CZU: 347.763:656.025.4:340.134(430.1) **https://doi.org/10.59295/sum3(183)2025_02**

ANALIZA REGLEMENTĂRILOR RFG ÎN MATERIA TRANSPORTULUI RUTIER NAȚIONAL ȘI INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

Elena BAJUREA-OSTROFEȚ,
Universitatea de Stat din Moldova

Prezentul articol are drept scop elaborarea unei sinteze analitice referitoare la legislația Republicii Federale Germania în materie de transportul rutier național și internațional de mărfuri. Statul federal continuă cu succes să aibă statut de lider la capitolul transportării pe cale rutieră a mărfurilor pe teritoriul Uniunii Europene, precum și în raport cu statele terțe. Legislația în domeniu a Republicii Federale Germania este dinamică și diversă și, din aceste considerente, prezintă interes pentru efectuarea unei analize detaliate asupra structurii și conținutului său. Studiul efectuat urmează să demonstreze actualitatea și eficacitatea legislației Republicii Federale Germania în domeniul transportului rutier de mărfuri, precum și ierarhizarea perfectă a actelor normative în legislația statului federal.

Cuvinte-cheie: *Republica Federală Germania; transport rutier de mărfuri; directivă; regulament; lege; Uniunea Europeană; Cod comercial.*

THE ANALYSIS OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY'S SETTLEMENTS IN THE FIELD OF NATIONAL AND INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OF GOODS

The present research aims to elaborate an analytic synthesis related to the legislation of the Federal Republic of Germany in the field of national and international road transport of goods. The federal state successfully maintains the leadership on the chapter of road freight transport on the territory of the European Union, as well as in regard to third party countries. This domain's legislation of the Federal Republic of Germany is dynamic and diverse and, on this ground, presents interest for accomplishing a deep analysis over its structure and content. The accomplished research aims to demonstrate the actuality and efficiency of the legislation of the Federal Republic of Germany in the field of road transport of goods, as well as the perfect hierarchy of the normative acts in the legislation of the federal state.

Keywords: *The Federal Republic of Germany; road transport of goods; directive; regulation; law; European Union; Commercial Code.*

Introducere

Republica Federală Germania, fiind cotat drept statul cu cea mai puternică economie a Uniunii Europene, prezintă și un sistem de legi performant, care se propune a fi analizat în prezentul articol.

Legislația RFG în materia transporturilor cuprinde o varietate largă de prevederi, care reglementează domenii înguste și elemente subtile, precum implicarea în transportul rutier național și internațional de mărfuri a vehiculelor electrice, cât și prestabilirea itinerarelor pentru efectuarea operațiunilor de transport rutier intern și internațional de mărfuri.

Un caracter deosebit al legislației germane este condiționat și de forma de guvernământ a acestui stat. Fiind o republică federală, Germania îmbină cu succes actele normative adoptate la nivel federal, precum și cele adoptate la nivel de pământuri – părți componente a federației. În particular, legile ordinare – adoptate de către Bundestag-ul german, sunt ierarhic superioare instrumentelor statutare, care sunt fi emise de către guvernul federal, de către un ministru federal sau de către guvernele landurilor. Reglementările locale au o forță juridică inferioară instrumentelor statutare și pot fi emise de către o persoană juridică care funcționează în temeiul dreptului public (de exemplu, o municipalitate) [1].

Așadar, prezentul articol va veni cu o reflecție asupra unui set de acte normative germane care guvernea-

ză eficient domeniul transportului internațional rutier de mărfuri, fapt care asigură competitivitatea statului federal cu marile puteri economice ale statelor lumii.

Rezultate obținute și discuții

Un aspect deosebit al legislației germane se referă la încorporarea prevederilor în domeniul transportului rutier de mărfuri în *Codul Comercial, adoptat la 10.05.1987, [2],* care a marcat numeroase modificări, inclusiv în ultimii ani, cea mai recentă fiind aprobată la 27.12.2024.

Așadar, reglementările în materia transportului rutier de mărfuri sunt reflectate în Cartea a -IV-a a Codului – „Tranzacții comerciale”.

Una din normele cărții care prezintă interes pentru prezentul studiu se referă la scrisoarea de trăsură. Astfel, Codul stipulează că, scrisorile de trăsură pot fi solicitate cu precomandă și, transmise prin andosament [3]. La fel, codul oferă posibilitatea părților la contract, în cazul apariției unor dubii, să stabilească prin acord comun, fără a modifica în scris contractul de transport rutier de mărfuri, modificări referitoare la lungimea și greutatea mărfii, calcularea duratei și distanței de transportare a acesteia, precum și la valuta în care plata va fi efectuată pentru prestație [4].

Legiuitorul german a stabilit prin normă juridică inclusiv și componentele plății reglementate de un contract de transport rutier intern sau internațional rutier de mărfuri. Astfel, aceasta include: costurile pentru depozitarea provizorie a mărfurilor și plata pentru transportarea propriu-zisă a acesteia [5].

Secțiunea a 4-a a cărții este dedicată în totalitate operațiunilor de transport de mărfuri. Astfel, legislația germană definește laconic contractul de transport de mărfuri, acesta fiind contractul în virtutea căruia transportatorul este obligat să transporte bunurile până la destinația stabilită și să le predea destinatarului. [6] În condițiile în care codul stabilește că, dispozițiile secțiunii 4 menționate se aplică în egală măsură transportului de mărfuri pe cale terestră, fluvială, maritimă sau aeriană, determinat de realizarea unei tranzacții comerciale [7], legislația germană se atestă un contrast puternic cu legislația RM în acest domeniu, care divizează legislația transporturilor rutiere și feroviare în felul următor: *Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014* [8], și *Codul transportului feroviar nr. 19/2022* [9].

Conținutul scrisorii de trăsură, reflectat la art. 408 din cod este similar celui reglementat de art. 6 din *Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele, adoptată la Geneva la 19.05.1956 (în continuare – Convenția C.M.R.)* [10]. Așadar, potrivit ambelor acte normative, structura unei scrisori de trăsură este alcătuită din următoarele elemente:

a) locul şi data întocmirii;
b) numele şi adresa expeditorului;
c) numele şi adresa transportatorului;
d) locul şi data primirii mărfii şi locul prevăzut pentru eliberarea acesteia;
e) numele şi adresa destinatarului;
f) denumirea curentă a naturii mărfii şi felul ambalajului, iar pentru mărfurile periculoase, denumirea lor general recunoscută;
g) numărul coletelor, marcajele speciale şi numerele lor;
h) greutatea brută sau cantitatea altfel exprimată a mărfii;
i) cheltuielile aferente transportului (preţ de transport, cheltuieli accesorii, taxe de vamă şi alte cheltuieli survenite de la încheierea contractului şi pînă la eliberare);
j) instrucţiunile necesare pentru formalităţile de vamă şi altele.

O trăsătură distinctivă și inovativă a legislației germane în acest sens o constituie posibilitatea întocmirii și prezentării scrisorii de trăsură în versiune electronică. Astfel, o înregistrare electronică care îndeplinește aceleași funcții ca o scrisoare de trăsură, este considerată echivalentă cu scrisoarea de trăsură, cu condiția ca autenticitatea și integritatea evidenței să fie asigurate în orice moment. Ministerul Federal al Justiției și Protecției Consumatorului este autorizat să stabilească, prin act normativ emis de comun acord cu Ministerul Federal de Interne, Construcții și Comunitate și care nu necesită aprobarea Bundesrat-ului, detaliile emiterii, purtării și prezentării unei scrisori de trăsură electronice, precum și detaliile procedurii de efectuare a înscrierilor ulterioare în acest tip de document [11].

Art. 9 din Convenția C.M.R., referitor la forța probatorie a scrisorii de trăsură, este reprodus detaliat în conținutul codului german. În particular, scrisoarea de trăsură semnată de ambele părți constituie dovada prima facie a încheierii contractului de transport, a condițiilor contractului și a preluării mărfii de către transportator. O scrisoare de trăsură semnată de ambele părți dă, prezumă faptul că mărfurile și ambalajele lor păreau a fi în stare bună la preluarea lor de către transportator, și că numărul de colete, mărcile și numerele acestora corespund indicațiilor prevăzute în scrisoarea de trăsură. Concomitent, o astfel de presupunere nu va putea fi prezumată în cazul în care transportatorul a introdus o rezervă în scrisoarea de trăsură în acest sens. Cu referire la cele menționate, transportatorul poate invoca lipsa mijloacelor rezonabile pentru a verifica exactitatea declarațiilor. Adițional, în cazul în care greutatea brută a mărfurilor sau cantitatea acestora exprimată altfel sau conținutul pachetelor au fost verificate de către transportator, iar rezultatul verificărilor a fost înscris într-o scrisoare de trăsură semnată de ambele părți, aceasta din urmă va constitui prima facie dovadă că greutatea, cantitatea sau conținutul corespunde indicațiilor prevăzute în scrisoarea de trăsură. Transportatorul este obligat să verifice greutatea, cantitatea sau conținutul dacă expeditorul solicită acest lucru și transportatorul dispune de mijloace rezonabile de verificare. La fel, transportatorii au dreptul la rambursarea cheltuielilor lor pentru o astfel de verificare [12].

Transportul rutier de mărfuri periculoase este laconic reglementat de legislația germană. Astfel, în cazul în care urmează să fie transportate mărfuri periculoase, expeditorul informează transportatorul, în timp util și în formă scrisă, cu privire la natura exactă a pericolului și, după caz, la măsurile de precauție care trebuie luate. Cu excepția cazului în care, la preluarea mărfii, transportatorul a cunoscut natura pericolului sau cel puțin a fost informat despre aspectul menționat, acesta poate descărca, depozita sau returna mărfurile periculoase sau, în măsura în care este necesar, le poate distruge sau le poate face inofensive, fără a purta răspundere pentru daunele aduse expeditorului și poate chiar solicita rambursarea de la expeditor pentru orice cheltuieli aferente pentru realizarea acestor măsuri [13]. Se precizează că, adițional domeniului transportului rutier de mărfuri periculoase autoritățile germane monitorizează desfășurarea acestor operațiuni în temeiul *Acordului referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase (în continuare – Acordul A.D.R.), adoptat la Geneva, la 30.09.1957* [14], cu ultimele modificări intrate în vigoare la 01.01.2025, operate la Anexa A (Prevederi generale și reglementări referitoare la articole și substanțe periculoase) și Anexa B (Prevederi referitoare la echipamentul de transport și operațiunile de transport) [15], precum și în temeiul *Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24.09.2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase* [16], în contextul calității sale de stat-membru al Uniunii Europene. Directiva menționată, spre deosebire de Acordul A.D.R., înglobează operațiunile de transport de mărfuri periculoase efectuate pe cale rutieră, feroviară sau pe căi navigabile interioare [17]. Totodată, aceasta stabilește expres aplicarea Acordului A.D.R. în condițiile efectuării operațiunilor de transport rutier internațional de mărfuri periculoase pe teritoriul unui stat-membru al Uniunii Europene [18].

Spre deosebire de Republica Federală Germania, Republica Moldova, fiind și ea parte la Acordul A.D.R. [19], a optat în favoarea punerii în aplicare a unui act normativ responsabil în exclusivitate de reglementarea aspectelor de ordin procedural a operațiunilor de transport rutier național și internațional de mărfuri periculoase – *Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2017* [20].

Pe lângă faptul încorporării prevederilor legate de transportul rutier național și internațional rutier de mărfuri în Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987, legiuitorul german a asigurat operatorii germani de transport rutier național și internațional de mărfuri cu încă un act normativ important – *Legea privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998* [21]. Definiția transportului rutier de mărfuri diferă semnificativ față de cea enunțată de Codul Comercial: „Transportul rutier de mărfuri este transportul comercial sau contra plată de mărfuri cu autovehicule, care au o greutate totală admisă mai mare de 3,5 tone, inclusiv remorca” [22]. În sensul prezentei legi, o astfel de o operațiune de transport trebuie să întrunească cumulativ următoarele condiții:

1. Mărfurile transportate trebuie să fie proprietatea unei întreprinderi, sau să fie vândute, cumpărate, închiriate, fabricate, extrase, prelucrate sau reparate de către aceasta;

2. Transportul trebuie să includă livrarea mărfurilor către întreprindere, transportarea acestora de la întreprindere, pentru utilizarea propriu-zisă a întreprinderii, sau pentru uz propriu;

3. Vehiculele antrenate în operațiunile de transport trebuie conduse de personalul întreprinderii sau de către personalul desemnat de companie în baza unei obligații contractuale;

4. Transportul poate fi doar o activitate auxiliară în cadrul activității generale a întreprinderii [23].

Această lege conține un șir de reglementări de ordin general, în baza căruia au fost adoptate și acte normative derivate, cu un obiect de reglementare îngust. La fel, legea menționată constituie și un punct de legătură dintre cadrul normativ al Uniunii Europene în domeniul analizat și legislația internă germană. De exemplu, paragraful 5 din legea prenotată menționează că, operatorilor de transport rutier internațional de mărfuri li se oferă autorizația și licența comunitară sub auspiciul reglementărilor din *Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri* [24].

Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011 [25], constituie un act normativ subordonat Legii privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998, și a fost elaborată în scopul facilitării implementării prevederilor Legii și Directivei menționate, referitoare la accedere în calitatea de operator de transport rutier național și internațional de mărfuri [26]. Astfel, aceasta include un șir de prevederi de ordin tehnic, menite să orienteze operatorii de transport spre îndeplinirea acțiunilor necesare pentru a obține licența comunitară și autorizațiile corespunzătoare. În aceeași ordine de idei, având în vedere obligativitatea demonstrării competenței profesionale prin parcurgerea a două examene scrise și unul desfășurat în formă verbală [27], a fost adoptat și un act normativ responsabil exclusiv de parcurgerea acestor examene – *Ordonanța privind examenul pentru recunoașterea categoriei de specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică sau specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică – licențiat în managementul transporturilor și logistică (Specialist-profesionist licențiat în transport de marfă - Ordonanță de pregătire avansată), adoptată la 21.09.2023* [28]. Astfel, unul din principalele obiective ale prezentului act normativ este să testeze următoarele abilități ale participanților:

1. planificarea, coordonarea, controlul și optimizarea furnizării de servicii în transportul de marfă și logistică;
2. analiza cerințelor logistice și dezvoltarea de soluții orientate spre piață și către clienți;
3. comercializarea serviciilor de transport de marfă și logistică;
4. participarea la pregătirea ofertelor și a prețurilor;
5. negocierea și pregătirea contractelor de transport de mărfuri și servicii logistice;
6. participarea la managementul comercial al companiei;
7. gestionarea activității angajaților și promovarea dezvoltării profesionale ale acestora;
8. organizarea formării profesionale;
9. dezvoltarea și gestionarea proiectelor;
10. modelarea comunicării și cooperării pe plan intern și extern;
11. asistența la formarea managementului calității, sănătății și mediului [29].

Din cele expuse, se constată că, autoritățile competente germane oferă un set de instruiri obligatorii inclusiv și pentru obținerea și îmbunătățirea abilităților necesare pentru negocierea și încheierea unui contract de transport rutier intern sau internațional de mărfuri. Acesta din urmă ar constitui unul din factorii care determină Republica Federală Germania să fie unul din liderii statelor europene în ceea ce privește transportul rutier internațional de mărfuri. Astfel, în anul 2024 statul federal și-a menținut titlul de lider în ceea ce privește cantitatea de mărfuri transportate. Conform datelor statistice actualizate la 06.01.2025, în primul trimestru al anului 2024, Germania a transportat 616.030 mii tone de mărfuri, în timp ce în al II-lea trimestru al aceluiași an, statul federal a transportat o cantitate de 735.937 mii tone de mărfuri [30].

Legiuitorul german a preferat combinarea reglementărilor de ordin tehnic a transportului rutier internațional rutier de mărfuri și a celui de cabotaj într-un singur act normativ – *Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011* [31]. Primul aspect reglementat de acesta se referă la categoriile de transportatori germani autorizați să realizeze operațiuni

de transport rutier internațional de mărfuri. Așadar, potrivit prevederilor Regulamentului, deținători ai autorizației C.E.M.T. pot fi operatorii de transport care întrunesc cumulativ următoarele condiții:

1. sunt Deținători ai unei autorizații în sensul secțiunii 3 din Legea privind transportul rutier de mărfuri sau a unei licențe comunitare în sensul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și

2. îndeplinesc criteriile legale de utilizare a autorizației.

Autorizația C.E.M.T. este valabilă pentru un an calendaristic (permis anual) sau acordat pentru un termen de valabilitate de 30 de zile (permis pe termen scurt). Autorizațiile anuale eliberate în anul calendaristic în curs sunt valabile de la data eliberării până la sfârșitul anului calendaristic în care se eliberează licența. [32] O autorizație C.E.M.T. acordată de un stat membru al C.E.M.T. în conformitate cu prevederile indicate la paragraful 4, alin. 1), oferă dreptul titularului de a efectua transport rutier internațional de marfă în următoarele condiții:

1. autorizația C.E.M.T. nu poate fi utilizată pentru mai mult de un autovehicul în același timp;

1a. O autorizație C.E.M.T. este necesar de a fi păstrată în autovehicul de către conducătorul auto atunci când transportă o încărcătură între locul de încărcare (locul primei încărcări a mărfurilor pentru operațiunea de transport) la punctul de descărcare (locul ultimei descărcări a itinerarului stabilit) în vehicul;

2. operatorul trebuie să se asigure că nu se efectuează mai mult de trei operațiuni de transport consecutive cu încărcătură fără intrarea pe teritoriul statului în care își are sediul întreprinderea;

3. antreprenorul trebuie să se asigure că borderoul este păstrat în conformitate cu prevederile paragrafului 4, alin. 1), în cazul transportului rutier internațional de mărfuri cu autorizație C.E.M.T. și că paginile completate ale borderoului operațiunii de transport sunt păstrate pe perioada de valabilitate menționată în documentul de autorizare. Șoferul trebuie să poarte în vehicul borderoul completat este obligat să-l predea, la solicitare, inspectorului autorizat [33].

Norma expusă mai sus constituie dovada calității de act normativ subordonat Legii privind transportul rutier de mărfuri, or, dovada se atestă prin referințele la Legea vizată în conținutul Regulamentului menționat mai sus. Suplimentar, Regulamentul precizează că, autorizației C.E.M.T. i se aplică următoarele prevederi ale Legii:

1. paragraful 3, alin. 2) (cerințe pentru accederea în profesie);

2. paragraful 3, alin. 5) (retragerea și revocarea autorizației) și

3. paragraful 8 (continuarea provizorie a activității de transport rutier de mărfuri) [34].

Adițional, autoritățile germane sunt împuternicite să elibereze autorizații bilaterale sau trilaterale de realizare a operațiunilor de transport rutier internațional de mărfuri, în următoarele circumstanțe specifice:

a) O autorizație bilaterală se eliberează unui antreprenor a cărui întreprindere își are sediul în Germania, dacă întreprinzătorul îndeplinește cerințele de acces la profesie prevăzute de paragraful 3 din Legea privind transportul rutier, în scopul efectuării unei operațiuni de transport rutier internațional de mărfuri realizată spre sau printr-un stat care nu este stat membru la *Acordul privind Spațiul Economic European, adoptat la Bruxelles, la 17.03.1993* [35], nici stat membru al Uniunii Europene [36];

b) Un antreprenor a cărui întreprindere nu are sediul în Germania trebuie să fie titularul unei autorizații pentru un stat terț în cazul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri spre sau printr-un stat care nu este membru al Uniunii Europene sau alt stat membru la Acordul privind Spațiul Economic European, adoptat la Bruxelles, la 17.03.1993. În mod corespunzător, acesta nu va dispune de autorizația prevăzută de paragraful 6, alin. 2) din Lege [37].

Conform celor enunțate, se subliniază că, Regulamentul nominalizat poartă un caracter precis și conchis, care include elemente regulatorii abordate în strictă corespundere cu prevederile Legii privind transportul rutier de mărfuri.

Concluzii

Legislația germană care stabilește condițiile de efectuare a operațiunilor de transport rutier național și internațional de mărfuri poate fi considerată, pe bună-dreptate, un set de acte regulatorii precise și lipsite de careva viduri legislative. Coerența prevederilor din actele normative enumerate este vizibilă și eficientizează interpretarea normelor juridice incluse în acestea.

La fel, ierarhizarea actelor normative în sistemul de legi german contribuie enorm la eficientizarea operațiunilor de transport rutier național și internațional de mărfuri. În timp ce legile și codul comercial dictează laconic anumite comportamente și condiții, precum și stabilește caracterul imperativ sau prohibitiv în raporturile juridice aferente operațiunilor de transport rutier național și internațional de mărfuri, ordonanțele și regulamentele în detalii procedeele de care depinde realizarea corectă a operațiunilor de transport nominalizate.

Prezentul studiu a demonstrat și abilitatea excelentă a legiuitorului german de a pune în aplicare prevederile tratatelor internaționale la care Republica Federală Germania este parte, precum și directivele și regulamentele, a Uniunii Europene, reieșind din calitatea sa de membru-cheie al spațiului unional. Acest fapt se datorează, după cum este menționat, ierarhizării eficiente a actelor normative în RFG, or, este vădit palpabilă transpunerea excelentă a directivelor și regulamentelor Uniunii Europene în legislația statului federal, prin următorul aspect: directivele și regulamentele indică asupra unor aspecte regulatorii de ordin general, pe care legea federală le adaptează la tendințele și cerințele operațiunilor de transport rutier intern și internațional de mărfuri cu care operează întreprinzătorii germani, iar ordonanțele și regulamentele interne expun aspectele tehnice care fac posibilă realizarea acestora atât corespunzător actelor normative ale UE, cât și legilor federale ale statului german.

În lumina celor expuse, cercetarea efectuată a intervenit cu un șir de argumente care demonstrează caracterul eficient al legislației germane în domeniul transportului rutier de mărfuri, descrisă de un set de acte normative actuale, inovative, adaptate cu succes la tendințele curente ale domeniului de studiu menționat.

Bibliografie:

1. *European Justice: Legislația națională - Germania.* © Uniunea Europeană, 2024 [citat 02.02.2025]. Disponibil: https://e-justice.europa.eu/6/RO/national_legislation?GERMANY&member=1
2. *Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987, în versiunea revizuită publicată în Monitorul Federal de Legi, Partea a III-a, numărul de clasificare 4100-1, cu ultima modificare realizată prin art. 7 din Legea din 27.12.2024* [citat 02.02.2025]. Disponibil: https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/BJNR002190897.html#BJNR002190897BJNG000200300
3. *Par. 363, alin. 2) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
4. *Par. 361 din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
5. *Par. 396, alin. 2) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
6. *Par. 407, alin. 1) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
7. *Par. 407, alin. 2) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
8. *Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014* [citat 02.02.2025] În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 2014, nr. 247-248, art. 568. Disponibil: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=141697&lang=ro#
9. *Codul transportului feroviar nr. 19/2022* [citat 02.02.2025]. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2022, nr. 45-52, art. 57. Disponibil: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=142810&lang=ro
10. C*onvenția privind contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (C.M.R.), adoptată la Geneva, la 19.05.1956* [citat 02.02.2025]. Disponibil: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf
11. *Par. 408, alin. 3) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
12. *Par. 409 din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
13. *Par. 410 din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987.*
14. *Acordul referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase adoptat la Geneva, la 30.09.1957* [citat 07.02.2025]. Disponibil: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_en
15. *ADR 2025 – Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* © United Nations, 2024 [citat 07.02.2025]. Disponibil: https://unece.org/transport/road-transport/about-adr
16. *Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24.09.2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase* [citat 07.02.2025]. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32008L0068

17. *Art. 1, alin. 1) din Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24.09.2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase.*
18. *Art. 4 din Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24.09.2008 privind transportul interior de mărfuri periculoas*e.
19. *Hotărârea Parlamentului nr. 44/1998 pentru aderarea Republicii Moldova la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (vechea denumire a tratatului)* [citat 07.02.2025] În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 1998, nr. 54-55, art. 388. Disponibil: https://www.legis.md//cautare/getResults?doc_id=63206&lang=ro
20. *Regulamentul transporturilor rutiere de mărfuri periculoase, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2017* [citat 07.02.2025]. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova,* 2017, nr. 277-288, art. 706. Disponibil: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=146820&lang=ro#
21. *Legea privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998, publicată în Monitorul Federal de Legi, Partea a I-a, numărul de clasificare 1485, cu ultima modificare realizată prin paragraful 39 al Legii din 15.07.2024* [citat 07.02.2025]. Disponibil: https://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/BJNR148510998.html
22. *Par. 1, alin. 1) Legea privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998*.
23. *Par. 1, alin. 2) Legea privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998.*
24. *Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri* [citat 07.02.2025]. Disponibil: Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri
25. *Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011, publicată în Monitorul Federal de Legi, Partea a I-a, numărul de clasificare 3120, cu ultima modificare realizată prin paragraful 7, alineatul 6 al Legii din 11.04.2024* [citat 07.02.2025]. Disponibil: https://www.gesetze-im-internet.de/gbzugv_2011/GBZugV.pdf
26. *Par. 1 din Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011*.
27. *Par. 5, alin. 1) din Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011*.
28. *Ordonanța privind examenul pentru recunoașterea categoriei de specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică sau specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică – licențiat în managementul transporturilor și logistică (Specialist-profesionist licențiat în transport de marfă - Ordonanță de pregătire avansată), adoptată la 21.09.2023,* publicată în *Monitorul Federal de Leg*i, 2023, Partea a I-a, numărul de clasificare 253 [citat 08.02.2025]. Disponibil: https://www.gesetze-im-internet.de/g_logfachwbaprofv/G%C3%BCLogFachwBAProFV.pdf
29. *Par. 1, alin. 3) din Ordonanța privind examenul pentru recunoașterea categoriei de specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică sau specialist-profesionist calificat în transport de marfă și logistică – licențiat în managementul transporturilor și logistică (Specialist-profesionist licențiat în transport de marfă - Ordonanță de pregătire avansată), adoptată la 21.09.2023.*
30. *Eurostat: Statistica trimestrială a transportului rutier de mărfuri conform tipului de operațiune și tipului de transport* © Uniunea Europeană, 1995 [citat 08.02.2025]. Disponibil: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_go_tq_tott/default/table?lang=en
31. *Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011, publicat în Monitorul Federal de Legi, 2012, Partea a I-a, numărul de clasificare 42, cu ultima modificare realizată prin paragraful 29 al Legii din 02.03.2023* [citat 08.02.2025] Disponibil: https://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev_2012/G%C3%BCKGrKabotageV.pdf
32. *Par. 4, alin. 1) din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011*.
33. *Par. 7a din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011*.
34. *Par. 4, alin. 5) din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011*.

35. *Acordul privind Spațiul Economic European, adoptat la Bruxelles, la 17.03.1993* [citat 09.02.2025]. Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A21994A0103%2801%29
36. *Par. 8, alin. 1) din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011*.
37. *Par. 9 din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011*.

Date despre autor:
Elena BAJUREA – OSTROFEȚ, doctorandă, Școala Doctorală “Științe Juridice”, Universitatea de Stat din Moldova, Specialitatea 553.06 Drept internațional și european privat, Ministerul Afacerilor Externe al Republicii Moldova, Consul - Secretar II în cadrul Ambasadei Republicii Moldova în Republica Federală Germania.
ORCID: 0009-0009-9911-5708
E-mail: elena.bajurea.13@gmail.com

Prezentat: 01.03.2025