



GUVERNUL ROMÂNIEI  
PRIMUL – MINISTRU

547 / DPSE  
24032016

PARLAMENTUL ROMÂNIEI  
143/05.04.2016

**Domnule președinte,**

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

### **PUNCT DE VEDERE**

referitor la propunerea legislativă intitulată *Lege privind promovarea transportului ecologic*, inițiată de domnul senator PSD Bota Marius Sorin Ovidiu împreună cu un grup de parlamentari PNL și PSD (**Bp. 700/2015**).

#### **I. Principalele reglementări**

Propunerea legislativă vizează, între altele, instituirea, în sarcina autorităților publice locale, a regiilor autonome și societăților comerciale aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale a obligației de a achiziționa mijloace de transport în comun acționate electric într-o proporție de minim 50% din necesarul de achiziții viitoare.

Prevederile inițiativei legislative anterior prezentate se vor aplica și în cazul microbuzelor și autobuzelor școlare.

## II. Observații

1. Referitor la *Expunerea de motive*, instrument ce stă la baza promovării inițiativei legislative, apreciem că aceasta trebuia să cuprindă următoarele elemente, astfel încât să rezulte necesitatea și oportunitatea adoptării propunerii legislative:

- o descriere amănunțită a situației existente prin care să se prezinte problemele și necesitatea promovării transportului ecologic;

- identificarea schimbărilor preconizate – astfel încât transportul electric să fie funcțional. Este necesară identificarea actelor normative care conțin prevederi referitoare la transportul public, în special a celor ce ar necesita modificări;

- impactul economic – astfel încât să fie identificat impactul asupra bugetelor autorităților publice locale pe care îl va induce promovarea inițiativei legislative (costurile privind achiziția de material rulant, infrastructura specifică și costurile de mentenanță a acestora);

- impactul asupra mediului;

- impactul asupra mediului social.

Subliniem și faptul că titulatura „*Lege privind promovarea transportului ecologic*” este incompletă, termenul consacrat în terminologia de specialitate făcând referire la transportul durabil. Prin urmare, o inițiativă legislativă care să facă referire la promovarea transportului durabil ar trebui să prezinte o complexitate crescută, aceasta făcând referire la o serie de măsuri complementare necesare care să conducă la eficientizarea transportului și la limitarea efectelor asupra mediului, precum:

- măsuri de limitare a utilizării autovehiculelor personale;

- măsuri de promovare a transportului public;

- măsuri de promovare a transportului alternativ (nepoluant/nemotorizat);

- măsuri de promovare a sistemelor de tip car-sharing, Park&ride, Park&walk;

- măsuri de reorganizare și extindere a sistemelor de transport public în raport cu noile puncte de interes de la nivelul orașelor;

- măsuri de promovare a intermodalității;

- măsuri de organizare a unor zone speciale cu limitări de accesibilitate permanente sau temporare (zone centrale pietonale, zone 30, etc.);

- măsuri de creștere a accesibilității spațiale și financiare a transportului public, pentru toate categoriile sociale, etc.

Aceste elemente sunt cuprinse, de altfel, în cadrul planurilor de mobilitate urbană, documentații ce au devenit obligatorii pentru localitățile de rang 0, 1 și 2, conform prevederilor *Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare*. Astfel, în raport cu necesitățile de transport și cu posibilitățile financiare, principalele localități din România își pot stabili prioritățile pe termen scurt, mediu și lung, inclusiv în ceea ce privește structura parcului auto aferent transportului public.

2. Semnalăm faptul că măsurile preconizate nu ar putea fi promovate în afara cadrului legislativ/constituțional existent, corespunzător competențelor autorităților publice locale și/sau centrale, cu respectarea principiilor constituționale privind autonomia locală (art. 120 - Principii de bază, art. 121 - Autorități comunale și orașenești, prin care se realizează autonomia locală în comune/orașe, economia de piață - art. 135 Economia, art. 44 - Dreptul de proprietate privată, art. 136 – Proprietatea).

Astfel, învederăm că potrivit legislației în vigoare (Legea nr. 215/2001, Legea cadru a descentralizării nr. 195/2006, Legea nr. 51/2006 și Legea nr. 92/2007), autoritățile administrației publice locale, inclusiv prin intermediul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară (ADI) ale căror membre sunt unitățile administrativ-teritoriale, organizează/asigură – cu respectarea *principiului constituțional al autonomiei locale* – transportul public local, administrând și infrastructura publică de transport necesară realizării serviciilor publice de transport local cu mijloace de transport aferente.

În acest sens, menționăm că, potrivit art. 22 din *Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată* (legea generală în domeniul serviciilor publice locale), gestiunea serviciilor de utilități publice reprezintă modalitatea de organizare, funcționare și administrare a serviciilor de utilități publice în scopul furnizării/prestării acestora în condițiile stabilite de autoritățile administrației publice locale, cele două modalități ale acestei gestiuni fiind *gestiunea directă și gestiunea delegată*.

Astfel, gestiunea directă este modalitatea în care autoritățile deliberative/executive, în numele unităților administrativ-teritoriale, își asumă/exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin, potrivit legii, cu privire la prestarea serviciilor de utilități publice, precum și la administrarea/exploatarea sistemelor de utilități aferente

acestora. În acest sens, gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor de drept public înființați la nivelul unităților administrativ-teritoriale – compartimente proprii, servicii publice specializate cu/fără personalitate juridică în subordinea consiliilor locale/județene – ori, după caz, prin intermediul regiilor autonome sau altor operatori din subordine.

De asemenea, gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale (ori ADI, cu obiectul de activitate aferent, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale), atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza contractului de delegare a gestiunii, gestiunea delegată implicând *„concesionarea către operatori a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și exploata aceste sisteme”*.

În mod corespunzător, potrivit *Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare*, printre principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale în domeniul serviciului de transport public local – enumerate la art. 1 alin. (6) - se regăsesc inclusiv asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local, în condițiile în care acestea aparțin domeniului public/privat al autorităților administrației locale, asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică, corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente precum și *„atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport”*.

Totodată, potrivit art. 24 din același act normativ, *„Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autovehicule sau nave, se realizează prin contract de delegare a gestiunii, pe baza autorizației de transport sau a licenței de transport, după caz, la care autoritatea de autorizare eliberează, pentru fiecare mijloc de transport stabilit, câte o copie conformă a acestora, precum și contractele de atribuire în gestiune a serviciului, în conformitate cu condițiile de concesionare, prin licitație, a serviciului”*.

De asemenea, în vederea realizării obiectivelor/sarcinilor ce le revin, operatorii de transport și transportatorii autorizați trebuie să asigure, potrivit art. 34 alin. (1) și (2) din același act normativ, inclusiv *„dotarea și*

*asigurarea operațiilor de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii” și „să respecte obligațiile stabilite prin contractele de atribuire a gestiunii, prin caietul de sarcini, prin regulamentul de organizare și funcționare a serviciului, precum și prin prevederile prezentei legi”.*

În consecință, măsurile referitoare la instituirea unor obligații privind achiziționarea în „proporțiile” astfel propuse unor mijloace de transport în comun acționate electric, de către autoritățile publice locale, regiile autonome și societățile aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale, precum și de către societățile comerciale cu capital privat care derulează transport în comun pe traseele din municipii/zone metropolitane, nu ar putea fi promovate în mod distinct/în afara cadrului legislativ existent, inclusiv al competențelor legale ale unităților administrativ-teritoriale și obligațiilor contractuale stabilite în condițiile legii, cu impactul financiar aferent, prin contractele de gestiune/delegare de gestiune.

3. Potrivit prevederilor *Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, administrația publică locală se organizează și funcționează în temeiul principiului autonomiei locale, care este administrativă și financiară, exercitată pe baza și în limitele prevăzute de lege.

De asemenea, potrivit prevederilor alin. (3) și (4) ale art. 5 din *Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare*, autoritățile administrației publice locale sunt cele care stabilesc prioritățile în finanțarea cheltuielilor publice locale, iar fundamentarea și aprobarea acestora se efectuează în strictă corelare cu posibilitățile reale de încasare a veniturilor bugetelor locale, estimate a se realiza, iar angajarea cheltuielilor se face numai în limita creditelor bugetare aprobate.

Inițiatorii propunerii legislative nu precizează sursele financiare necesare aplicării măsurilor propuse, încălcându-se astfel dispoziția art. 138 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, care prevede că „Nicio cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare”.

În același sens, art. 15 alin. (1) din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*, prevede că “(1) În cazurile în care se fac propuneri de elaborare a unor proiecte de acte normative/măsuri/politici a căror aplicare atrage micșorarea

*veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate prin buget, se va întocmi o fișă financiară, care va respecta condițiile prevăzute de Legea nr. 69/2010. În această fișă se înscriu efectele financiare asupra bugetului general consolidat, care trebuie să aibă în vedere:*

*a) schimbările anticipate în veniturile și cheltuielile bugetare pentru anul curent și următorii 4 ani;*

*b) estimări privind eşalonarea creditelor bugetare și a creditelor de angajament, în cazul acțiunilor anuale și multianuale care conduc la majorarea cheltuielilor;*

*c) măsurile avute în vedere pentru acoperirea majorării cheltuielilor sau a minusului de venituri pentru a nu influența deficitul bugetar.*

### **III. Punctul de vedere al Guvernului**

**Având în vedere cele menționate la pct. II, Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,



**Dacian Julien CIOLOȘ**

**Domnului senator Călin-Constantin-Anton Popescu-Tăriceanu  
Președintele Senatului**