дней по истечении срока, указанного в части (1), рабочая группа подготавливает окончательный вариант проекта Регистра, а Комиссия принимает его и представляет Правительству для утверждения.

Статья 7. Переходные и заключительные положения

(1) Со дня вступления в силу настоящего закона ни один официальный акт органа публичного управления, не опубликованный в соответствии с законодательством, не имеет юридической силы и не может быть применен.

(2) Со дня вступления в силу настоящего закона регулирование предпринимательской деятельности осуществляется исключительно законами и/или постановлениями Парламента, постановлениями и/или ордонансами Правительства и/или официальными актами органов публичного управления, принятыми в соответствии с положениями законодательства, устанавливающими пределы компетенции этих органов. Данные официальные акты должны соответствовать принципам, установленным в статье 2, и быть опубликованными в соответствии с действующим законодательством.

(3) Правительству и другим органам публичного управления со дня утверждения Регистра признать утратившими силу не включенные в него официальные акты.

(4) Министерству экономики:

a) обеспечить включение в Регистр официальных актов, опубликованных в соответствии с законодательством. Доступ к Регистру через Интернет свободен;

b) в шестимесячный срок со дня вступления в силу настоящего закона разработать и представить в установленном порядке проект закона об основных принципах и механизме регулирования предпринимательской деятельности.

(5) Министерствам и департаментам со дня вступления в силу настоящего закона рассмотреть законы, регулирующие область их деятельности, с целью оценки их соответствия принципам, установленным в статье 2, и представить Министерству экономики предложения по внесению в них изменений.
(6) Правительству в 15-дневный срок после завершения исполнения положений настоящего закона представить Парламенту информацию о результатах проделанной работы.
(7) Настоящий закон вступает в силу через месяц после опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

Председатель Парламента **Еуджения ОСТАПЧУК**

Кишинэу, 16 декабря 2004 г.
N 424-XV.

Закон Республики Молдова
(извлечение)
о таможенном тарифе
(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий закон.

Глава I
Общие положения

Статья 1. Сфера применения закона

(1) Настоящий закон устанавливает порядок формирования и применения таможенного тарифа на ввозимые в Республику Молдова и вывозимые за ее пределы товары, правила обложения их таможенной пошлиной, а также методы определения таможенной стоимости и страны происхождения товаров.
(2) Таможенный тариф предназначен для:
   a) оптимизации структуры импорта товаров;
   b) обеспечения сбалансированности импорта и экспорта товаров, защиты отечественных производителей товаров;
   c) создания благоприятных условий для интеграции экономики Республики Молдова в мировую экономику.

Статья 2. Основные понятия

В настоящем законе используются следующие понятия:
таможенная граница – государственная граница Республики Молдова;
таможенная территория – территория, на которой Республика Молдова обладает юрисдикцией в области таможенной деятельности;
перемещение товаров через таможенную границу – ввоз их на таможенную территорию и вывоз за ее пределы, а также транзит через нее любым способом;
товары – любое движимое имущество, включая все виды энергии. Транспортные средства, используемые для международных перевозок, товаром не считаются;
товарная номенклатура – перечень, включающий коды, названия и описания товаров, соответствующие системам классификации, которые применяются в международной практике;
таможенная стоимость товара – стоимость товара, ввозимого на таможенную территорию или вывозимого с нее, определяемая в целях сбора таможенных пошлин и налогов;
таможенная пошлина – обязательная плата, взимаемая таможенным органом за ввоз на таможенную территорию или вывоз за ее пределы товаров;
декларант – физическое или юридическое лицо, декларирующее таможенному органу товар;
страна импорта – страна или таможенная территория, куда ввозятся товары, услуги;
идентичные товары – товары, одинаковые во всех отношениях, включая физические характеристики, качество и репутацию на рынке. Незначительные внешние раз-

личия не препятствуют тому, чтобы считать товары, в остальных отношениях удовлетворяющие данному определению, идентичными;

однородные товары – товары, которые хотя и не являются одинаковыми во всех отношениях, но имеют сходные характеристики и сходные составляющие материалы, что позволяет им выполнять одни и те же функции и быть в коммерческом отношении взаимозаменяемыми. При определении однородности товаров должны учитываться их качество, репутация на рынке, наличие производственной или торговой марки;

товары того же класса или вида – товары, которые относятся, согласно Товарной номенклатуре Республики Молдова, утвержденной Правительством, к группе или категории товаров, производимых определенной отраслью или промышленным сектором, и включают идентичные или однородные товары.

Статья 4. Порядок установления и применения таможенной пошлины

(6) Размер сбора за осуществление электронного контроля помещенных под таможенный режим транзита и перевозимых автотранспортными средствами товаров (грузов), за исключением перевозимых под прикрытием Карнета TIR, устанавливается в соответствии с приложением 3, являющимся неотъемлемой частью настоящего закона.

Статья 28. Освобождение от таможенной пошлины

От таможенной пошлины освобождаются:

a) транспортные средства, используемые для международных перевозок пассажиров и багажа, грузов, а также предметы материально-технического снабжения и снаряжения, топливо, продовольствие, необходимые для эксплуатации этих транспортных средств во время их нахождения в пути или приобретенные за границей в связи с ликвидацией поломки на сумму, установленную соответствующими законодательными актами;

b) товары, ввозимые на таможенную территорию или вывозимые за ее пределы для официального пользования иностранными гражданами, в соответствии с законодательством, а также международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова;

c) национальная валюта, иностранная валюта (кроме используемой в нумизматических целях), а также ценные бумаги в соответствии с законодательством;

d) товары, ввозимые на таможенную территорию или вывозимые за ее пределы в качестве гуманитарной помощи, – при наличии подтверждения их назначения уполномоченного на то органа;

e) товары, ввозимые на таможенную территорию или вывозимые за ее пределы в качестве безвозмездной помощи (пожертвований) или в благотворительных целях по линии государства, – при наличии подтверждения их назначения уполномоченного на то органа;

f) товары, временно ввозимые на таможенную территорию или временно вывозимые за ее пределы под таможенным контролем в рамках соответствующих таможенных назначений;

g) товары, помещенные под таможенные режимы транзита, таможенного склада и под таможенные назначения уничтожения, отказа в пользу государства;

h) импортируемые физическими лицами товары для личного пользования или потребления, стоимость или количество которых не превышает лимиты, установленные действующим законодательством;

i) отечественные товары, ранее вывезенные и возвращенные в течение трех лет

в неизменном состоянии, и продукты переработки после переработки вне таможенной территории в соответствии с таможенными правилами;

j) периодические издания, книги, относящиеся к области образования, науки и культуры, учебные пособия для дошкольных, учебных и лечебных учреждений;

k) товары, импортируемые для их реализации в таможенном режиме магазина duty free (duty free diplomatic);

l) товары (услуги), ввозимые в зону свободного предпринимательства с остальной части таможенной территории Республики Молдова, из-за пределов таможенной территории Республики Молдова, с территорий других зон свободного предпринимательства, а также товары (услуги), включая происходящие из зоны свободного предпринимательства, вывозимые за пределы таможенной территории Республики Молдова и на территории других зон свободного предпринимательства;

m) товары, помещенные под таможенный режим переработки на таможенной территории, за исключением подакцизных товаров. Таможенная пошлина, уплаченная за товары, помещенные под таможенный режим переработки на таможенной территории, к которым применяется таможенная пошлина, возмещается в порядке, установленном Таможенной службы, в срок, не превышающий 10 дней;

n) товары, импортируемые в Республику Молдова за счет кредитов и грантов, предоставленных Правительству или выделенных под государственные гарантии, за счет займов, предоставленных международными финансовыми организациями (в том числе за счет доли Правительства), предназначенных для реализации соответствующих проектов, а также за счет грантов, предоставленных учреждениям, финансируемым из бюджета, согласно перечню, утвержденному Правительством;

o) оборудование, снаряжение и наградные атрибуты, полученные Национальным олимпийским комитетом и национальными профильными спортивными федерациями в дар от Международного олимпийского комитета, европейских и международных профильных спортивных федераций для подготовки спортсменов высокого класса и поддержки олимпийского движения без права продажи данного оборудования, снаряжения и наградных атрибутов;

p) акцизные марки, импортируемые и предназначенные для маркировки подакцизных товаров;

q) материальные активы, стоимость которых превышает 1000 леев за единицу и срок эксплуатации которых превышает один год, размещенные в уставном капитале хозяйствующего субъекта;

r) технологическое оборудование, снаряжение, установки и оборотные средства, импортируемые организациями в области науки и инноваций, аккредитованными Национальным советом по аккредитации и аттестации, для деятельности в сфере науки и инноваций согласно Товарной номенклатуре Республики Молдова и в пределах, предлагаемых ежегодно Правительством и утверждаемых Парламентом;

s) товары, импортируемые с целью осуществления капитальных инвестиций в рамках и на условиях Инвестиционного соглашения «О Международном свободном порте «Джюрджюлешть»;

t) нефтепродукты, импортируемые в рамках и на условиях Инвестиционного соглашения «О Международном свободном порте «Джюрджюлешть», предназначенные для реализации через пункты по продаже нефтепродуктов, определенные в указанном соглашении;

u) товары, ввезенные в Республику Молдова юридическими лицами, не предназ-

наченные для коммерческой деятельности и помещенные под таможенный режим импорта, таможенная стоимость которых не превышает 50 евро;

v) движимые вещи, стоимость которых превышает 1000 леев, а срок службы – один год, ввозимые предприятиями, осуществляющими лизинговую деятельность, в целях выполнения ими договорных обязательств, вытекающих из договоров лизинга, заключенных с физическими или юридическими лицами Республики Молдова.

Глава IX
Международные соглашения

Статья 31. Международные соглашения

Если международным соглашением, одной из сторон которого является Республика Молдова, установлены иные нормы, чем те, которые предусмотрены настоящим законом, применяются нормы международного соглашения.

Глава XI
Заключительные и переходные положения

Статья 33.

Настоящий закон вступает в силу со дня опубликования.

Председатель Парламента **Думитру МОЦПАН**

Кишинэу, 20 ноября 1997 г.
N 1380-XIII.

Приложение 3
к Закону о таможенном тарифе

Размер сбора за осуществление электронного контроля
товаров (грузов), помещенных под таможенный режим транзита

N п/п	Оказываемая услуга (в евро)	Размер сбора
1.	Наложение электронной пломбы	5 – за каждую единицу
2.	Наложение электронной наклейки «SMART»	3 – за каждую единицу

Примечания:

1. Хозяйствующие субъекты, а также физические лица, осуществляющие перевозки товаров (грузов) в режиме транзита, оплачивают соответствующие услуги взамен услуг по эскортированию.
2. Денежные средства, взимаемые за соответствующие услуги, перечисляются в полном объеме на бюджетный счет Таможенной службы, открытый в казначействе Министерства финансов, и используются для покрытия расходов по внедрению и развитию системы электронного контроля.
3. Электронная пломба налагается на каждый грузовой отсек автотранспортного средства, а электронная наклейка – на таможенную декларацию.

Приложение 10

Закон Республики Молдова
(извлечение)
Таможенный кодекс Республики Молдова
(с изменениями и дополнениями)

Парламент принимает настоящий кодекс.

Настоящий кодекс определяет правовые, экономические и организационные основы таможенного дела и направлен на защиту суверенитета и экономической безопасности Республики Молдова.

Раздел I
Общие положения

Глава 1
Таможенное дело

Статья 1. Основные понятия

В целях настоящего кодекса следующие основные понятия используются в значении:

1) товары – любое движимое имущество, предметы и другие ценности, в том числе валютные (наличные иностранные и национальные денежные средства, платежные документы и ценные бумаги, выраженные в иностранной и национальной валюте), природный газ, электрическая, тепловая, иные виды энергии и транспортные средства, за исключением указанных в пункте 4);
2) отечественные товары – товары, полученные с соблюдением условий, касающихся происхождения товаров, предусмотренных законодательством Республики Молдова;
3) иностранные товары – товары, не указанные в пункте 2);
4) транспортные средства – любые средства, используемые для международных перевозок пассажиров и товаров, включая контейнеры и другое транспортное оборудование.

Раздел II
Перемещение через таможенную границу товаров и транспортных средств. Таможенные режимы

Глава 3
Основные принципы перемещения товаров и транспортных средств. Виды таможенных режимов

Статья 19. Право ввоза в Республику Молдова и вывоза их нее товаров и транспортных средств

(1) Все лица на равных основаниях имеют право на ввоз в Республику Молдова и вывоз из нее товаров и транспортных средств.
(2) Никто не может быть лишен права или ограничен в праве на ввоз в Респуб-

лику Молдова и вывоз из нее товаров и транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных настоящим кодексом и другими нормативными актами.

Статья 20. Запрещение ввоза в Республику Молдова и вывоза из нее товаров и транспортных средств

(1) Ввоз в Республику Молдова и вывоз из нее отдельных товаров и транспортных средств могут быть запрещены законодательством исходя из интересов государственной безопасности, защиты общественного порядка, нравственности, охраны окружающей среды, предметов, имеющих художественную, историческую и археологическую ценность, защиты прав на интеллектуальную собственность, защиты внутреннего рынка, а также исходя из других интересов Республики Молдова.

(2) Товары и транспортные средства, подпадающие под действие части (1), подлежат соответственно немедленному вывозу из Республики Молдова либо возврату в нее, если не предусмотрена их конфискация в соответствии с национальным законодательством и международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(3) Вывоз из Республики Молдова или возврат в нее товаров и транспортных средств производится лицом, перемещающим товары, либо перевозчиком за собственный счет. При невозможности немедленного вывоза или возврата товары и транспортные средства передаются на склады временного хранения, предельный срок хранения в которых составляет трое суток.

(4) Ввоз и/или помещение под таможенные режимы импорта, таможенного склада, временного ввоза, таможенное назначение свободной зоны автотранспортных средств, двигателей и кузовов со сроком эксплуатации свыше 10 лет, а автотранспортных средств, классифицируемых по товарной позиции 8703, и моторных транспортных средств, предназначенных для перевозки не более 20 человек, классифицируемых по товарной позиции 8702 а также двигателей и кузовов к ним со сроком эксплуатации свыше 7 лет запрещается, за исключением случаев, когда они ввозятся и помещаются под таможенный режим временного ввоза:
   1) дипломатическими представительствами, консульскими учреждениями, международными организациями, имеющими дипломатический статус, а также членами их персонала (и членами их семей), аккредитованными в Республике Молдова;
   2) физическими лицами – нерезидентами в связи со служебной необходимостью или для личного пользования при соблюдении следующих условий:
   a) лица-нерезиденты являются собственниками этих транспортных средств;
   b) лица-нерезиденты временно проживают на территории Республики Молдова, что подтверждено соответствующими документами;
   c) транспортные средства состоят на постоянном учете в других государствах.

(5) Физические и юридические лица, получившие право собственности на автотранспортные средства, ввезенные в Республику Молдова, отвечают за уплату ввозных платежей, если эти средства не прошли таможенное оформление в таможенных органах.

(6) Автотранспортные средства, которые при ввозе в Республику Молдова не были помещены под какой-либо таможенный режим или таможенное назначение, не могут быть зарегистрированы в Министерстве информационного развития. Запрещается первичная регистрация автотранспортных средств, кузовов и двигателей, запрещенных к ввозу на территорию Республики Молдова.

(7) Государственная регистрация автотранспортных средств на основании документов о собственности осуществляется при условии представления установленных центральным органом Таможенной службы таможенных документов, подтверждающих разрешение выпуска транспортного средства в свободное обращение на территории Республики Молдова Таможенной службой.

Статья 21. Ограничения на ввоз в Республику Молдова и вывоз из нее товаров и транспортных средств

(1) На ввоз в Республику Молдова и вывоз из нее товаров и транспортных средств могут устанавливаться ограничения в целях выполнения Республикой Молдова международных обязательств, реализации экономической политики, защиты суверенитета страны, внутреннего рынка и в иных целях, предусмотренных национальным законодательством и международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова.
(2) Расходы, возникшие у лица, перемещающего товары через таможенную границу, либо у перевозчика в связи с введением указанных в части (1) ограничений, государственными органами не возмещаются.

Статья 22. Порядок перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу

Перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу производится в соответствии с их таможенными режимами в порядке, предусмотренном настоящим кодексом и другими нормативными актами.

Статья 23. Таможенные режимы

(1) Устанавливаются следующие виды таможенных режимов:
  1) окончательные таможенные режимы:
  a) импорт;
  b) экспорт;
  2) льготные таможенные режимы:
  a) транзит;
  b) таможенный склад;
  c) переработка на таможенной территории (с условным освобождением);
  d) переработка под таможенным контролем;
  e) временный ввоз;
  f) переработка вне таможенной территории.
(2) Из указанных в части (1) режимов являются экономическими:
  a) таможенный склад;
  b) переработка на таможенной территории;
  c) переработка под таможенным контролем;
  d) временный ввоз;
  e) переработка вне таможенной территории.

Статья 24. Выбор и изменение таможенного режима

Лицо вправе в любое время выбрать любой таможенный режим, предусмотренный статьей 23, или изменить его на другой независимо от характера, количества, страны происхождения или назначения товаров и транспортных средств, если эти

действия не противоречат положениям настоящего кодекса и других нормативных актов.

Статья 25. Таможенное оформление и таможенный контроль

Товары и транспортные средства подлежат таможенному оформлению и таможенному контролю в порядке, предусмотренном настоящим кодексом и другими нормативными актами.

Статья 26. Место и время пересечения товарами и транспортными средствами таможенной границы

(1) Пересечение товарами и транспортными средствами таможенной границы допускается только в местах, определенных таможенными органами, и только во время работы последних.
(2) С согласия таможенных органов товары и транспортные средства могут пересекать таможенную границу и в иных местах и вне времени работы таможенных органов.

Статья 27. Распоряжение и пользование товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу

Распоряжение и пользование товарами и транспортными средствами, перемещаемыми через таможенную границу, осуществляются в соответствии с их таможенными режимами, настоящим кодексом и другими нормативными актами.

Глава 7
Транзит

Статья 42. Общие положения

(1) Транзит – таможенный режим, при котором товары перевозятся по таможенной территории под таможенным надзором от одного таможенного органа к другому без уплаты таможенных платежей и без применения мер экономической политики, если законодательством не предусмотрено иное.
(2) Время транзита устанавливается таможенным органом, но не может превышать восемь дней с момента пересечения таможенной границы.
(3) Лицом, осуществляющим транзит, является лицо, под ответственность которого производится операция транзита. Оно обязано подать в таможенный орган отправления транзитную таможенную декларацию.
(4) Не могут быть помещены под режим транзита товары, запрещенные или ограниченные к ввозу в Республику Молдова, если не соблюдено национальное законодательство, регламентирующее транзит этих видов товаров.
(5) Товары, оформляемые на экспорт внутренним таможенным органом, помещаются под таможенный режим транзита до пограничного таможенного органа.

Статья 43. Условия помещения товаров под таможенный режим транзита

(1) При помещении под таможенный режим транзита товары должны соответствовать следующим условиям:

a) не использоваться в каких-либо иных, кроме транзита, целях;
b) доставляться в таможенный орган назначения в срок, установленный таможенным органом отправления с учетом типа транспортного средства, расстояния, погодных и других условий.

(2) Если лицо, осуществляющее транзит с использованием своего транспортного средства, не может обеспечить соблюдение таможенного законодательства, таможенный орган вправе предоставить ему таможенный режим транзита при условии соблюдения определенных требований: надлежащего оборудования транспортного средства, перевозки товаров другим перевозчиком или с таможенным сопровождением. Расходы, связанные с этими действиями, несет перевозчик.

Статья 44. Разрешение на помещение товаров под таможенный режим транзита

Товары могут быть помещены под таможенный режим транзита только с разрешения таможенного органа и при соблюдении требований статьи 43, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

Статья 45. Завершение таможенного режима транзита

Таможенный режим транзита завершается тогда, когда товары представлены таможенному органу назначения в неизменном состоянии, без учета их естественной убыли при нормальных условиях транспортировки и хранения, вместе с сопроводительными документами.

Статья 46. Сопроводительные документы

(1) Сопроводительные документы представляются таможенному органу назначения одновременно с представлением товаров.

(2) Если таможней назначения является внутренний таможенный орган, по заявлению декларанта товары получают иное таможенное назначение.

Статья 47. Авария или действие непреодолимой силы

(1) При аварии или действии непреодолимой силы товары могут быть выгружены, а их владелец (перевозчик) обязан:
a) обеспечить сохранность товаров и не допустить какое-либо их использование;
b) немедленно сообщить в ближайший таможенный орган о случившейся аварии или действии непреодолимой силы, месте нахождения товаров и транспортных средств;
c) обеспечить перевозку товаров и доставку транспортных средств в ближайший таможенный орган или доставку сотрудника таможенного органа к месту нахождения товаров и транспортных средств.

(2) Расходы, связанные с действиями, перечисленными в части (1), несет перевозчик.

Статья 48. Ответственность лица, осуществляющего транзит

(1) Лицо, осуществляющее транзит, несет ответственность за транзит товаров. Оно обязано в течение установленного срока представить таможенному органу назначения товары без повреждения примененных таможенным органом средств идентификации.

(2) Если товары были выпущены в свободное обращение без разрешения таможенного органа, либо были утрачены или не доставлены в таможенный орган назначения, либо были представлены с недостачей или подлогом, лицо, осуществляющее транзит, обязано уплатить ввозные платежи, за исключением случаев, когда товары оказались уничтоженными или безвозвратно утерянными вследствие действия непреодолимой силы.

Статья 49. Соблюдение международного законодательства

При использовании процедур транзита в соответствии с международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова, таможенный орган применяет их без выдачи внутренних документов.

Глава 19
Перемещение через таможенную границу транспортных средств и отдельных видов товаров

Статья 114. Перемещение транспортных средств

(1) Перемещение транспортных средств через таможенную границу осуществляется в соответствии с таможенными режимами, применяемыми к транспортным средствам.
(2) Транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу, должны останавливаться в местах, определенных таможенными органами. При несоблюдении этого требования таможенные органы вправе осуществлять принудительную остановку транспортных средств.
(3) Продолжительность стоянки транспортных средств определяется таможенным органом исходя из времени, необходимого для осуществления таможенного оформления, таможенного контроля и других видов контроля.
(4) Отправление транспортных средств с мест их стоянки производится с разрешения таможенных органов.
(5) Время и место пересечения таможенной границы транспортными средствами устанавливается соответствующим таможенным органом.

Председатель Парламента **Думитру ДЬЯКОВ**

Кишинэу, 20 июля 2000 г.
N 1149-XIV.

Приложение 11

Постановление
Правительства Республики Молдова
о мерах по реализации положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
(Конвенция МДП 1975 года)

Учитывая важность реализации на территории Республики Молдова положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года), к которой Республика Молдова присоединилась 26 ноября 1993 г. (Постановление Парламента Республики Молдова N 1318-XII от 2 марта 1993 г.), и опыт, накопленный в период функционирования системы МДП в республике, Правительство Республики Молдова ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Определить:
- Департамент таможенного контроля – в качестве компетентного органа Республики Молдова в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года);
- молдавскую ассоциацию международного автомобильного транспорта «AITA» – в качестве гарантийного объединения Республики Молдова в рамках Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года).

Премьер-министр
Республики Молдова **Ион ЧУБУК**

Кишинэу, 30 мая 1997 г.
N 501.

Приложение 12

Постановление
Правительства Республики Молдова
об утверждении Положения о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением карнета TIR (Конвенция TIR, 1975 г.)

Во исполнение положений Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением карнета TIR (Конвенция TIR, 1975), к которой Республика Молдова присоединилась 26 ноября 1993 г. (Постановление Парламента Республики Молдова N 1318-XII от 2 марта 1993 г. – Монитор Парламента, 1993 г., N 3, ст. 62), Правительство Республики Молдова ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Положение о порядке применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением карнета TIR (Конвенция TIR, 1975) (прилагается).
2. Департаменту таможенного контроля принять необходимые меры для функционирования настоящего положения на территории Республики Молдова.

Премьер-министр
Республики Молдова **Ион ЧУБУК**

Кишинэу, 25 ноября 1997 г.
N 1086.

Утверждено
Постановлением Правительства
Республики Молдова N 1086
от 25 ноября 1997 г.

Положение
о порядке применения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением карнета TIR
(Конвенция TIR, 1975 г.)
(извлечение)

I. Общие положения

1. Конвенция TIR касается перевозки товаров, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, дорожными транспортными средствами, составами транспортных средств или контейнерами, через одну или несколько границ, от таможни отправления одной из Договаривающихся Сторон до таможни назначения другой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции TIR между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.
2. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры TIR, освобождаются от оплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях. В этих таможнях не взимаются сборы за таможенное оформление карнетов TIR.
3. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры TIR в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или в запломбированных контейнерах, как правило, не подлежат таможенному досмотру в промежуточных таможнях.
   Положения Конвенции TIR не препятствуют применению ограничений, вытекающих с точки зрения общественного порядка и морали, охраны здоровья или гигиены, а также ветеринарного или фитосанитарного контроля.
4. В настоящем Положении используются термины, определенные Конвенцией TIR.
   Дополнительно в настоящем Положении используются следующие термины:
   таможня ввоза – промежуточная таможня Республики Молдова, расположенная в пункте пропуска на границе и через которую грузы ввозятся в Республику Молдова;
   таможня вывоза – промежуточная таможня Республики Молдова, расположенная в пункте пропуска на границе, через которую грузы вывозятся из Республики Молдова;
   товары – грузы, перевозимые в соответствии с Конвенцией TIR.

II. Условия применения процедуры TIR

1. Процедура TIR применяется при условии, что товары:
   – сопровождаются карнетом TIR, заполненным и оформленным в соответствии с Конвенцией TIR и настоящим Положением;
   – обеспечиваются гарантией гарантирующего объединения;
   – перевозятся в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно соединенных для перевозки под таможенными печатями и пломбами (за исключением перевозок тяжелых

или громоздких товаров), причем транспортные средства при перегоне своим ходом сами считаются грузами, если они конкретно указаны в грузовом манифесте карнета TIR.

2. На транспортные средства должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью «TIR». Одна прикрепляется спереди, а другая – сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств таким образом, чтобы они были хорошо видны. Эти таблички должны быть съемными или установленными таким образом, чтобы их можно было перевернуть, накрыть, сложить и т.д., чтобы показать, что данная перевозка не имеет отношения к процедуре TIR.
3. Операция TIR может проводиться через несколько таможен места отправления в одной или нескольких странах при условии, что общее число таможен места отправления и таможен места назначения не должно превышать четырех. В случае наличия нескольких таможен места отправления карнет TIR должен заполняться так, чтобы товары, впоследствии погруженные на различных таможнях, дополнительно вносились в грузовой манифест и чтобы таможни места отправления указывали в рубрике 16 данные о новых проставленных печатях и вносили отметки о подтверждении погруженных в дальнейшем грузов.
4. Таможни ввоза и таможни отправления Республики Молдова могут устанавливать срок доставки товаров до таможен назначения или таможен вывоза, находящихся на территории Республики Молдова, и определять маршрут движения транспортных средств.
5. Если сумма таможенных пошлин и сборов, подлежащая уплате за перевозимые товары, больше, чем сумма гарантии, или если имеются основания полагать, что перевозчик не может гарантировать соблюдение положений таможенного законодательства Республики Молдова, то может применяться порядок, когда товары сопровождаются должностными лицами таможенных органов. Порядок сопровождения установлен Положением о таможенном сопровождении.
6. Когда часть перевозки под прикрытием карнета TIR производится на трассе территории страны, не являющейся договаривающейся стороной Конвенции TIR, или если процедура TIR прерывается в связи с применением более льготных транзитных систем, то операция TIR приостанавливается на этой части пути. Перевозка с соблюдением процедуры TIR может возобновиться при условии, что таможенные печати и пломбы или иные средства таможенной идентификации не повреждены.

III. Карнет TIR

1. Карнет TIR состоит из 4 страниц обложки, желтого неотрывного листка N1/2 и корешка N1/2, отрывных листов N 1 и корешков N 1 (белого цвета), отрывных листков N2 и корешков N2 (зеленого цвета) и протокола о дорожно-транспортных происшествиях (желтого цвета).

   Комбинация отрывных листов и корешков (N1 и 2) предназначается, как правило, для использования в каждом государстве (отправления, транзита и назначения). Отрывной листок N1 и корешок N1 предназначен для использования в таможнях отправления и в таможнях ввоза, а отрывной листок N2 и корешок N2 – в таможнях вывоза и в таможнях назначения. Карнеты TIR, используемые в настоящее время, состоят из 4, 6, 14 или 20 листов (т. е. из 2, 3, 7 или 10 комплектов) и предназначаются соответственно для перевозки товаров через территорию 2, 3, 7 или 10 государств.

   К карнету TIR может прилагаться специальный лист, предназначенный для сме-

шанных перевозок (когда транспортная операция производится с использованием нескольких видов транспорта). Указанный лист предназначен исключительно для перевозчиков, не заполняется и не проверяется таможенными органами, но может быть использован ими, при необходимости, в целях получения дополнительной информации.

2. Право осуществлять перевозку с соблюдением процедуры TIR имеет только держатель карнета TIR.
3. **Карнеты TIR выдаются гарантийными объединениями государств-участников Конвенции TIR, 1975. В Республике Молдова карнеты TIR выдаются Молдавской ассоциацией международного автомобильного транспорта AITA.** Эти карнеты печатаются на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также на английском языке, и первого желтого неотрывного листа, который печатается на румынском или английском языке.
4. Карнет TIR заполняется в соответствии с правилами, изложенными в приложении N 1 к настоящему Положению. Образцы заполнения обложки карнета TIR, неотрывного листа N1/2, отрывных листов N 1 и 2 и корешков N 1 и 2 приводятся в соответствии с приказом Департамента таможенного контроля Республики Молдова.

   В карнете TIR не допускаются подчистки и помарки. Все исправления должны вноситься путем вычеркивания ошибочных сведений. Правильные сведения надписываются сверху и заверяются владельцем карнета TIR (до его таможенного оформления) или руководством таможни.
5. Гарантийное объединение устанавливает срок действия карнета TIR. Дата истечения срока действия карнета TIR указывается в рубрике 1 первой страницы обложки. По истечении этого срока карнет TIR не может быть принят таможней отправления для оформления.

   Если карнет TIR был принят таможней отправления для оформления в последний день срока его действия или до этой даты, то карнет TIR действителен до окончания перевозки с соблюдением процедуры TIR.

   Срок действия карнета TIR может быть продлен только гарантийными объединениями, выдающими карнеты TIR. Сведения о продлении указываются в рубрике 1 карнета TIR и заверяются печатью гарантийного объединения.
8. Бланки карнетов TIR, ввозимые в Республику Молдова, освобождаются от пошлин и налогов и не подвергаются ограничениям при ввозе и при вывозе.

IV. Гарантийное объединение

1. В Республике Молдова при транзите и доставке товаров под таможенным контролем с соблюдением процедуры TIR гарантийным объединением является Молдавская ассоциация международного автомобильного транспорта AITA.
2. В соответствии с актом о гарантиях Ассоциация AITA берет на себя обязательство уплачивать полагающиеся ввозные или вывозные сборы и налоги, а также любые проценты за просрочку согласно таможенному законодательству Республики Молдова при обнаружении нарушений в связи с операцией TIR. Ответственность Ассоциации AITA распространяется как на перевозчиков Республики Молдова, так и на зарубежных, перевозящих товары по территории Республики Молдова с соблюдением процедуры TIR, независимо от того, какая национальная гарантийная ассоциация выдала карнет TIR.

3. Ассоциация AITA обязуется производить уплату таможенных пошлин и налогов в порядке солидарной ответственности с перевозчиками, с которых причитаются эти платежи, по представлении документов, указанных в разделе XV настоящего Положения.
4. По каждому карнету TIR гарантируется уплата таможенных пошлин и налогов в пределах 50 000 (пятьдесят тысяч) долларов США. Указанная сумма уплачивается в молдавских леях по курсу Национального банка Молдовы, действующему на день, предшествующий дню платежа.
   Ограничение максимальной суммы уплаты по каждому карнету TIR не распространяется на алкогольные напитки и табачные изделия, указанные в разделе XII настоящего Положения.
5. Ассоциация AITA несет ответственность перед таможенными органами Республики Молдова за надлежащее завершение таможенного режима транзита или за доставку товаров под таможенным надзором с момента их ввоза в Республику Молдова, а при вывозе из Республики Молдова – с момента принятия карнета TIR для оформления в таможне отправления.
6. Ассоциация AITA отвечает не только за товары, перечисленные в карнете TIR, но и за любые товары, которые, не будучи перечисленными в карнете TIR, находятся в запломбированном грузовом отделении дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере.

V. Допущение дорожных транспортных средств (контейнеров) к перевозкам товаров под таможенными печатями и пломбами

1. Дорожные транспортные средства и контейнеры должны соответствовать техническим требованиям конвенции TIR.
2. Дорожные транспортные средства должны сопровождаться свидетельством о допущении, а контейнеры должны иметь табличку о допущении. Дорожные транспортные средства, зарегистрированные на территории Республики Молдова, должны быть предварительно осмотрены сотрудником Ассоциации AITA на предмет соответствия требованиям о порядке допущения транспортных средств (контейнеров) к перевозкам товаров под таможенными печатями и пломбами с выдачей свидетельства, образец которого утверждается Департаментом таможенного контроля. После представления свидетельства таможенным органам и выполнения ими процедуры, утвержденной Департаментом таможенного контроля, транспортные средства могут быть допущены к перевозкам товаров под таможенными печатями и пломбами.
3. Свидетельство о допущении представляется в соответствующую таможню Республики Молдова при таможенном оформлении товаров.
4. Свидетельство о допущении в обязательном порядке представляется в таможню отправления Республики Молдова. В других случаях свидетельства о допущении могут не представляться, но дорожные транспортные средства (контейнеры) тем не менее должны отвечать техническим требованиям Конвенции TIR и пройти соответствующую процедуру разового допущения (Процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим условиям), приведенную в приложении N 2 к Таможенной конвенции. Запись о разовом допущении делается в рубрике «Для служебного пользования» карнета TIR.
   Свидетельство о допущении не предъявляется в случае перевозки тяжеловесных или громоздких грузов.

VI. Доступ к процедуре TIR

1. Минимальными условиями и требованиями, которые должны соблюдать лица, желающие получить доступ к процедуре TIR, являются:
   a) наличие лицензии на осуществление международных грузовых перевозок;
   b) стабильное финансовое положение;
   c) свидетельство о получении водителями профессиональной подготовки в области перевозок грузов с применением процедуры TIR;
   d) отсутствие серьезных или неоднократных нарушений таможенных правил или налогового законодательства;
   e) соблюдение положений декларации об обязательствах перед Ассоциацией AITA в том, что данное лицо:
      – будет соблюдать все таможенные формальности согласно конвенции;
      – по требованию компетентных органов, в соответствии с пунктом 7 статьи 8 конвенции, оплатит суммы, предусмотренные в пунктах 1 и 2 статьи 8 конвенции;
      – в рамках законодательства Республики Молдова разрешит Ассоциации AITA проверять информацию об указанных выше условиях и требованиях.
2. Департамент таможенного контроля и Ассоциация AITA могут ввести дополнительные и более ограничительные условия и требования для доступа к процедуре TIR.
3. Департамент таможенного контроля устанавливает процедуру доступа к системе TIR на основе минимальных условий и требований, изложенных в пункте 1 данного раздела.
4. Ассоциация AITA ежегодно в течение первой недели года представляет в Департамент таможенного контроля список всех лиц, получивших разрешение, а также лиц, разрешения которых были отменены. Копию этого списка Департамент таможенного контроля передает Исполнительному комитету Международного союза автомобильного транспорта.
5. Разрешение на доступ к процедуре TIR само по себе не дает права на получение карнета TIR.
6. Наличие у лиц разрешения на использование карнетов TIR в соответствии с изложенными выше минимальными условиями и требованиями не должно снижать их ответственности, определенной в конвенции.

VII. Порядок таможенного оформления при ввозе товаров на территорию Республики Молдова

1. На таможне ввоза должны быть представлены следующие документы:
   – карнет TIR, заполненный и оформленный таможенными органами государства отправления и государств транзита;
   – свидетельство о допущении (с учетом пункта 4 раздела V настоящего Положения);
   – грузовые и товаросопроводительные документы.
4. В случае обнаружения отклонений от процедуры TIR таможня ввоза может подвергнуть товары и транспортные средства таможенному режиму транзита или процедуре доставки в соответствии с таможенным законодательством Республики Молдова.
5. Если в результате документального и фактического контроля не обнаружено каких-либо нарушений процедуры TIR, принимается решение о возможности

перемещения товаров и транспортных средств по территории Республики Молдова в соответствии с этой процедурой.

VIII. Порядок таможенного оформления при вывозе товаров с территории Республики Молдова

1. Таможня отправления производит таможенное оформление вывозимых товаров в соответствии с таможенным законодательством Республики Молдова.
2. Для таможенного оформления перевозки товаров с соблюдением процедуры TIR в таможню отправления должны быть представлены следующие документы:
   – заполненный карнет TIR;
   – свидетельство о допущении транспортного средства к перевозкам товаров под таможенными печатями и пломбами (с учетом пункта 4 раздела V настоящего Положения);
   – грузовые и товаросопроводительные документы.
3. Группы документального контроля проверяют соответствие заполнения карнета TIR установленным правилам. При проверке карнета TIR особое внимание обращается на:
   – наличие печатей и подписей на первой странице обложки карнета TIR;
   – соответствие подписей владельца карнета TIR на первой странице обложки, неотрывном листе и на всех отрывных листах;
   – срок действия карнета TIR.
7. Оформленный карнет TIR возвращается перевозчику.
8. Надзор за фактическим вывозом товаров с территории Республики Молдова осуществляется таможней отправления при помещении товаров под таможенный режим реэкспорта, в том числе после нахождения под таможенными режимами:
   – временного ввоза (код 31);
   – таможенного склада (код 74);
   – переработки на таможенной территории (код 51);
   – свободного склада (код 73);
   – свободной таможенной зоны (код 71);
   – магазина беспошлинной торговли (код 72);
   – переработки под таможенным контролем (код 52).

IX. Порядок таможенного оформления транзита товаров через территорию Республики Молдова

1. Таможенное оформление транзитных товаров в таможне ввоза производится в порядке, предусмотренном в пунктах 1–7 раздела VII настоящего Положения.
2. Таможенное оформление транзитных товаров в таможне вывоза производится в порядке, предусмотренном в пунктах 8–12 раздела VII настоящего Положения.

X. Особенности таможенного оформления в случае перевозки товаров через несколько таможен отправления или назначения

1. Перевозка товаров согласно процедуре TIR может осуществляться через несколько таможен отправления при вывозе товаров из Республики Молдова или несколько таможен назначения при ввозе товаров в Республику Молдова.

2. Для каждой таможни отправления или назначения требуется дополнительный комплект отрывных листов.

XI. Особенности таможенного оформления тяжеловесных или громоздких товаров

1. Товары, которые из-за их характера и габаритов невозможно перевозить в запломбированных грузовых отделениях транспортных средств или в контейнерах, можно перевозить на открытых транспортных средствах.
2. При перевозке тяжеловесных или громоздких товаров на обложке и на всех листках карнета TIR делается надпись на английском языке <HEAVY OR BULKY GOODS> (ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ИЛИ ГРОМОЗДКИЕ ТОВАРЫ).
3. Таможня отправления может потребовать, чтобы к карнету TIR были приложены фотографии, упаковочные листы, чертежи и другие документы, необходимые для идентификации перевозимых товаров.
   Такие документы заверяются таможней отправления и прикрепляются к каждому листку карнета TIR. При этом в рубрике 8 всех отрывных листков делается отметка о наличии таких документов.

XII. Особенности таможенного оформления некоторых подакцизных товаров

1. Товары, указанные в приложении N2 к настоящему Положению, оформляются для перевозки с соблюдением процедуры TIR при предъявлении карнета TIR с повышенным пределом гарантии. На обложке и на отрывных листах таких карнетов должна быть проставлена четкая надпись «ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ». Кроме этого к таким карнетам должен быть приложен дополнительный лист, в котором детально указываются наименования перевозимых товаров и их коды по ТН ВЭД.
   Дополнительный лист прикрепляется к карнету TIR и должен быть заверен штампом должностного лица таможни отправления. Подобная гарантия по карнетам TIR составляет 200000 (двести тысяч) долларов США.
2. В соответствии с процедурой TIR не допускается оформление таможенных документов на перевозку товаров, указанных в приложении N2 к настоящему Положению, в случае представления карнетов TIR с пределом гарантии до 50000 (пятьдесят тысяч) долларов США, а также карнетов TIR «ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ».

XIII. Контроль за доставкой товаров

1. Контроль за доставкой товаров, перевозимых с соблюдением процедуры TIR между таможней ввоза и таможней назначения, таможней ввоза и таможней вывоза при транзите, таможней отправления и таможней вывоза после завершения определенных таможенных режимов, осуществляется в порядке, предусмотренном нормативными актами Департамента таможенного контроля, относящимися соответственно к использованию таможенного режима транзита и доставки товаров под таможенным контролем с учетом особенностей, изложенных в настоящем разделе.
4. Таможня вывоза или таможня назначения в течение суток направляет по оперативным каналам связи в таможню ввоза или в таможню отправления информацию о поступлении товаров с указанием их наименования и количества, номера карнета TIR, наименования перевозчика, даты прибытия товаров. В слу-

чае непоступления в течение 10 суток оперативной информации о доставке товаров таможня ввоза или таможня отправления направляет в таможню вывоза или в таможню назначения копии всех имеющихся у нее документов по данной перевозке.

5. После завершения перевозки с соблюдением процедуры TIR карнет TIR с соответствующими печатями таможни назначения или таможни вывоза возвращается перевозчику и служит подтверждением завершения процедуры TIR.

XIV. Дорожно-транспортные происшествия

1. Дорожно-транспортными происшествиями (ДТП) считаются обстоятельства, повлекшие повреждения грузовых отделений транспортных средств или срыв таможенных печатей и пломб.
2. При обращении перевозчика по поводу повреждения грузового отделения транспортного средства или таможенных печатей и пломб таможня, в зоне деятельности которой произошло ДТП, обязана:
   – получить письменное объяснение перевозчика об обстоятельствах ДТП;
   – принять решение о возможности дальнейшей перевозки товаров с соблюдением процедуры TIR;
   – заполнить протокол о констатации дорожно-транспортного происшествия или удостоверить, заполнен ли протокол органами дорожной полиции.

   Образец заполнения протокола констатации ДТП устанавливается Департаментом таможенного контроля.
3. Информацию о ДТП во время перевозки товаров с соблюдением процедуры TIR необходимо в течение суток по любым оперативным каналам связи передать в таможню ввоза или в таможню отправления.
4. Все операции с товарами после ДТП должны производиться под таможенным контролем. В случае, если доказано, что повреждение грузового отделения транспортного средства или средств идентификации произошло не в результате дорожно-транспортного происшествия, составляется протокол о нарушении таможенных правил и делается оговорка в соответствующих рубриках отрывных листков и корешков карнета TIR.
5. После ДТП товары могут быть перегружены на другое транспортное средство или контейнер и направлены по назначению с соблюдением процедуры TIR. Если перевозка с соблюдением процедуры TIR невозможна, товары могут быть направлены в таможню назначения в соответствии с процедурой доставки товаров под таможенным контролем.

XV. Ответственность перевозчика и гарантийного объединения

1. Перевозчик товаров, производящий операции согласно процедуре TIR, в случае нарушения положений Таможенного кодекса несет ответственность в соответствии с Кодексом.

11. Департамент таможенного контроля контролирует соблюдение установленных Конвенцией TIR сроков рассмотрения требований об уплате и поступление сумм таможенных пошлин, сборов и налогов на счет Департамента таможенного контроля.

Приложение 13

«Утвержден»
Решением Совета Ассоциации
от 17 марта 2004

Регламент
«О дополнительных мерах к порядку допуска к процедуре МДП
юридических лиц и индивидуальных предприятий, осуществляющих
международные автомобильные перевозки»

Общие положения

1. Настоящий Регламент разработан в соответствии с пунктами 3-5 статьи 6 Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 года, и в целях выполнения директивы IRU от 7 ноября 2002 года, которая предусматривает принятие превентивных мер против действий организованной преступности, которые должны выполняться каждым держателем книжек МДП.
2. Настоящий Регламент расширяет Первую стадию процедуры проверки заявителей на допуск к системе МДП, предусмотренную Руководством Ассоциаций по TIR и которая предусматривает проведение собственных проверок, чтобы убедиться, что данный заявитель удовлетворяет требованиям для допуска к Системе TIR.
3. Разрешение на допуск к процедуре МДП могут получить юридические и индивидуальные предприятия созданные и зарегистрированные в качестве субъектов предпринимательства в соответствии с законодательством Республики Молдова.

Условия получения допуска к процедуры МДП

4. С момента утверждения настоящего Регламента допуск юридических лиц и индивидуальных предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки, к процедуре МДП и пользованию книжками МДП (далее – допуск к процедуре МДП) может быть осуществлен при соблюдении перевозчиком следующих условий:
   - наличие опыта осуществления международных автомобильных перевозок грузов не менее года;
   - устойчивое финансовое положение, обеспечивающее выполнение обязательств перевозчика, предусмотренных Конвенцией МДП, 1975;
   - обладает хорошей репутацией;
   - не был признан компетентными органами непригодным для работы в качестве перевозчика;
   - имеет необходимое финансовое состояние, капитал и резервы в расчете на одно используемое транспортное средство не менее 9000 евро и по 5000 евро на каждый следующий автомобиль, а для привлеченного (арендованного) транспорта дополнительно по 1000 евро за каждую сцепку *(на основании годовых финансовых отчетах, банковских депозитов, активы, недвижимость, средства труда, оборудование и оборотный капитал)*;

– устойчивое финансовое положение и наличие в собственности (за исключением квартир, жилых домов, дачных домиков, гаражей и личных легковых автомобилей) или в хозяйственном ведении основных фондов (средств) – транспортных средств, зданий, сооружений, машин, оборудования и иного имущества, учитываемого в качестве таких фондов (средств) в соответствии с действующими нормативами по бухгалтерского учету, остаточная или балансовая стоимость которых с учетом износа эквивалентна сумме не менее 30000 евро на день подачи заявления о получении разрешения на допуск к процедуре МДП. При этом у иностранного или совместного предприятия должно быть сформировано 100% Уставного фонда;
– менеджер имеет образование в области транспорта, обладанием профессиональной компетенции, включая минимум знаний в области управления коммерческим и финансовым бизнесом, технические стандарты и эксплуатация, безопасность дорожного движения, законодательства о предприятиях, гражданского права, трудового, социального и налогового законодательства;
– отсутствие в течение годичного срока, предшествующего моменту обращения за допуском к процедуре МДП, нарушений таможенного законодательства, связанных с невыполнением перевозчиком своих обязанностей при перевозке товаров под таможенным контролем, в том числе:
  а) утрата или недоставление в таможенный орган назначения товаров и транспортных средств;
  б) перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Молдова помимо таможенного контроля;
  с) сокрытие от таможенного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Республики Молдова;
  д) перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Республики Молдова с обманным использованием документов или средств идентификации;
  е) транспортировка, хранение, приобретение товаров и транспортных средств, ввезенных на таможенную территорию Республики Молдова с нарушением таможенных правил, пользование или распоряжение ими;
  к) уклонение от уплаты таможенных платежей в крупном размере;
  л) иные таможенные правонарушения, повлекшие возникновение задолженности перед бюджетом.
– наличие у руководителя или его уполномоченного сотрудника, а также у водителей осуществляющих международные перевозки знаний в области использования книжек МДП и применения Конвенции МДП, 1975 года подтвержденной сертификатом (свидетельством) об окончании курсов, за период не более 3-х последних лет, по программе квалификационной подготовка (повышении квалификации) при Центре подготовки международных перевозчиков «CIPTI»;
– наличие в собственности и в хозяйственном ведении моторных средств транспортировки для выполнения международных перевозок. При этом под активным моторным средством транспортировки подразумевается моторное средство, обладающее способностью к самодвижению, движущая сила которого используется для перемещения в пространстве имущества, в том числе иных типов средств транспортировки, образующих с ним состав средств доставки;
– представление всех необходимых документов, перечисленных на обратной стороне заявления, утвержденной настоящим Регламентом.

5. При обращении за разрешением на допуск к процедуры МДП перевозчик представляет следующие документы:
   а) заявление в двух экземплярах по утвержденной форме;
   б) перечень документов указанные на обратной стороне заявления;
   с) декларацию-обязательство по форме, определяемой Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), подписанную руководителем юридического лица, предусматривающую, что перевозчик обязуется:
      – представлять финансовую гарантию допуска к процедуре МДП в соответствии с Актом об Обязательствах, Директивой МСАТ 97_90.212/JGE/mn от 7 февраля 1997 года, а также Решением Таможенной Комиссии IRU, утвержденной Дирекционным Советом IRU от 7 ноября 2002 года *(превентивные меры, предпринимаемые держателями Carnet TIR, работающими в странах повышенного риска)*;
      – соблюдать таможенные правила и положения Конвенции МДП 1975 года в таможнях места отправления, промежуточных таможнях и таможнях места назначения;
      – заключать договор страхования книжек МДП в соответствии с требованиями Ассоциации и рекомендациями МСАТ;
      – уплачивать причитающиеся денежные средства согласно пунктам 1 и 2 статьи 8 Конвенции МДП, 1975 года;
      – разрешать Ассоциации проверять соблюдение условий допуска к процедуре МДП;
      – выполнять требования, установленные Ассоциацией, на основе решений Административного комитета Конвенции МДП и МСАТ, а также решений Общего Собрания членов Ассоциации и решений Совета.
6. Ассоциация проверяет наличие документов, указанных на обратной стороне заявления, а также соответствие оригиналов и копий, представленных перевозчиком документов, и после проверки оригиналы возвращаются представившему их перевозчику, и подготавливает соответствующее заключение.
7. В случае соответствия перевозчика условиям, указанным в настоящем Регламенте, Ассоциация направляет сведения о нем, по утвержденной форме, в Таможенный Департамент для проверки на соответствие и допуска к процедуре МДП.
8. Перевозчик, получивший отказ в выдаче разрешения на допуск к процедуре МДП, имеет право повторно обращаться за получением разрешения на допуск к процедуре МДП только после истечения шести месяцев и обеспечения всех условий получения разрешения допуска к процедуре МДП.
9. В случае ликвидации либо реорганизации перевозчика без сохранения правопреемственности, повторное заявление на получение разрешения на допуск к процедуре МДП принимается по истечении одного года со дна принятия решения об отзыве разрешения на допуск к процедуре МДП.
10. При изменении любых сведений, указываемых в заявлении, а также в документах, прилагаемых к заявлению, представленных ранее в Ассоциацию для получения допуска к процедуре МДП *(например, при изменении состава транспортных средств, находящихся в хозяйственном ведении и заявленных для выполнения международных перевозок грузов)*, перевозчик обязан уведомить письменно об этом Ассоциацию в течение трех дней с момента изменения указанных сведений.

Заявление
о допуске к процедуре МДП и регистрации
в качестве держателя книжек МДП

1. Наименование перевозчика _____
2. Фискальный код (ИДН) _____
3. Юридический адрес _____
4. Фактический адрес _____
5. Регистрационный номер и дата выдачи свидетельства о государственной регистрации, кем выдано _____

   _____
6. Номер и дата выдачи лицензии на осуществление международных перевозок _____
7. Количество транспортных средств, совершающих международные перевозки

   _____

   Количество прицепов, совершающих международные перевозки _____
8. Ф.И.О. руководителя _____

   Ф.И.О. гл. бухгалтера _____
9. Телефоны (код/телефон) _____
10. Факс _____
11. Электронный адрес _____
12. Банковские реквизиты:

    название обслуживающего банка _____

    адрес _____

    номер телефона банка _____

Печать

Подпись заявителя _____

«____» _____20____ г.

Примечание: заявление оформляется в двух экземплярах (оригиналах)

К заявлению прилагаются (оборотная сторона заявления):

1. Учредительные и регистрационные документы перевозчика (устав, учредительный договор, свидетельство о государственной регистрации);
2.* Лицензия на осуществление международных перевозок грузов автомобильным транспортом и лицензионные карточки на транспортные средства, находящиеся в собственности;
3. Свидетельства о допущении транспортных средств для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами;
4. Свидетельства о государственной регистрации транспортных средств (технический паспорт или свидетельство о регистрации в Департаменте информационных технологии);
5. Документы, подтверждающие право собственности либо владения и пользования на срок не менее одного года в отношении транспортных средств, заявленных для выполнения международных перевозок.
6. Бухгалтерский баланс (годовой либо квартальный), с отметкой подтверждающей его сдачу налоговому органу, заверенный актом аудиторской проверки, подтверждающей наличие в собственности или в хозяйственном ведении основных фондов на сумму не менее 30 тысяч Евро;
7. Свидетельство о формировании 100% Уставного фонда, для иностранных или совместных предприятий;
8. Заключение о стоимости собственного имущества на сумму не менее 30.000 Евро на день подачи заявления;
9. Не менее трех товаротранспортных накладных, подтверждающих опыт выполнения международных перевозок;
10. Сертификат (свидетельство) об окончании курсов по организации международных перевозок с применением процедуры МДП;
12. Декларация-обязательство по форме, определяемой Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), подписанная руководителем юридического лица.

* – представляется в случае, предусмотренном законодательством Республики Молдова.

Примечание:
Вышеуказанные документы представляются в копиях за подписью руководителя юридического лица, заверенные печатью этого юридического лица. Указанные копии представляются вместе с оригиналами для сверки.

Заключение

по соответствию представленных документов требованиям допуска
к процедуре МДП и пользованию книжками МДП
по _____

(наименование перевозчика)

Юридический отдел

_____
_____
_____

Бухгалтерия

_____
_____
_____

Отдел допуска к процедуре МДП

_____
_____
_____

Заключение Генерального секретаря Ассоциации:

_____
_____
_____

«_____» _____ 20_____ г.

Для заметок

Для заметок