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

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

CZU: 341.224:656.025.2/.4(430.1) **https://doi.org/10.59295/spd2025j.30**

Elena BAJUREA-OSTROFEȚ
ORCID: 0009-0009-9911-5708
E-mail: elena.bajurea.13@gmail.com
Universitatea de Stat din Moldova, Chișinău, Republica Moldova
Ministerul Afacerilor Externe al Republicii Moldova,
Ambasada Republicii Moldova în Republica Federală Germania

Summary. *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; 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.

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 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].

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.

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].

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 [4]. 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 [5], legislația germană 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 [6],* și *Codul transportului feroviar nr. 19/2022 [7].*

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.) [8].*

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.

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.

Spre deosebire de Republica Federală Germania, Republica Moldova, fiind și ea parte la Acordul A.D.R. [9], 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 [10].*

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 [11]. 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” [12].

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 [13].*

Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011 [14], 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 [15]. În aceeași ordine de idei, având în vedere obligativitatea demonstrării competenței profesionale prin parcurgerea a 2 examene scrise și unul desfășurat în formă verbală [16], 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 [17].*

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 [18].

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 [19].* 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 [20].

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.

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 detaliază procedeele de care depinde realizarea corectă a operațiunilor de transport nominalizate.

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.

REFERINȚE:

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. 407, alin. 1) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987
5. Par. 407, alin. 2) din Codul comercial german, adoptat la 10.05.1987
6. 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#
7. 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
8. Convenția 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
9. 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
10. 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#
11. 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
12. Par. 1, alin. 1) Legea privind transportul rutier de mărfuri, adoptată la 22.06.1998
13. 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
14. 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
15. Par. 1 din Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011

16. Par. 5, alin. 1) din Ordonanța pentru accedere ocupațională în transportul rutier de mărfuri, adoptată la 21.12.2011
17. 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 Legi, 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
18. *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
19. 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
20. Par. 4, alin. 1) din Regulamentul privind transportul rutier transfrontalier de marfă și trafic de cabotaj, adoptat la 28.12.2011.